

Académie universitaire Wallonie-Europe

Université de Liège

Faculté de Philosophie et Lettres

Département des Sciences historiques

**Traverser la Belgique ?
De l'Indépendance au Plan Schlieffen
(1839-1905)**

I

Thèse présentée par Christophe
BECHET en vue de l'obtention du
titre de Docteur en Histoire, Art et
Archéologie, sous la direction de
Catherine LANNEAU et Francis
BALACE

Année académique 2011-2012

Traverser la Belgique ?
De l'Indépendance au Plan Schlieffen
(1839-1905)

TOME I

Verba volant, Scripta manent

A ma femme, à Antoine, Rémy et Pierre,

A mes parents,

A Monsieur Balace, à Catherine et Christoph

Pour leur patience, leur présence, leur écoute, leur collaboration, leurs conseils

Merci du fond du cœur

TABLE DES MATIERES

1839-1869

Première partie : Diplomatie et Plans de guerre

Introduction I-XII

Introduction : l'héritage encombrant de la Barrière

A. La convention des forteresses du 14 décembre 1831 p. 1

B. Polémiques autour de la convention des forteresses (1832-1839) p. 16

I. La Crise d'Orient (1840)

A. Déploiement français sur la frontière nord p. 25

B. Un avertissement français en 1840 p. 31

C. Un « plan d'invasion » allemand en 1840 ?

1. Considérations préliminaires sur la valeur d'un plan de guerre p. 35

2. Le plan allemand de 1840 p. 36

II. 1839-1848 : les incertitudes de la politique défensive belge p. 50

III. La crise de 1848

A. L'avènement de la seconde République et la crainte d'une guerre européenne

1. Mesures de précaution en Belgique p. 57

2. L'incident de Risquons-Tout p. 68

IV. Le second Empire et l'accord de protection des quatre Puissances face au péril français

A. Les conversations diplomatiques (1852) p. 75

B. Les plans militaires p. 82

C. Tentative de réactivation de la coalition antifranaise (1853) p. 87

V. La guerre franco-autrichienne de 1859, la Belgique et les Puissances p. 96

VI. La question du Luxembourg et les prolégomènes de la guerre franco-allemande (1866-1870)

A. L' « Affaire du Luxembourg » et la Belgique (1866-1867)	p.108
B. Réflexions géopolitiques et plans de guerre à la veille de la première guerre franco-allemande (1866-1870)	
1. Le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique dans les écrits militaires et plans de guerre prussiens	p.128
2. Le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique dans les écrits militaires et plans de guerre français	p.140
Conclusion intermédiaire (I) : une jeune nation soumise aux bouleversements de l'équilibre européen	p.160

Deuxième Partie : Fortifications, chemins de fer et trouées stratégiques

I. La trouée du Limbourg

A. La question des forts de Campine	p.165
B. Du traité des XXIV articles jusqu'au démantèlement de Maastricht en 1867	p.177
C. L'axe ferroviaire Escaut – Meuse – Rhin et le corridor du Limbourg	
1. Introduction : « Le Rhin de fer » et la genèse du réseau belge	p.190
2. Le chemin de fer Anvers-Cologne : commentaires du génie en Prusse et en Belgique	p.199
3. Le train passera-t-il par le Limbourg ?	p.206

II. La trouée du Luxembourg

A. La frontière orientale belge et l'extension du réseau routier	p.214
B. La construction de la ligne du « Grand Luxembourg »	
1. Une ligne à la croisée des frontières : des obstacles politiques nombreux (1846-1850)	p.223
2. Le train passera-t-il à Luxembourg ? (1850-1854)	p.234
3. Une intervention décisive de Bismarck (1854-1859)	p.245
4. La complexification du réseau belge	p.256
C. Les appétits ferroviaires de l' « Est » français dans le Grand-Duché de Luxembourg et en Belgique (1857-1868)	p.262

D. La crise ferroviaire franco-belge de 1869	
1. Les événements	p.271
2. Les enjeux économiques et stratégiques de la crise	
a. La Belgique et la Prusse menacées par le monopole français	p.284
b. La perspective de l'envoi d'une flotte anglaise : espoirs belge et prussien	p.300

Conclusion intermédiaire (II) : Maastricht et Luxembourg, deux portes ouvertes sur le territoire belge	p.307
---	-------

III. La Frontière franco-belge

Introduction : Quelques notions de géographie militaire	p.309
---	-------

A. Une frontière percée de toutes parts

1. L'accroissement des jonctions routières franco-belges	p.318
2. Le premier chemin de fer Paris-Bruxelles	p.320
3. Un développement ferroviaire sans précédent	
a. La multiplication des lignes entre la Belgique et la France	p.325
b. Les trouées ferroviaires	p.327

B. Regards français sur la frontière nord sous la Restauration et l'Empire

1. Les premiers chemins de fer français et la défense du pays	p.329
2. Ecrits militaires sur la défense de la frontière nord : une frontière mal-aimée	p.340

C. Regards belges sur la frontière française : une ouverture dangereuse ?

1. L'expertise du Génie belge complètement ignorée	p.362
2. Faibles précautions belges face au monopole français de la Compagnie du Nord	p.367
3. La disparition contestée de l'ancienne Barrière face à la France au profit du camp retranché d'Anvers	

a. Débats entre écrivains militaires	p.372
b. De la « commission des forteresses » de 1847-1848 à la commission mixte de 1851-1852	p.380
c. La commission militaire de 1853 : le rôle des forteresses belges face à la France	p.390
d. 1854-1859 : Vers un abandon total du pays ?	p.396
e. De l'usage du camp retranché d'Anvers dans la défense belge (1859-1869) : concentration absolue ou relative ?	p.419
f. L'abandon des dernières forteresses sur la frontière française : vers une nouvelle Barrière belge sur la Meuse ?	p.434

4. Réactions et commentaires des Puissances garantes sur les transformations du système défensif belge (1859-1865)	p.445
--	-------

IV. Chemins de fer et stratégie

A. Vers l'élaboration d'un plan d'interruption totale du réseau belge	p.465
---	-------

B. Le premier plan d'interruption de 1869 p.470

Conclusion intermédiaire (III) : la disparition inéluctable d'une frontière militaire p.477

La guerre de 1870-1871

Première partie : Diplomatie et Plans de guerre

I. Plans de guerre des belligérants avant Sedan p.479

II. Les mouvements des troupes belges p.495

III. Les combats de Sedan et le territoire belge p.509

IV. Présence belge à la frontière

A. Renseignements divers avant la bataille p.522

B. Les avant-postes belges : dispositif adopté dans le Luxembourg p.529

C. Quel comportement les troupes belges doivent-elles adopter face aux belligérants ? p.534

V. Les échappés de Sedan et le franchissement de la frontière belge p.542

VI. Réactions des postes belges au passage des Français p.555

VII. Retour polémique sur l'action de l'Etat-major belge p.569

Deuxième Partie : Chemins de fer

I. Mesures de précaution : le dispositif d'interruption des chemins de fer p.574

II. Convoi de troupes, ravitaillement et transport des blessés p.583

Conclusions intermédiaires (IV) : « Le miracle de 1870 » p.606

1871-1914

Première partie : Fortifications, chemins de fer et trouées stratégiques

I. La densification du réseau ferroviaire

- A. La frontière française p.609
- B. Le réseau belge : provinces de Liège et du Luxembourg p.610
- C. Les chemins de fer de l'Eifel et les « lignes de pénétration » allemandes (1859-1914) p.616

II. La Frontière allemande

- A. La trouée ferroviaire du Grand-Duché de Luxembourg p.627
- B. Le camp d'Elsenborn : tremplin vers la Belgique ? p.672
- C. L'axe ferroviaire Escaut-Meuse-Rhin
 - 1. Les lignes Louvain – Aix-la-Chapelle et Stavelot – Malmedy
 - a. Une question ancienne p.687
 - b. Louvain – Aix-la-Chapelle : opposition de Liège et Verviers et hésitations allemandes p.695
 - c. Malmedy-Stavelot : construction sous étroite surveillance française, inauguration et compléments pendant la guerre p.704
 - d. Réactions belges : des intérêts stratégiques sous-jacents ? p.710
 - e. Pressions du ministère de la Guerre français et maladresse diplomatique du Quai d'Orsay p.724
 - f. Crainte française d'une alliance secrète avec l'Allemagne pour la libre utilisation du réseau belge p.748
 - g. La jonction Stavelot-Malmedy et le plan de guerre allemand p.751
- D. La trouée du Limbourg : les lignes Münchengladbach – Anvers et Aix-la-Chapelle – Maastricht – Hasselt p.762

III. La Frontière française : l'étatisation des chemins de fer et le « Nord belge » p.769

Conclusion intermédiaire (V) : le chemin de fer comme outil militaire p.781

IV. La Meuse : nouvelle Barrière entre la France et l'Allemagne

- A. Le point de vue belge
 - 1. Les ponts de la Meuse p.783
 - 2. Les fortifications de la Meuse et leur rôle dans la défense du pays p.815

B. Commentaires des Puissances sur les fortifications de la Meuse	p.834
C. Le dispositif d'interruption des chemins de fer belges. Ses rapports avec les plans de l'armée belge	
1. Introduction : responsabilité du plan d'opérations en Belgique	p.877
2. Chemins de fer et plans de guerre (1870-1914)	
a. Focalisation des études d'Etat-major sur la trouée du Luxembourg	p.884
b. La Belgique sans plan de concentration et d'opérations	p.914
c. Epilogue : Incidence des controverses d'Etat-major sur le plan d'interruption des chemins de fer en août 1914 ?	p.939
Conclusion intermédiaire (VI) : une Barrière impartiale ?	p.951

1871-1905

Deuxième Partie : Diplomatie et Plans de guerre

I. 1870-1888 : Un intérêt contrasté pour le territoire belge : de la crainte d'un passage au dédain complet

A. Le point de vue français

1. L'ère Séré de Rivières et la Barrière du Nord (1872-1880)	p.957
2. La première « variante belge » du plan de guerre français (1878)	p.970
3. La fin de l'ère Séré de Rivières et la crise de l'obus-torpille (1880-1889)	p.981
4. La Barrière du Nord de Séré de Rivières a-t-elle été construite ?	p.997
5. Un cas à part : l'intérêt de la France pour la pointe du Luxembourg	p.1011

B. Le point de vue allemand : le long règne de Moltke (1870-1888)

1. La crainte d'une revanche française, les carences de l'armée belge et l'« incident Lahure » (1873-1875)	p.1020
2. Une absence manifeste d'intérêt pour le territoire belge (1876-1888)	p.1030

Conclusion intermédiaire (VII) : les plans français et allemands (1870-1888) p.1042

II. 1889-1905 : Traverser la Belgique. Manœuvre habile ou hérésie stratégique ?

A. La Belgique dans les plans de guerre français

1. Un passage jugé trop risqué : vers le démantèlement complet de la Barrière du Nord	p.1044
2. Les cris d'alarme du Deuxième Bureau : l'épisode du « Vengeur »	p.1056
3. Conséquences sur le plan de déploiement français : la note du 13 août 1904	p.1065

4. Les conversations Barnardiston-Ducarne, la perspective de l'envoi d'un corps expéditionnaire britannique et son influence sur le plan français	p.1070
B. La Belgique dans les plans de guerre allemands	
1. Notions préliminaires sur le plan de guerre allemand	p.1082
2. Waldersee (1888-1891)	p.1089
3. Schlieffen (1891-1906)	
a. Schlieffen et la Belgique (1891-1904)	p.1092
b. Vers le « Plan Schlieffen » ? (1904-1906)	p.1114
c. Les derniers plans de Schlieffen : 1905/1906 et 1906/1907	p.1135
4. Conclusions sur « les plans Schlieffen »	p.1137
5. Epilogue : La Belgique dans les plans allemands après Schlieffen et la possibilité d'une offensive française dans le Luxembourg	p.1138
III. Conclusion finale	p.1150

Bibliographie

Corpus de cartes (cd-rom)

Introduction

Définir la Belgique comme le « champ de bataille de l'Europe » ou l'éternel « carrefour des invasions » compte au nombre des idées les plus solidement ancrées, sans cesse rabâchées. L'émergence en 1830 d'une nouvelle entité politique remettant en cause le « parfait équilibre » défini à Vienne et imposant aux grandes puissances de la garantir contre tout risque d'annexion faussant la balance des forces en Europe est une autre tautologie historique, tout comme d'ailleurs la nécessité pour ces mêmes puissances d'être « garanties » par la simple existence de cet Etat-tampon de toute attaque brusquée par un rival, ou le thème éternel d'Anvers « pistolet braqué au cœur de l'Angleterre ». Les origines diplomatiques de l'indépendance belge ou l'évolution du statut de neutralité imposé au pays ont déjà été traitées abondamment.

En revanche, la question plus spécialisée des voies de communication belges liée à la politique de défense du pays et aux plans de guerre des puissances voisines n'avait encore jamais fait l'objet d'une recherche approfondie. L'importance stratégique des chemins de fer belges depuis l'indépendance jusqu'au premier conflit mondial est restée une *terra incognita* de l'historiographie militaire. Pourtant, les travaux sur les chemins de fer et l'armée ne manquent pas à l'étranger¹ et l'intérêt de cette question apparaît au premier coup d'œil. Durant les décennies précédant le premier conflit mondial, alors que la « motorisation » des armées n'a pas encore eu lieu, la voie ferrée est devenue le premier mode de communication internationale par voie terrestre. Les hommes d'affaires ne jurent plus que par le rail. Ulysse Lamalle, dans son *Histoire des chemins de fer belges*, raconte à quel point ce mode de transport révolutionne les relations économiques entre pays. A la fin du XIX^e siècle, un banquier bruxellois peut désormais partir le matin de la capitale belge, rencontrer un client à Paris, déjeuner avec lui, traiter ses affaires et reprendre ensuite le train du soir pour rejoindre Bruxelles : « Aussi les Parisiens, disaient-ils complaisamment que Bruxelles était devenu un faubourg de Paris, mais les Bruxellois ripostaient en annexant Paris ! »². Parallèlement, le Roi

¹ BREMM (Klaus-Jürgen), *Von der Chaussee zur Schiene. Militärstrategie und Eisenbahnen in Preußen von 1833 bis zum Feldzug von 1866*, Potsdam, Oldenbourg, 2005 ; STEVENSON (David), *War by Timetable. The Railway Race before 1914*, in *Past and Present*, n° 162, février 1999, p.163-194 ; VAN CREVELD (Martin), *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge, Cambridge University Press, 1977 ; SHOWALTER (Dennis E.), *Railroads and Rifles. Soldiers, Technology and the Unification of Germany*, Hamden, Conn., Archon Books, 1975.

² LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges*, Bruxelles, Office de Publicité, ancien établissement J. Lebègue, 3^e édition, 1953, p. 147.

Léopold Ier dans une de ses lettres adressées à son beau-frère Emmanuel Comte de Mensdorff-Pouilly, s'inquiète déjà en 1852 de ce que le trajet entre Bruxelles et Paris est désormais réduit à quelques heures³. Notre capitale verra-t-elle un jour déferler les soldats français par la ligne Paris – Bruxelles ? Le Transsibérien, la fameuse *Bagdadbahn* ou encore les chemins de fer chinois, dans lesquels le Roi Léopold II s'est d'ailleurs lui-même beaucoup investi, sont alors les sujets de prédilection des salons européens où se rencontrent diplomates et hommes politiques. Le géopoliticien français Aymeric Chauprade explique que l'on comprendrait mal la question d'Orient, qui a divisé les Puissances au XIXe siècle, sans considérer parallèlement la politique européenne des chemins de fer. Alors que « l'Empire ottoman ne voit dans l'arrivée du chemin de fer européen qu'une source de revenus kilométriques », l'ensemble des réseaux ferrés européens au Moyen-Orient « dessine les contours des zones d'influence d'un Empire ottoman qui n'en finit pas de se décomposer »⁴.

Le début du XX^e siècle est lui-même marqué par les théories du célèbre géopoliticien anglais Mackinder, lequel développe en 1904 dans le *Geographical Journal* sa théorie du « Pivot géographique de l'Histoire ». Selon les théories de Mackinder, défenseur de la thalassocratie anglo-saxonne, le développement du chemin de fer est une révolution dans les modes de transports terrestres car il dote les Puissances « continentales » d'avantages nouveaux qui risquent bien de faire vaciller le *leadership* anglais. La Russie occupant au cœur de l'Eurasie une position centrale (*Heartland*) pourrait voir sa puissance décupler grâce à son prodigieux effort ferroviaire⁵. Les chemins de fer permettraient en effet à la Russie, puissance continentale par excellence, de mobiliser en un temps record des masses de troupes considérables tout en exploitant de manière beaucoup plus rationnelle les ressources de son gigantesque territoire. Elle deviendrait ainsi une des premières puissances du globe. En réalité, la leçon n'était pas seulement valable pour la Russie mais elle l'était aussi pour l'Empire allemand. La politique ferroviaire menée par Bismarck contribuera pour beaucoup à

³ Lettre du 18 février 1852, n° 104, in *Lettres de Léopold Ier à sa soeur la princesse Sophie, à son beau-frère Emmanuel, Comte de Mensdorff-Pouilly, à son neveu Alphonse, Comte de Mensdorff-Pouilly. 1804 – 1864*. Traduction et édition critique par Jean PURAYE et Hans-Otto LANG, Liège, Vaillant-Carmanne, 1973, p. 405.

⁴ CHAUPRADE (Aymeric), *Géopolitique. Constantes et changements de l'histoire*, Paris, Ellipses, 2003, 2^e édition revue et augmentée, p. 721.

⁵ Rappelons que grâce à la politique énergique du Comte Serge de Witte depuis la fin du XIXe siècle, le Transsibérien était alors en phase d'achèvement. LOROT (Pascal), *Histoire de la Géopolitique*, Paris, Economica, 1995, p. 20-25 ; MACKINDER (Halford), *Le pivot géographique de l'histoire* (traduction française de la Conférence de 1904 devant la *Royal Geographical Society*) in *Revue Stratégique* n° 55, 1992/3. Disponible sur le site d'histoire de stratégie française www.stratisc.org.

consolider le *Zollverein* et l'unité politique de la nation⁶. Rappelons enfin un élément capital pour notre sujet, la résistance allemande à l'alliance franco-russe de 1893 n'aurait jamais été concevable dans l'esprit des stratèges allemands sans une utilisation massive des chemins de fer permettant de transporter des divisions entières d'un front à l'autre. Le XIX^e siècle et la première décade du XX^e siècle constituent à bien des égards l'époque par excellence où la voie de chemin de fer est conçue comme « outil de projection de la puissance »⁷ économique et militaire des Etats.

Notre étude revêt bien entendu un intérêt plus « local ». Toutefois, les pistes ne manquent pas signalant à l'historien l'intérêt du réseau routier et ferroviaire belge au point de vue militaire. En débutant nos recherches, nous avons en tête, pêle-mêle : l'incident de Risquons-Tout de 1848, la crise ferroviaire franco-belge de 1869, les franchissements de frontière lors des combats de 1870, les plans de mobilisation allemands et français en vue d'une nouvelle guerre « fraîche et joyeuse », les destructions ferroviaires belges en août 1914... Malgré l'hétérogénéité apparente, il nous paraissait possible d'unir en un seul travail des éléments aussi divers afin de moderniser quelque peu les conceptions vieillissantes de « l'espace » et de la neutralité belges d'avant 1914. La lecture de la thèse de doctorat de Marie Thérèse Bitsch sur la Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914) fut l'une de nos premières lectures⁸. Le grand intérêt de cette thèse française est qu'elle tisse des relations entre des thèmes aussi variés que l'opinion publique, l'économie, la diplomatie et les plans de guerre. Nous ne pouvions cependant songer à étudier sur le même mode l'histoire de Belgique et de ses relations avec la France et l'Allemagne de 1839 à 1905. La période est trop importante pour espérer y appliquer les méthodes de l'historienne française. Deux aspects de la thèse de Marie-Thérèse Bitsch ont néanmoins attiré notre attention : d'une part, la problématique des chemins de fer stratégiques belges entre la France et l'Allemagne, d'autre part, la question des plans de guerre de la France et de l'Allemagne dans leur relation avec la Belgique. Marie-Thérèse Bitsch démontre bien que ces deux sujets sont étroitement liés. Les « hauts cris » français relatifs aux lignes allemandes construites à la frontière belge mettent en évidence l'importance du réseau ferroviaire belge et de ses connexions avec l'Allemagne et la France. Il nous parut alors évident que cet intérêt n'était pas né en 1905 mais devait assurément s'être

⁶ GALL (Lothar), POHL (Manfred), *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Munich, C.H. Beck, 1999.

⁷ CHAUPRADE (Aymeric), *Géopolitique. Constantes et changements de l'histoire*, Paris, Ellipses, 2003, 2^e édition revue et augmentée, p. 721.

⁸ BITSCH (Marie-Thérèse), *La Belgique entre la France et l'Allemagne 1905-1914*, Paris, Sorbonne, 1994.

exprimé dès l'apparition des premières lignes de chemins de fer sur le territoire belge. A la lecture de cette thèse française, le concept de « traversée » du territoire belge entre la France et l'Allemagne s'est imposé à nous comme l'axe de réflexion idéal, susceptible de pouvoir rassembler dans un même travail des événements divers, séparés parfois de plusieurs décennies ; l'intérêt en l'occurrence était de pouvoir théoriser sur une période suffisamment longue des concepts géopolitiques liés à l'espace belge.

Les *termini* chronologiques que nous avons choisis sont d'une part, le traité des XXIV articles de 1839, afin de ne pas intégrer dans nos réflexions les combats belgo-bataves de 1831 et d'autre part, le « Plan Schlieffen » (1905-1906) pour ne pas empiéter sur les recherches de Marie-Thérèse Bitsch. Le lecteur constatera cependant à la lecture de notre thèse que nous avons commencé certaines thématiques avant 1839 et que nous en avons poursuivi d'autres jusqu'à la guerre. C'est le cas de la problématique de la convention des forteresses qui est incompréhensible si l'on ne s'intéresse pas aux traités de 1831. De même, la question des jonctions transfrontalières belgo-allemandes et germano-luxembourgeoises n'est ni abordable ni vraiment intéressante si l'on choisit de s'arrêter arbitrairement à 1905. Enfin, les thématiques des ponts de la Meuse et plans belges d'interruption des tunnels ferroviaires nécessitaient elles aussi d'être poursuivies jusqu'à la guerre pour conserver toute leur pertinence. Le lecteur comprendra en nous lisant que ce choix était le bon.

En revanche, dans le domaine particulier des plans de l'Allemagne et de la France, Marie-Thérèse Bitsch avait déjà eu le grand mérite de faire le point sur la perception militaire du territoire belge de 1905 à 1914. Certes, des choses pouvaient encore être dites car les plans de guerre ne constituent qu'un volet de sa thèse. Certes, la recherche sur le plan allemand a considérablement évolué au cours de ces dernières années. Cependant nous avons été rapidement convaincus, après nos sondages dans les centres d'archives militaires de France (Service Historique de la Défense/Département Armée de Terre – SHD/DAT) et d'Allemagne (Bundesarchiv-Militärarchiv – BA-MA) que la problématique des plans de guerre allemands et français après 1905, dans leurs rapports avec la Belgique, pouvait à elle seule constituer l'objet d'une seconde thèse tant sont nombreux les documents d'archives et la littérature sur le sujet⁹. Il faut y voir la combinaison de deux facteurs. Primo, les préliminaires immédiats de la Grande Guerre passionnent les historiens depuis longtemps tandis que les considérations

⁹ Le dernier bilan sur la question a été fait par HAMILTON (Richard F.) et HERWIG (H. Holger), *War Planning 1914*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009.

militaires et stratégiques antérieures à 1905 ont fait l'objet de travaux beaucoup moins nombreux. Secundo, les documents d'archives concernant les plans de guerre se multiplient naturellement à l'approche du conflit car ce sont ceux qui ont été conservés en priorité par les archivistes militaires tandis que les documents anciens, lorsqu'ils sont jugés obsolètes suite à la mise en œuvre de nouveaux plans de guerre, ont souvent été détruits. Il s'agissait là d'une raison supplémentaire pour chercher à inventorier ce qui était encore accessible pour le XIXe siècle et le début du XXe siècle.

Nous pensons en outre que la date de 1905-1906 est une limite chronologique idéale. Sur le plan diplomatique, elle correspond aux débuts de l'Entente cordiale et à la conférence d'Algésiras, événements qui viennent complexifier la problématique du plan de guerre français par l'envoi d'un corps expéditionnaire britannique appelé éventuellement à opérer en Belgique. Cette problématique clôturera idéalement notre exposé du côté français. Concernant le plan allemand, cette date charnière correspond à la retraite du général Alfred Von Schlieffen. Les plans de son successeur Moltke le Jeune peuvent faire l'objet d'une étude séparée, ce qui a d'ailleurs déjà été largement réalisé par l'historienne Annika Mombauer¹⁰ ou tout récemment par l'historien Terence Zuber¹¹. En France, 1906 correspond aussi à l'année où le plan de guerre français prend désormais sérieusement en compte le passage probable d'une armée allemande à travers le territoire belge. Ainsi, la limite de 1905-1906 s'imposait d'elle-même. Elle nous a permis de nous concentrer sur un des objectifs principaux de cette thèse à savoir l'analyse de l'évolution des plans français et allemands depuis 1839 jusqu'au moment où l'on a dû admettre la traversée des armées par la Belgique comme un fait inéluctable. Le lecteur comprendra aisément les liens qui relient cette thématique avec celle des chemins de fer. Toutefois, malgré cette date charnière de 1905-1906, il nous a paru intéressant de problématiser dans un épilogue la question des plans français et allemands dans l'immédiat avant-guerre. Le chercheur y trouvera, nous le pensons, d'utiles pistes de réflexion.

Une fois posés notre sujet et ses limites chronologiques, trois axes principaux de recherche furent identifiés pour couvrir au maximum tous les aspects de la problématique :

¹⁰ MOMBAUER (A.), *Helmuth von Moltke and the Origins of the First World War*, Cambridge, University Press, 2001.

¹¹ ZUBER (Terence), *Inventing the Schlieffen Plan : German War Planning 1871-1914*, Oxford, New-York, Oxford University Press, 2002 ; ZUBER (Terence), *The Real German War Plan (1904-1914)*, Stroud, The History Press, 2011.

premièrement, la politique de défense belge et l'évolution du système des fortifications du pays ; deuxièmement, les chemins de fer et leur intérêt militaire ; troisièmement, les plans de guerre prusso-allemands et français en relation avec la Belgique. Chaque problématique possédait son approche documentaire propre. Notre bibliographie finale inventorie naturellement les intitulés de tous les fonds consultés. Nous pensons néanmoins qu'il est utile de présenter ici succinctement les fonds d'archives et documents les plus importants pour chacun des axes de recherche identifiés.

Pour établir l'évolution du système défensif belge et des plans d'opérations, en axant bien entendu nos investigations sur la problématique des voies de communication, nous avons dépouillé en ordre principal les dossiers du « Fonds Forteresses » conservés au Musée Royal de l'Armée (MRA), les rapports des commissions militaires de 1851, 1853, 1856, 1866, 1871 et 1900 pour la plupart édités et les débats annuels liés au budget de la Guerre dans les *Annales Parlementaires* (1839-1914). Le fonds très riche du MRA sur la guerre de 1870 nous a permis de rédiger un chapitre novateur sur les opérations belges durant la guerre franco-allemande et sur le premier plan d'interruption des chemins de fer belges de 1869. Ce fonds a été complété utilement par les dossiers microfilmés du ministère belge des Affaires étrangères à propos des questions spéciales sur la guerre de 1870 (MAEB). Les rapports du Génie belge conservés dans le « Fonds Moscou » se sont révélés particulièrement rentables pour la problématique de l'arrivée des chemins de fer dans le rayon des places fortes au tout début de l'indépendance du pays. Dans le même fonds, nous avons ciblé les dossiers les plus pertinents relatifs aux dispositifs belges d'interruption des lignes de chemin de fer jusqu'en 1914.

Dans ses *Mémoires*¹², le Baron Louis de Ryckel cite un grand nombre de documents d'Etat-major que les historiens belges pensaient à jamais perdus¹³. Nos recherches dans le « Fonds Moscou » ont permis de retrouver certains de ces documents : études d'Etat-major et plans d'interruption des chemins de fer. Dans le domaine des travaux et plans de l'Etat-major belge, nous pensons que des recherches pourraient encore être poursuivies. Le principal problème concernant les documents conservés dans le Fonds Moscou est que les inventaires du Musée Royal de l'Armée ne correspondent pas nécessairement au contenu des boîtes, lesquelles renferment des documents de natures très diverses qui ont été mélangés les uns aux autres sans aucune logique... (si ce n'est le désir des soldats-archivistes de divers pays d'achever leur

¹² DE RYCKEL (Louis), lieutenant général, Baron, *Mémoires*, Bruxelles, 1920.

¹³ HAAG (Henri), « DE RYCKEL Louis », in *Nouvelle biographie nationale*, VI, 2001, p. 146-150.

tâche au plus tôt). C'est le cas par exemple d'une étude sur une hypothétique invasion française et un investissement d'Anvers de 1896 qui côtoie des documents administratifs sur la Position Fortifiée de Namur datant de... 1937 ! Le moteur de recherche informatique du MRA relatif au Fonds Moscou ne renvoie en l'occurrence qu'aux documents de 1937 sans faire mention des documents des années 1890 qui se trouvent également dans la boîte. Sans un article du Professeur De Vos sur la question du plan belge confronté au plan allemand, nous serions sans doute passés à côté de cette étude importante. Vu cette expérience éclairante, il est vraisemblable que beaucoup de documents inédits cités par de Ryckel dans ses *Mémoires* – citons ici pour l'exemple les travaux du chef du corps d'Etat-major Brewer en 1892 ou les travaux de ses successeurs les généraux Renard, Chapelié et Ducarne – n'ont pas complètement disparu mais sont sans doute disséminés dans les boîtes du Fonds Moscou. Il s'agit là d'une piste fondamentale pour des recherches ultérieures car ces documents permettraient de retracer plus fidèlement encore que nous ne l'avons fait l'évolution des conceptions défensives belges avant la Première Guerre mondiale.

Dans le domaine des plans de guerre de la France, de la Prusse puis de l'Allemagne, si la période 1870-1906 peut faire l'objet d'une étude relativement uniforme, étendre cette problématique à la période 1839-1870 modifie totalement l'approche documentaire. De 1870 à 1906, les archives françaises conservées au Service historique de l'Armée de Terre à Vincennes (SHD/DAT) permettent un dépouillement ciblé des documents relatifs aux plans de guerre français. A cet égard, l'article de Guy Pedroncini sur les neutralités belge et luxembourgeoise dans le plan XVII¹⁴ nous a livré les premières pistes de réflexion tandis que l'inventaire d'Albert Duchesne sur les dossiers « Belgique » des archives militaires françaises¹⁵ a guidé l'essentiel de nos recherches à Vincennes, même s'il comporte parfois certaines lacunes concernant le contenu des dossiers. La thématique du plan français dans ses rapports avec la Belgique est étroitement liée au XIXe siècle à la défense de la frontière du Nord. A côté des dossiers « Belgique », nous avons par conséquent compulsé les dossiers les plus importants relatifs à la défense de la frontière nord conservés à Vincennes. Les registres des séances du Conseil Supérieur de la Défense Nationale se sont révélés également être un outil précieux. En l'absence de plan français avéré pour la période 1839-1870, nous avons choisi de concentrer nos investigations sur la perception française de la frontière nord. Il

¹⁴ PEDRONCINI (Guy), *Influence de la neutralité belge et luxembourgeoise sur la stratégie française : le plan XVII*, in *Les relations franco-luxembourgeoises de Louis XIV à Robert Schuman*, Metz, 1978, p.185-197.

¹⁵ DUCHESNE (A.), *Les archives de la Guerre et de la Marine à Paris et l'histoire de Belgique*, Bruxelles, Académie Royale de Belgique : Commission Royale d'Histoire, 1962.

s'agissait de déterminer si cette frontière était toujours considérée par le Génie français comme une Barrière infranchissable. Plusieurs mémoires du Génie ont été consultés et nous ont livré des informations capitales. A côté de ces documents d'archives, les souvenirs et autres pamphlets rédigés par les officiers français, principalement au lendemain de l'effroyable défaite de 1870, restaient à notre disposition pour compléter notre tableau des « plans » français avant la première guerre franco-allemande.

Du côté allemand, les écrits édités des chefs successifs du Grand Etat-major allemand permettent d'avoir un fil conducteur très appréciable. Ils ont constitué l'essentiel de nos dépouillements pour les plans de Moltke l'Ancien et de Waldersee de 1857 à 1891. Pour le plan allemand de 1840, les écrits des généraux von Radowitz et von Grolman nous ont fourni les détails techniques sur le déploiement des armées de la Confédération germanique prévu sur les trois secteurs du Rhin. Il restait alors la période de loin la plus intéressante : celle du Plan Schlieffen. Le débat récent en Allemagne sur l'authenticité du Plan Schlieffen¹⁶ nous a permis de sélectionner et d'analyser les découvertes archivistiques les plus récentes. Outre les documents édités, nous avons complété nos recherches au *Bundesarchiv-Militärarchiv* (BA-MA) à Friburg.

Certains aspects anciens de la politique militaire belge liés aux plans de guerre des « garants » nous ont paru devoir être éclairés à l'aide de documents diplomatiques édités ou de volumes spéciaux du ministère belge des Affaires étrangères. C'est le cas de la convention des forteresses ou des relations de la Belgique avec les Puissances au moment des crises successives de 1840, 1848, 1852, 1859 et 1866-1867. Le fruit de nos recherches à ce sujet est rassemblé dans la première partie de notre thèse. Ces investigations pourraient paraître moins novatrices car les correspondances diplomatiques utilisées, les volumes de documents diplomatiques édités par Alfred de Ridder ou les nombreux travaux consultés à classer dans la catégorie « Belgicana » sont connus depuis longtemps des historiens. Cependant, le travail n'en fut pas moins conséquent et utile car il n'existe pas à notre connaissance de synthèse mettant l'accent sur les aspects proprement militaires de la politique extérieure belge de 1839 à 1867. Il faut souligner à ce titre que grâce à un inventaire manuscrit d'Edouard-Aimé Jacobs conservé au Musée Royal de l'Armée¹⁷, nous avons pu, lors de notre voyage à Londres aux

¹⁶ EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan: Analysen und Dokumente*, Paderborn, Schöningh, 2006.

¹⁷ MRA, Fonds n° 80, Attachés militaires anglais.

National Archives United Kingdom (NA – UK), dépouiller l'ensemble des rapports de l'ambassade britannique abordant des aspects particuliers de l'histoire militaire belge pour la période 1831-1905. Sans cet inventaire providentiel et largement méconnu, un tel dépouillement aurait été impossible dans les délais impartis. Ce long travail nous a permis d'avoir toujours à portée de main un éclairage extérieur du « Grand frère anglais » sur la politique militaire belge. Ceci est d'autant plus précieux que, fidèles à la tradition anglo-saxonne, les ambassadeurs anglais en poste à Bruxelles sont de véritables agents de renseignements. Les rapports d'ambassade anglais nous ont par exemple permis de reconstituer certains volets inconnus des opérations de l'armée belge pendant la guerre de 1870.

Concernant l'aspect plus particulier des commentaires des Puissances sur les fortifications belges (Anvers et les forts de la Meuse), les dossiers français conservés au Service Historique de la Défense à Vincennes sont très riches. Outre la correspondance complète des attachés militaires français à partir de 1870¹⁸ et la présence dans les dossiers « Belgique » de rapports d'ambassade parfois antérieurs, nous avons aussi pu compter sur des boîtes spéciales rassemblant les documents du 2^e Bureau relatifs à la Belgique. Y figurent souvent aux côtés des commentaires sur les fortifications, des commentaires sur les lignes de chemins de fer. Ceci nous a conforté dans l'idée que les deux thématiques étaient étroitement liées dans la pensée militaire française. Du côté allemand la principale source réside dans les archives microfilmées de la *Wilhelmstrasse*. L'université de Liège possède une série complète des microfilms de la mission effectuée à Berlin par Jacques Willequet pour le compte du FNRS¹⁹. Tous les rapports de la légation allemande à Bruxelles pour notre période s'y trouvent. La série des rapports des attachés militaires allemands est beaucoup plus faible si on la compare aux rapports français mais nous avons néanmoins pu exploiter quelques rapports intéressants relatifs aux fortifications de la Meuse et aux forts d'Anvers. Nous avons profité de nos recherches dans les archives londoniennes pour compléter les commentaires français et allemands par des rapports de renseignements du *War Office* également présents aux National

¹⁸ DUCHESNE (A.), *L'armée et la politique militaire belges de 1871 à 1920 jugées par les attachés militaires de France à Bruxelles*, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, XXXIX, 1961, p.391-430 et p.1092-1126; XL, 1962, p.371-384 et p.1188-1219. La première partie a été reproduite sous le titre: *Appréciations françaises sur la valeur de l'armée belge et les perspectives de guerre de 1871 à 1914*, dans *Carnets de la Fourragère*, XIV-2, 1961, p.100-128; XIV-3, p.174-208.

¹⁹ WILLEQUET (J.), *Les dossiers "Belgique" de la Wilhelmstrasse (1900-1914). Impression générale*, dans *Archives, bibliothèques et musées de Belgique; Archives et bibliothèques de Belgique*, XXXII-1, 1961, p.3-22 ; WILLEQUET (J.) *Appréciations allemandes sur la valeur de l'armée belge et les perspectives de guerre avant 1914*, dans *Revue internationale d'histoire militaire*, XX, 1959, p. 630-641.

Archives. Enfin, ce panorama de la perception des Puissances à l'égard des fortifications érigées en Belgique a été complété par les rapports des ambassadeurs belges à l'étranger rassemblés dans les quatorze volumes de la série « Indépendance, Neutralité, Défense » du ministère belge des Affaires étrangères (MAEB – IND). Ces derniers ne manquent pas de signaler tous les articles de journaux étrangers et l'ensemble des conversations diplomatiques susceptibles d'intéresser la défense belge.

Les *Archives de la Wilhelmstrasse* décevantes sur le plan des fortifications sont en revanche beaucoup plus riches en matière de chemins de fer. Plusieurs microfilms sont consacrés à la problématique, principalement autour de la crise ferroviaire franco-belge de 1869. L'exploitation de ces archives a considérablement ralenti nos recherches car tous les rapports de la légation allemande sont rédigés en gothique cursive. Qui plus est, les microfilms déjà anciens rendaient la lecture de ces rapports très difficile. Grâce à l'aide d'une collaboratrice allemande, nous avons néanmoins pu mettre à jour les rapports de l'*Eisenbahnabteilung* ou du chef d'Etat-major Helmuth von Moltke (Moltke l'Ancien) concernant l'intérêt suscité en Prusse par le réseau ferroviaire belge durant la crise de 1869.

Dans le domaine des chemins de fer, nous ne pouvions naturellement faire l'impasse sur une étude générale de la constitution du réseau ferroviaire belge. Nous avons donc systématiquement recensé les dates d'ouverture des lignes et surtout celles des lignes transfrontalières. Sans cette étude préalable, il aurait été impossible d'asseoir des réflexions stratégiques dignes d'intérêt sur le percement des frontières belges. Ce travail a été réalisé à l'aide d'une recherche bibliographique spécifique sur le développement des chemins de fer en France, en Belgique et en Allemagne. Les travaux de certains historiens amateurs tels les articles de Roland Marganne sur le réseau belge nous ont beaucoup aidé dans la collecte d'informations chronologiques. C'est par le biais des travaux de Ginette Kurgan Van Hentenryk²⁰ que nous nous sommes intéressé aux archives politico-commerciales belges conservées aux Affaires étrangères. Nous espérons découvrir dans ces dossiers des commentaires plus spécifiquement militaires sur la création des nouvelles lignes. Ces recherches ciblées se sont révélées payantes pour la problématique des chemins de fer du Luxembourg. Grâce aux archives politico-commerciales belges bien conservées, complétées utilement par les archives nationales du Grand-Duché de Luxembourg (ANGDL) et la

²⁰ KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Rail, finance et politique : les entreprises Philippart (1865-1890)*, Bruxelles, Editions de l'ULB, 1982.

correspondance éditée de Bismarck, nous avons en effet pu reconstituer la problématique complexe du prolongement de la ligne du Grand-Luxembourg en territoires allemand et français. Nous ne soupçonnions pas au départ ses implications politico-militaires. En revanche, nos sondages dans les archives politico-commerciales liées à la Compagnie du Nord Belge ont été infructueux. Par conséquent, nous nous sommes contenté pour ce thème secondaire de recenser les commentaires diplomatiques liés à cette Compagnie dans les dossiers « Indépendance, Neutralité, Défense ». Nos dépouillements des *Archives de la Wilhelmstrasse* (microfilm FNRS) ont révélé tout au plus quelques rapports intéressants sur le sujet. Le faible nombre de rapports d’ambassade concernant l’intérêt stratégique des lignes franco-belges nous a finalement incité à ne pas poursuivre nos recherches au-delà. De la même façon, la problématique des lignes de chemin de fer de la trouée du Limbourg a été éclaircie principalement grâce aux rapports diplomatiques contenus dans les dossiers « Indépendance, Neutralité, Défense » ainsi qu’aux commentaires des attachés militaires français. Les dossiers « Belgique » du 2^e Bureau rassemblaient l’essentiel des rapports de renseignement sur cette trouée ferroviaire. Contrairement aux lignes du Luxembourg, nous n’avons pas approfondi outre mesure la question diplomatique du « Rhin de fer » car le sujet a été largement épuisé dans un mémoire de l’université de Gand²¹.

Le résultat de nos recherches comprend au final trois volets : la période 1839-1869, la période 1870 et la période 1871-1905(-1914).

Chaque période se divise en deux parties. Pour l’intervalle chronologique 1839-1869, la première partie est consacrée aux plans de guerre. Elle s’intéresse à la politique militaire belge dans ses relations avec les garants. Plusieurs chapitres y font également le point sur les écrits militaires et les plans de guerre français et prussiens. La deuxième partie de la période est consacrée aux questions spéciales des forts, chemins de fer et trouées stratégiques. La partie « guerre de 1870 » est également divisée en deux volets semblables, l’un consacré à la diplomatie, aux plans de guerre et aux opérations pendant le conflit, l’autre à la thématique spéciale des chemins de fer. Dans le troisième et dernier volet de notre thèse, nous avons volontairement choisi d’intervertir la structure de notre récit. Dans la mesure où les lignes de chemin de fer deviennent désormais le centre d’intérêt principal des commentaires

²¹ RENARD (Stefaan), *De Kwestie van de ‚Ijzeren Rijn’ (1830-1879). Een politiek-diplomatieke benadering van de rechtstreekse spoorwegverbinding tussen Schelde en Rijn. Een bijdrage tot de spoorweggeschiedenis*, mémoire de licence en Histoire (inédit), RUG, 1994.

stratégiques relatifs au territoire belge, il fallait nécessairement que le lecteur soit familiarisé avec la problématique de ces voies de communication avant d'aborder la partie sur les plans de guerre allemands et français proprement dite.

Nous accompagnons ces volumes-papier d'un cd-rom contenant l'ensemble des cartes digitalisées. Sans cet outil indispensable, bien des réflexions stratégiques exposées dans cette thèse ne seront pas comprises. Le classement des cartes épouse naturellement la structure par chapitres de notre récit. Cette série conséquente de cartes anciennes et de croquis collectés tout au long de nos recherches pourra faire l'objet à elle seule d'une publication soignée car elle rendra, nous en sommes convaincu, de grands services aux historiens militaires. Petite espièglerie de notre part, nous caressons l'idée que le lecteur, immergé ainsi dans l'analyse des plans, aura par moments l'impression de se glisser dans l'uniforme d'un général des armées.

1839 – 1869

PREMIERE PARTIE DIPLOMATIE ET PLANS DE GUERRE

Introduction : l'héritage encombrant de la Barrière

A. La convention des forteresses du 14 décembre 1831

Le système défensif hérité par la Belgique au lendemain des traités de 1831 tire son origine de la barrière de fortifications érigée par les Provinces-Unies après la guerre de succession d'Espagne au début du XVIII^e siècle. Le traité d'Utrecht du 11 avril 1713 entérine la cession des Pays-Bas espagnols à la maison d'Autriche et Louis XIV doit restituer aux Habsbourg Tournai ainsi que les territoires flamands avoisinant Furnes, Dixmude, Ypres et Menin. Le traité de la Barrière du 15 novembre 1715 règle plus spécialement la question des forteresses en même temps qu'il impose la fermeture de l'Escaut. Par ce traité, les Provinces-Unies obtiennent de l'Europe le droit de dresser face à la France un mur de forteresses pourvues de garnisons hollandaises mais dont l'entretien doit être assuré par les populations locales. Derrière la politique de défense hollandaise, se manifestent les conceptions géopolitiques anglaises à l'égard des *Low Countries* et du continent. Il faut éviter à tout prix que la France ne s'installe à Ostende ou à Anvers, face à l'embouchure de la Tamise. Plus largement, il faut empêcher que la France n'acquière sur le continent une hégémonie trop conséquente susceptible de concurrencer les intérêts anglais¹.

Malgré la puissante barrière, quelques dizaines d'années plus tard, lors de la guerre de succession d'Autriche, la France remporte des succès foudroyants contre l'Angleterre en s'emparant dès le début de la campagne en mars 1744 des forts de Knocke, Menin, Ypres et Courtrai. Cette guerre démontre aux yeux des dirigeants autrichiens l'inanité de la Barrière des Pays-Bas, par ailleurs très impopulaire auprès des populations des villes concernées par l'entretien prohibitif des forteresses. En 1782, Joseph II décide de mettre en vente toutes les forteresses, à l'exception de Luxembourg et des châteaux d'Anvers et Gand. Une des

¹ BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires sur la Belgique*, I, Bruxelles, Académie Royale de Belgique, 1851, p. 145-160.

conditions fixées pour la vente étant que les forteresses, une fois acquises, soient démolies dans un délai fixé d'avance. Mais les guerres révolutionnaires trouvent les forteresses des Pays-Bas autrichiens imparfaitement détruites. La plupart des villes ont notamment gardé leurs murs d'enceinte afin de faciliter la levée de l'octroi rémunérateur. Le 1^{er} vendémiaire an XII (24 septembre 1803), Napoléon ordonne par décret la suppression de toutes les places fortes belges, hormis Menin, Ypres, Ostende, Nieuport, Anvers, les châteaux de Gand et de Tournai, Venlo, Maastricht et Luxembourg¹. Nous savons qu'à partir de ce moment, Napoléon attache une attention toute particulière à la fortification des ports d'Ostende, Nieuport et surtout Anvers, éternel « pistolet pointé au cœur de l'Angleterre », selon l'expression passée à la postérité².

En 1815, à plus ou moins un siècle d'intervalle du traité de la Barrière, de semblables conditions historiques et stratégiques produisent les mêmes effets. Le 13 février 1815, le Congrès de Vienne instaure la création du royaume des Pays-Bas. L'Angleterre veut voir le territoire belge entre les mains d'une puissance suffisamment forte pour se défendre face à la France mais pas trop forte quand même. L'Autriche est désormais hors-jeu. La Prusse installée sur la rive gauche du Rhin est déjà suffisamment implantée à l'ouest au goût des Anglais. En effet, il ne faudrait pas que cette dernière se substitue à la France comme puissance hégémonique continentale. Depuis 1814, Wellington a fait reconnaître à plusieurs reprises la frontière méridionale des Pays-Bas³. Celle-ci ne possède pour ainsi dire aucune défense naturelle, aucune position défensive qui ne puisse être aisément contournée par la France. Wellington conclut par conséquent que la meilleure manière de défendre les Pays-Bas est de fortifier leur frontière sud selon les anciens principes, à savoir réhabiliter les places fortes édifiées au temps de Vauban et de Coehoorn. Le système défensif consiste alors en trois lignes successives de forteresses :

¹ WILLEMS (R.), *La Barrière des Pays-Bas (1715-1815). De Marlborough à Wellington*, in *Carnet de la Fourragère*, VIII, (1948-1949), p. 154-181 ; BALACE (F.), *La barrière belge (1815-1830). Les fortifications et les hommes*, in *Liège et le Royaume des Pays-Bas : une place forte dans un ensemble défensif (1815-1830)*, Liège, C.L.H.A.M., 1982, p. 1-8 ; DE LANNOY (F.), *La convention des forteresses de 1831*, in *Revue générale*, CXIII, 1925, I, p. 275-276.

² Le fonds « Fortifications » du Musée Royal de l'Armée est riche en rapports d'inspection pour la période napoléonienne de ces trois forteresses. Il dispose d'un inventaire très précis publié en 2005 par Richard BOIJEN.

³ Rapport de reconnaissance de Sir Hudson Lowe 1814 : *Private.- Observations on a cursory tour along the frontier of the Belgick provinces from Liège to Tournay*. Le Rapport des Royal Engineers du 1^{er} novembre 1815 : CARMICHAËL-SMYTH (Colonel commanding, Royal Engineers), *His Royal Highness The Prince of Orange – State of the Fortresses in Flanders – November 1815*. Les originaux se trouvent au Musée Royal de l'Armée. Ils ont été édités en français in WILLEMS (R.), *La Barrière des Pays-Bas...*, p. 195-199, p. 247-265 et p. 319-347.

« La première se composait des places de Nieuport, Ypres, Menin, Tournai, Ath, Mons, Charleroi, Namur, Dinant, Huy et Liège. Celles de Philippeville et de Mariembourg servaient de postes avancés. On ne parle point ici de Luxembourg et de Bouillon qui, militairement parlant, étaient une dépendance du territoire germanique.

Dans la seconde ligne se trouvaient Ostende, Gand, Termonde et Anvers et l'on avait le projet d'y comprendre Malines, Aerschot, Diest et Hasselt pour combler le vide existant entre Anvers et Maestricht. Audenarde était placé en avant de cette ligne sur l'Escaut entre Gand et Tournai.

La troisième ligne, que la nature avait déjà rendue si formidable par de larges cours d'eau, était encore gardée par les forteresses de Flessingue, Breskens, Berg-op-Zoom, Bréda, Bois-le-Duc, Grave, Venloo et diverses places en arrière de celles-ci.

Les forteresses de la première ligne, de Nieuport à Liège par Namur, commandaient toutes les routes qui, de France, passaient en Belgique, à l'exception de deux d'entre elles : celle de Lille à Courtrai par Mouscron et celle de Condé à Renaix par Leuze.

Chacune des trois lignes de défense successives trouvait encore quelques ressources dans la topographie du pays, la gauche de la première était renforcée par la vallée de la Meuse et sa droite par les inondations des Flandres. La deuxième ligne partant d'Ostende a une délimitation bien marquée, formée par les canaux de la mer à Gand par Bruges ; puis l'Escaut, le Rupel, la Dyle et le Demer venaient par leurs eaux prêter secours à la défense. Cette seconde ligne était encore incomplète, lors des événements de 1830, par l'absence de fortifications à Malines, Aerschot, Diest et Hasselt. Enfin, la troisième ligne indiquée par le cours du Bas-Escaut et de la Basse-Meuse venait rassurer sur les lacunes de la seconde par l'appui imposant qu'elle recevait encore de plusieurs grandes forteresses »¹.

Le protocole militaire secret d'Aix-la-Chapelle du 15 novembre 1818 prévoit qu'aussitôt le *casus fœderis* déclaré, les forts seront occupés par les Anglais, les Prussiens et les Hollandais. Les troupes anglaises doivent occuper les forteresses d'Ostende, Nieuport, Ypres et celles situées sur l'Escaut : Audenarde, Gand et Termonde à l'exception de la citadelle de Tournai et de la place d'Anvers. Les troupes prussiennes, de leur côté, doivent occuper les citadelles de Huy, Namur et Dinant ainsi que les places de Charleroi, Mariembourg et Philippeville. Les troupes hollandaises, si elles en ont l'opportunité, doivent occuper en première ligne Menin, Tournai, Ath, Mons, Bouillon et Liège. Elles tiennent en outre en deuxième ligne les places d'Anvers et de Maastricht².

Le système de défense du royaume des Pays-Bas est combiné de manière à favoriser principalement l'action de l'Angleterre et de la Prusse contre la France. Il ne s'agit pas tant d'organiser les Pays-Bas pour leur défense propre que de constituer une immense place

¹ Intervention du lieutenant général GOBLET D'ALVIELLA, séance du 19 novembre 1851 in *Procès-verbaux des séances de la commission instituée par arrêté royal du 14 octobre 1851*, Bruxelles, 1852, p. 18 [abrégé désormais de la façon suivante *PV 1851*] ; DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire de la Belgique*, I, Gand, 1907, p. 33-34.

² *Note sur la clause secrète du traité de 1831*, MAEB, IND, V, 4 juillet 1894 ; DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 35.

d'armes, capable de recevoir au moment d'une guerre avec la France les troupes et le matériel nécessaires aux opérations alliées¹. Ce système repose sur diverses séries de places fortes qui remplissent un rôle déterminé :

« La première série devait servir de protection à l'intervention de l'Angleterre. Elle se composait d'Ostende, Nieuport, Ypres, Menin, Tournai, Audenarde, Gand, Termonde et Anvers. Elle défendait la frontière du Midi depuis la mer jusqu'à l'Escaut et tout le cours du fleuve depuis Tournai jusqu'à Anvers. C'était une grande tête de pont qui permettait aux Anglais de débarquer sans obstacles par Anvers ou par Ostende sur cette partie du continent et de s'y réfugier pour reprendre la mer si la fortune leur était contraire. Cette série de places fortes formant en quelque sorte tête de pont sur le continent, avait pour réduit la Flandre zélandaise couverte et protégée par les places de Hulst, Axel, l'Ecluse et Flessingue.

La seconde série de forteresses devait servir de protection à l'intervention de l'Allemagne. Elle comprenait les places de Luxembourg, Bouillon, Philippeville, Mariembourg, Dinant, Namur, Huy, Liège, Maestricht et Venloo. Ces forteresses, la Meuse et la Sambre couvraient la marche des armées allemandes.

Une troisième série de places fortes fermait la trouée entre l'Escaut et la Meuse et était destinée à favoriser les mouvements de troupes parallèles à la frontière française. Ath, Mons et Charleroi avaient été construits dans ce but.

Enfin, une quatrième série de forteresses protégeait et couvrait avec le Wahal et les bouches de la Meuse et du Rhin, les provinces hollandaises que l'on pouvait considérer comme le grand réduit de tout le système »².

Les travaux de construction et de mise en état des forteresses commencent dès 1816 et sont pratiquement achevés en 1824. En novembre 1818, à l'époque du protocole secret, ils sont déjà remarquables selon les propres dires de Wellington qui vérifie régulièrement l'avancement des travaux. Outre l'occupation des forteresses, le protocole secret d'Aix-la-Chapelle prévoit que l'armée alliée de campagne sera pour sa part divisée en trois corps : un corps de droite réunissant les troupes anglaises, hanovriennes et hollandaises à Bruxelles, un corps du centre composé des troupes prussiennes sur la Sarre et un corps de gauche rassemblant les troupes autrichiennes, bavaroises, wurtembourgeoises et badoises sur le Haut-Rhin³. Remarquons que les troupes anglo-hollandaises disposent d'une meilleure assise défensive que les armées allemandes. Brialmont note dès les années 1850, dans ses *considérations politiques et militaires sur la Belgique*, que le système ainsi établi fait la part belle aux Anglais car il ferme les Pays-Bas au mouvement séculaire d'expansion française vers le Nord et crée un appel d'air en direction des petits Etats allemands du nord-est. La

¹ BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 60-68.

² Discours du général Chazal à la Chambre des Représentants. APC, 16 août 1859, p. 124.

³ WILLEMS (R.), *La Barrière des Pays-Bas...*, p. 181 et p. 242.

Prusse aurait sans doute préféré à cette frontière hermétiquement close, la seule fortification de la ligne de la Meuse et l'établissement d'une grande tête de pont à Namur¹.

La volonté d'indépendance des provinces belges en 1830 bouleverse ce beau système mis en place par la Sainte-Alliance. La préoccupation stratégique majeure est alors de savoir si la Belgique sera capable de prendre le relais des Pays-Bas avec ses maigres ressources : « Si certaines forteresses étaient difficiles à sauvegarder avant les événements de 1830, ne l'étaient-elles pas bien plus encore maintenant qu'elles étaient possédées par un Etat faible, neutre et par suite abandonné au premier moment à lui-même ?² » Lord Palmerston reconnaît dans sa correspondance privée avec son ministre Lord Granville que la démolition de certaines forteresses est souhaitable. La possibilité de voir la France s'emparer des forteresses de la Barrière et de les retourner à son profit contre les Alliés est réelle :

« Ces places sont trop nombreuses pour les ressources militaires de la Belgique et il faut que quelques-unes soient démantelées pour éviter qu'elles ne tombent entre les mains de la France à la première rupture. Le plus simple serait, ce me semble, de démanteler les forteresses qui se trouvent de front et au centre et de laisser celles qui sont sur la côte et sur la Meuse, les premières tomberaient nécessairement au pouvoir de la France, les autres pourraient être soutenues par l'Angleterre et par la Prusse. Ainsi, pour préciser et à première vue, Ypres, Menin, Courtray, Tournay, Mons, Ath, Oudenarde, Mariembourg, Philippeville pourraient probablement être démantelées, tandis qu'on pourrait conserver Nieuport, Ostende, Gand, Charleroi, Namur, Dinant, Liège et Huy »³.

La Belgique elle-même réclame la destruction des forteresses de la Barrière jugée coûteuse et symbolisant trop à son goût la présence militaire étrangère sur son territoire. Le 17 avril 1831, un protocole secret est signé par les représentants des quatre Puissances de la Sainte-Alliance. Ce protocole règle partiellement la question en reconnaissant la disproportion du nombre des forteresses eu égard aux facultés financières de la Belgique et à ses forces défensives ; la neutralité du jeune royaume constituera une sécurité nouvelle et permettra la destruction de certains ouvrages élevés après 1816. Le protocole est communiqué trois mois après, le 14

¹ BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 57-58.

² GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances de l'Europe dans leurs rapports politiques et militaires avec la Belgique. Une mission à Londres en 1831*, Bruxelles, 1863, p. 80.

³ Lettre de Palmerston à Granville, Londres, le 12 avril 1831, in CRAVEN (A.), *Lord Palmerston. Sa correspondance intime pour servir à l'histoire diplomatique de l'Europe de 1830 à 1865*. Traduite de l'anglais, précédée d'une introduction et suivie d'un appendice, I : 1830-1848, Paris, Didier et Cie, 1878, p. 36.

juillet 1831, au Gouvernement français de Casimir Perrier via son ministre à Londres¹. Talleyrand, soucieux de se gagner les faveurs de l'opinion publique et de son Gouvernement, fait passer le traité comme une victoire de sa diplomatie : l'inique barrière contre la France est enfin détruite. Pour mettre les Puissances et Léopold Ier devant le fait accompli, Louis-Philippe ouvre les chambres françaises le 23 juillet en annonçant solennellement que « les places élevées pour menacer la France, et non pour protéger la Belgique, seraient démolies »². Dans la foulée de la Campagne des Dix jours (2 – 12 août 1831) et de l'aide apportée par son armée à la Belgique, le Gouvernement français cherche à conclure avec le Gouvernement belge un traité secret. Les pleins pouvoirs sont donnés au général Goblet à l'effet de recevoir les propositions du plénipotentiaire français de La Tour Maubourg et de conclure le traité auquel elles pourraient donner lieu. Goblet a reçu des instructions particulières du conseil des ministres. Il doit s'assurer que la négociation ne met pas la France et la Belgique en désaccord avec les quatre autres Puissances. Il ne doit consentir qu'à la démolition des forteresses nouvelles élevées depuis 1815 et excepter toutes les forteresses anciennes qui n'ont été que réparées ou augmentées. Il doit exiger que la Belgique ne supporte pas les frais de l'occupation française et de la démolition des forteresses. Enfin, il doit obtenir la promesse que la France « usera de toute son influence pour assurer à la Belgique ses limites naturelles, notamment le Luxembourg, le Limbourg (moins l'extrémité septentrionale) et la rive gauche de l'Escaut »³. Mais la France refuse toutes les avances du général Golbet et cherche à obtenir de la Belgique un traité séparé prévoyant notamment dans son article 1 la démolition des places de Charleroi, Mons, Tournai, Ath, Courtrai, Ypres et Menin⁴ ; c'est-à-dire les forteresses qui sont au regard de la France les plus menaçantes pour sa sécurité. La France veut profiter de sa présence effective sur le territoire belge pour obtenir un accord à faire valoir par la suite devant les Puissances de la Sainte-Alliance. La réaction de l'Angleterre ne se fait pas attendre : Lord Palmerston dénie à la France le droit de participer aux négociations

¹ MAEB, dossier Convention des forteresses, I, Note des P.P. d'Autriche, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie communiquant au Prince de Talleyrand copie d'un Protocole qu'ils ont arrêté le 17 avril, au sujet des forteresses érigées depuis 1815 dans le Royaume des Pays-Bas. Annexe : protocole précité.

² JUSTE (Théodore), *Le lieutenant général comte Goblet d'Alviella, ministre d'Etat, d'après des documents inédits (1790-1869)*, Bruxelles, Muquardt, 1870, p. 47-48 ; STOCKMAR (E. von) (Baron), *Memoirs of Baron Stockmar by his Son Baron E. Von Stockmar*, traduit de l'allemand par G.A.M., Londres, F. Max Muller, 1872, I, p. 210-213.

³ MAEB, Convention des forteresses, I, De Muelenaere, ministre des Affaires étrangères (Bruxelles) à Van de Weyer, envoyé plénipotentiaire à Londres, le 24 août 1831.

⁴ MAEB, Convention des forteresses, I, Projet de convention, annexe à la lettre précitée du 24 août 1831.

concernant les forteresses étant donné que ces dernières ont été construites à la charge des Puissances conformément aux traités de 1815¹.

Désireux de ménager la susceptibilité de sa protectrice du moment, le cabinet belge va aussi loin qu'il le peut sur le plan diplomatique. Le 8 septembre 1831, il promet à la France que le « Roi Léopold prendrait, de concert avec les quatre autres Puissances ayant contribué au financement des forteresses, les mesures nécessaires au démantèlement de Charleroi, Mons, Tournai, Ath et Menin »². Cette déclaration était une erreur car elle engageait la responsabilité belge pour l'avenir. Les négociations continuent dans le courant du mois de septembre et d'octobre 1831. Elles sont tendues car la Belgique est soucieuse de ménager la France. Le 16 septembre 1831, Goblet annonce que l'on ne fait presque plus de difficultés relativement à la démolition des places de Mons, Ath, Tournai et Menin ; l'on ne tient même plus à la conservation de celle d'Ypres. « Quant à celle de Charleroi, on témoigne l'intention de la laisser intacte en démolissant Philippeville et Mariembourg. Cette combinaison (...) est motivée par le désir que laisse percer la France, de rentrer en possession de ces deux places qui entraîneraient avec elles une partie de territoire bien utile à la Belgique »³. Lord Palmerston est à la pointe du combat pour la destruction de Philippeville et Mariembourg malgré les craintes de Goblet face à la réaction de la France. Palmerston voudrait également conserver Tournai et Ath sur l'Escaut sans doute parce que cela permettrait à l'Angleterre de conserver une tête de pont sur le territoire belge, à l'abri des forteresses de l'Escaut⁴. Le 25 septembre, Léopold Ier fait savoir à son ministre qu'il ne voit aucune objection à la conservation de Charleroi mais à nouveau, le Souverain belge craint la réaction de la France. Léopold Ier note d'ailleurs que la conservation de Charleroi ne donnerait pas pour autant à la Belgique une « barrière » contre la France⁵.

L'élément le plus étrange dans ce dossier des forteresses est que la France et les futures Puissances garantes désirent conjointement la destruction de plusieurs forteresses, chacune

¹ MAEB, Convention des forteresses, I, Protocole d'une conférence tenue au Foreign Office, le 29 août 1831, Copie ; DE RIDDER (A.), *La Belgique et les Puissances Européennes*, in TERLINDEN (Vicomte), DE RIDDER (Alfred), BAUDHUIN (Fernand) et EECKHOUT (Georges), *Histoire de la Belgique contemporaine*, I : 1830-1914, avant-propos de Jean DEHARVENG, préface d'Eugène Beyens, Bruxelles, Albert Dewit, 1928, p. 92-93 ; STOCKMAR (E. von) (Baron), *Memoirs of Baron Stockmar...*, I, p. 213-214.

² MAEB, Convention des forteresses, I, Nothomb (Bruxelles) à Van de Weyer (Londres), le 8 septembre 1831 ; STOCKMAR (E. von) (Baron), *Memoirs of Baron Stockmar...*, I, p. 215.

³ MAEB, Convention des forteresses, I, Goblet (Londres) à de Muelenaere (Bruxelles), le 16 septembre 1831.

⁴ MAEB, Convention des forteresses, I, Goblet (Londres) à de Muelenaere (Bruxelles), le 23 septembre 1831.

⁵ MAEB, Convention des forteresses, I, Léopold Ier (Laeken) à Goblet (Londres), le 25 septembre 1831.

des deux parties prétendant y trouver son compte. Goblet explique ce phénomène par le fait que la France comme les autres Puissances se supposent les alliés de la Belgique. Les « Alliés » espèrent profiter d'une ligne défensive contre la France tandis que cette dernière espère profiter d'une ligne défensive contre l'Allemagne. Selon Goblet, c'est la France qui raisonne mal sur le plan stratégique en désirant la destruction, en plus d'Ath, Mons et Menin – également réclamée par les Puissances – de Charleroi et Tournai. En effet, selon le plénipotentiaire belge, ces deux forteresses « font incontestablement partie des deux lignes offensives perpendiculaires à la frontière, auxquelles tiennent et la France et l'Allemagne »¹. Goblet ne peut s'empêcher d'y voir moins une réflexion rationnelle qu'une réaction d'amour-propre de la part de la France². Sur base de ces renseignements, de nouvelles instructions sont envoyées à Goblet le 17 octobre 1831. Celui-ci est autorisé à consentir à la démolition de Mons, Ath et Menin. Charleroi, que la France désire voir disparaître, peut être conservé à condition que l'on rase les fortifications de Tournai. Si les Puissances résistent, Goblet devra chercher à réserver à la Belgique la faculté de démolir cette place plus tard. Même si de Muelenaere ne le mentionne pas, il est manifeste que l'on cherche ici à rencontrer au maximum les demandes françaises. Puisque Charleroi doit être conservé, contentons la France du côté de Tournai. Pareillement, Goblet est autorisé à dire que la Belgique ne voit aucun inconvénient à démolir les places de Mariembourg et Philippeville. Cependant, dans la mesure où ces mesures ne sont pas incluses dans le protocole du 17 avril 1831, la Belgique souhaiterait qu'elles n'entrent pas explicitement dans la future convention des forteresses afin de ménager les susceptibilités françaises. La Belgique se réserverait le droit de détruire ces deux forteresses plus tard, à la faveur d'un traité circonstanciel avec les Puissances concernées³.

Un mois se passe avant qu'il soit à nouveau question des forteresses belges. Le 15 novembre 1831, les trois plénipotentiaires des cours du Nord présentent à Van de Weyer les bases d'une convention des forteresses dont le deuxième article réclame la destruction des ouvrages de fortification des places de Menin, Ath, Mons, Philippeville et Mariembourg tandis que l'article IV demande au Roi des Belges d'entretenir constamment les autres forteresses de la

¹ MAEB, Convention des forteresses, I, Goblet (Londres) à de Muelenaere (Bruxelles), le 14 octobre 1831.

² *Ibidem*.

³ MAEB, Convention des forteresses, I, de Muelenaere (Bruxelles) à Goblet (Londres), le 17 octobre 1831 ; DE LANNOY (F.), *La convention des forteresses...*, p. 290.

Belgique¹. Les plénipotentiaires affirment ne pouvoir signer le traité de reconnaissance de la Belgique qu'après avoir obtenu son adhésion de la Belgique à la convention des forteresses. Il s'agit selon eux de se couvrir aux yeux de leurs souverains respectifs. Le plénipotentiaire belge soucieux de consolider l'existence du jeune royaume accepte de signer *sub spe rati*, c'est-à-dire en réservant l'approbation du traité à la signature de Léopold Ier². Le 22 novembre, Léopold Ier accepte de signer le traité du 15 novembre 1831 ainsi que la stipulation séparée du 16 novembre qui se réfère à de mystérieux actes secrets d'Aix-la-Chapelle imposant certains devoirs au Roi des Pays-Bas relativement aux forteresses³. Le même jour à 7 heures du soir, de Muelenaere envoie un contrordre. Léopold Ier tout en félicitant son ministre pour les résultats obtenus, retire sa ratification de la stipulation secrète qu'il désire connaître avant de s'engager⁴. Le 27 novembre, Van de Weyer envoie à Léopold Ier les stipulations secrètes sans même prendre la peine de les communiquer à de Muelenaere, ce qui semble contrarier le ministre des Affaires étrangères⁵.

Une fois fixées les forteresses à démolir : Menin, Ath, Mons, Philippeville et Mariembourg, il restait en effet à régler la question du droit de garnison de la Prusse et de l'Angleterre, droit contenu dans le protocole militaire secret d'Aix-la-Chapelle du 15 novembre 1818. Or, la principale des obligations de ce protocole est catégorique et formelle : aussitôt que le *casus fœderis* est déclaré entre les Puissances signataires, les troupes anglaises doivent occuper les forteresses d'Ostende, Nieuport, Ypres et celles situées sur l'Escaut, à l'exception de la citadelle de Tournai et de la place d'Anvers. Les troupes prussiennes, de leur côté, doivent occuper les citadelles de Huy, Namur et Dinant ainsi que les places de Charleroi,

¹ Selon le général de Lannoy, les motifs qui ont dirigé les Puissances dans leur décision sont les suivants : elles ont jugé que des lignes de forteresses parallèles aux frontières ne sont pas indispensables et que des lignes perpendiculaires sont beaucoup plus efficaces. C'est la raison pour laquelle elles ont conservé toutes les forteresses de l'Escaut et de la Meuse, deux fleuves stratégiques dont les cours respectifs sont perpendiculaires à la frontière méridionale du royaume. Le cours de la Meuse est prolongé naturellement par celui de la Sambre gardée par les forteresses de Namur et Charleroi. Les forteresses du littoral sont conservées pour la défense de la côte. DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 204 ; Propos du général de Lannoy in MRA, Fonds Fortifications, I. GENERALITES, dossier n° 8, *Comité consultatif chargé de l'examen de la question des fortifications de Mons, de l'enceinte de Namur et de la ville basse de Charleroi*, Rapports de réunion, mai 1856, 1 volume relié.

² MAEB, Convention des forteresses, I, Van de Weyer (Londres) à Léopold Ier et à de Muelenaere (Bruxelles), le 16 novembre 1831.

³ MAEB, Convention des forteresses, I, De Muelenaere (Bruxelles) à Van de Weyer (Londres), le 22 novembre 1831.

⁴ MAEB, Convention des forteresses, I, De Muelenaere (Bruxelles) à Van de Weyer (Londres), lettre envoyée le 22 novembre 1831 à 7h du soir.

⁵ MAEB, Convention des forteresses, I, De Muelenaere (Bruxelles) à Van de Weyer (Londres), le 28 novembre 1831.

Mariembourg et Philippeville¹. Afin de conserver le principe de la Barrière, la première idée des Etats de la Sainte-Alliance est de substituer purement et simplement le Roi des Belges au Roi des Pays-Bas dans ses obligations défensives. Il est nécessaire de remarquer ici que le *casus fœderis* prévu en 1818 pour l'occupation des forteresses est dirigé uniquement contre la France et qu'il suppose aussi bien l'alliance offensive que défensive des Puissances de la Sainte-Alliance. C'est la raison pour laquelle la conservation de ces dispositions, toujours inconnues de la France, doit être tenue secrète à moins de déclencher une crise diplomatique majeure. Il est finalement décidé d'adjoindre à la convention des forteresses un article secret renouvelant les obligations de 1818, à l'exception bien entendu du droit de garnison hollandais et moyennant des aménagements résultant de la neutralité de la Belgique. Léopold Ier redoute la colère de la France en cas d'indiscrétion d'autant plus que cette dernière vient de sauver l'indépendance du pays. Il cherche à obtenir auprès des Puissances des concessions favorables à la France via le général Goblet, son plénipotentiaire dans cette question. A nouveau, l'Angleterre mène le jeu en la personne de Lord Palmerston qui subordonne la ratification du traité des XXIV articles à l'acceptation par la Belgique de la convention des forteresses et de son article secret. Après d'âpres négociations, le général Goblet finit par signer la convention le 14 décembre 1831².

Le 16 décembre 1831, une fois connu à Paris le texte de la convention officielle, moins l'article secret, l'indignation du Gouvernement français est à son comble. La France constate que malgré ses espoirs, l'esprit de la Barrière de 1815 n'a pas totalement disparu. Le ministre français des Affaires étrangères Sebastiani apostrophe vivement le ministre de Belgique le Comte Le Hon. Il qualifie la Belgique de nation ingrate, « vassale de la Sainte-Alliance »³. Sebastiani menace même Le Hon de sévères représailles : rupture diplomatique entre la France et la Belgique, rappel du général Belliard, dénonciation de l'intégralité du traité des XXIV articles et même concentration de 80.000 soldats français à la frontière de Belgique, prêts à venir réparer sur le sol belge l'affront fait à la France⁴. Le Gouvernement français regrette vivement que Tournai et Charleroi ne soient pas comprises dans les places condamnées mais il est surtout très mécontent de la destruction programmée de Mariembourg et Philippeville. Ces deux forteresses ferment en effet la trouée de l'Oise, appelée également

¹ MAEB, IND, V, 4 juillet 1894, *Note sur la clause secrète du traité de 1831*.

² DE RIDDER (A.), *La Belgique et les Puissances Européennes...*, p. 94-95. Pour une relation exhaustive des négociations, voir toute la première partie de GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes puissances...*, p. 1-232.

³ MAEB, Convention des forteresses, I, Le Hon (Paris) à de Muelenaere (Bruxelles), le 16 décembre 1831.

⁴ DE LANNOY (F.), *La convention des forteresses...*, p. 456.

trouée de Chimay, qui ouvre à un envahisseur en provenance du Bas-Rhin une voie royale vers Paris¹. Talleyrand avait bien tenté de les récupérer au début de l'année en les monnayant contre l'appui de la France dans la candidature de Léopold au trône de Belgique mais toutes ses tentatives se sont révélées infructueuses². La France a d'autant plus l'impression d'avoir été flouée que le protocole du 17 avril 1831 ne mentionnait que la destruction de forteresses élevées dans le royaume des Pays-Bas depuis 1815 aux frais des quatre Puissances. Or, Philippeville et Mariembourg n'en font pas partie. Comme le souligne le ministre de France à Bruxelles le général Belliard : « En s'attribuant un droit sur ces deux places, les quatre Cours exerceraient sur la Belgique une sorte de suzeraineté générale que cet Etat, pas plus que la France, ne peut être disposé à reconnaître »³. De son côté, Talleyrand est très mécontent de voir ainsi foulée aux pieds sa réputation de fin diplomate. Il attribue cet échec aux machinations du plénipotentiaire belge, le général Goblet, pas assez francophile à son goût⁴. Selon le Nestor de la diplomatie française, l'intrigue belge est même la seule responsable de la démolition de Philippeville et Mariembourg⁵.

Le 17 décembre 1831, Louis-Philippe adresse un courrier à Léopold 1^{er} dans lequel il exprime son profond étonnement face à la signature belge d'un traité en complète opposition avec les promesses formulées auparavant par le Souverain belge. Louis Philippe fait référence ici aux engagements belges de début septembre car il ignore bien entendu la clause secrète de la convention des forteresses. Dans la mesure où le traité devait encore être signé par Léopold I^{er}, le Souverain français suggérait lourdement dans sa missive que le Roi belge s'abstienne. Les hauts cris français sont tels que la Belgique fait marche arrière et postpose sa ratification dans une ultime tentative d'obtenir des compensations pour la France⁶. Mais si la Belgique se laisse impressionner par sa puissante voisine, il n'en est pas de même de l'Angleterre qui assimile les protestations françaises à des démonstrations purement théâtrales pour sauver l'honneur. Fin décembre 1831, le Roi d'Angleterre conseille pourtant à Lord Grey de ne pas

¹ Les deux forteresses et le territoire qui les entoure appartenaient jadis à la France et furent annexées aux Pays-Bas lors de la seconde conférence de Paris. VAN DEN EYNDE (M.), *La fonction militaire de Mariembourg et de Philippeville*, in *Annales de la société archéologique de Namur*, XLIV, 1943-1944, p. 271-292 ; BERTRAND (F.), *Une place forte belge vers 1840: Philippeville*, in *En Fagne et Thiérache, cercle d'histoire régionale de Presgaux*, IV, 1968, p. 53-59.

² *The Life of Lord Palmerston*, II, p. 28 ; STOCKMAR (E. von) (Baron), *Memoirs of Baron Stockmar...*, I, p. 217-218.

³ GARSOU (Jules), *Le général Belliard, premier ministre de France en Belgique (1831-1832)*, Paris, Centre d'éditions historiques et diplomatiques, 1936, p. 323.

⁴ JUSTE (Théodore), *Le lieutenant général Comte Goblet d'Alviella...*, p. 49-54.

⁵ DE LANNOY (F.), *La convention des forteresses...*, p. 459.

⁶ GARSOU (Jules), *Le général Belliard...*, p. 319-331.

insister sur la démolition des deux forteresses de Philippeville et Mariembourg afin de ne point blesser trop vivement la France que cette démolition contrarie et de ne pas menacer la paix. Le Gouvernement français risque en effet d'être discrédité devant son opinion publique si celle-ci découvre que l'esprit de la coalition antifrançaise de 1815 se retrouve dans la convention des forteresses. Mais Lord Grey reste inflexible et répond à Guillaume IV qu'il faut ratifier le traité tel quel en raison justement de l'arrière-pensée française de rentrer ultérieurement en possession de Philippeville et Mariembourg¹. Les soupçons de Lord Grey sont largement confirmés par la correspondance du général Belliard qui, début décembre 1831, renseigne son Gouvernement sur le cours des négociations : « Il paraîtrait maintenant – ajoute le général – qu'il est question – sans rien pouvoir donner de positif – de démolir aussi Mariembourg et Philippeville. Ces deux places devraient cependant être conservées car plutard (sic), elles seront sûrement remises à la France »².

Au début de l'année 1832, Talleyrand est chargé par le cabinet des Tuileries de revenir à la table des négociations. Conscient de la difficulté d'obtenir encore quelque chose, le diplomate français demande juste que les Puissances précisent par une déclaration le sens de la convention des forteresses. Il s'agit en somme de faire dire aux autres garants de la neutralité belge que la convention du 14 décembre 1831 n'est pas une simple résurrection du système de la Sainte-Alliance et de sa Barrière. Les Puissances consentent à fournir le 4 janvier 1832 une première note rassurante qui affirme explicitement la compatibilité de la neutralité belge avec la convention des forteresses. Cependant, la note ne satisfait pas le Gouvernement Casimir Perier car elle ne revient pas sur la question des forteresses à démolir ou à conserver. Le président du Conseil menace alors l'Angleterre d'une rupture diplomatique et d'un refus français de ratifier le traité du 15 novembre 1831 qui consacre l'indépendance de la Belgique. De son côté, Talleyrand a bien compris pour sa part que la résistance des Puissances serait désormais inflexible. Pour éviter une rupture avec l'Angleterre doublée d'un affront à la France et à sa propre réputation, c'est lui qui parvient finalement à convaincre le cabinet des Tuileries que les « misérables bicoques » belges ne valent décidément pas une guerre³. Le 23

¹ Lettre de Guillaume IV à Grey, Londres, le 26 décembre 1831 ; Lettre de Grey à Guillaume IV, Londres, le 27 décembre 1831, in JUSTE (Théodore), *Notes historiques et biographiques, d'après des documents inédits*, Bruxelles, C. Muquardt, 1871, p. 66-67 ; STOCKMAR (E. von) (Baron), *Memoirs of Baron Stockmar...*, I, p. 221.

² GARSOU (Jules), *Le général Belliard...*, p. 306.

³ DE LANNOY (F.), *La convention des forteresses...*, p. 464-466 ; STOCKMAR (E. von) (Baron), *Memoirs of Baron Stockmar...*, I, p. 226-233.

janvier 1832, la baudruche française se dégonfle grâce à une simple note suggérée par Sylvain Van de Weyer. Les plénipotentiaires des quatre Cours déclarent dans l'article premier :

« Que les stipulations de la convention du 14 décembre dernier, motivées par le changement survenu dans la situation politique de la Belgique, ne peuvent et ne doivent être entendues que sous la réserve de la souveraineté pleine et entière de S.M. le Roi des Belges sur les forteresses indiquées dans ladite convention, ainsi que sous celle de la neutralité et de l'indépendance de la Belgique, indépendance et neutralité qui, garanties au même titre et aux mêmes droits par les cinq Puissances, établissent sous ce rapport un lien identique entre elles et la Belgique »¹.

Le Gouvernement français s'en contente, convaincu par Talleyrand qu'il n'y avait pas moyen d'obtenir davantage². L'accouchement difficile de cet addenda militaire du traité des XXIV articles aura un effet durable sur la diplomatie belge. A plusieurs reprises dans le futur, la Belgique postposera la démolition de ses forteresses sur la frontière méridionale pour ne pas réveiller la susceptibilité de son voisin.

Les craintes belges sont d'autant plus fortes que la France ignore toujours que la convention des forteresses du 14 décembre 1831 s'accompagne d'un article secret tourné contre la France. Le général Goblet a néanmoins réussi à en atténuer les effets au cours des négociations. Ainsi, le plénipotentiaire belge a obtenu suffisamment d'amendements au texte initial pour que l'article secret n'apparaisse pas comme une simple transposition du protocole secret de 1818 :

« Il est bien entendu que S.M. le Roi des Belges succède à tous les droits que S.M. le Roi des Pays-Bas exerçait sur les forteresses élevées, réparées ou étendues dans la Belgique, en tout ou en partie, aux frais des Cours d'Angleterre, d'Autriche, de Prusse et de Russie, et qui doivent être conservées en vertu de la Convention patente de ce jour ; il est également entendu qu'à l'égard de ces forteresses, S.M. le Roi des Belges se trouve placé dans la position où se trouvait le Roi des Pays-Bas envers les quatre Cours ci-dessus nommées [on ajoutait dans la première rédaction : En vertu de Son accession à leurs Conventions réservées d'Aix-la-Chapelle au mois de novembre 1818], sauf les obligations qu'imposera à S.M. le Roi des Belges et aux quatre Cours elles-mêmes, la neutralité perpétuelle de la Belgique »³.

Il ne peut plus être question que de celles des obligations du Roi des Pays-Bas qui soient compatibles avec la neutralité belge. La neutralité est en fait substituée au *casus foederis* de

¹ MAEB, Convention des forteresses, I, note du 23 janvier 1832 transmise par Van de Weyer.

² DE LANNOY (F.), *La convention des forteresses...*, p. 467.

³ MAEB, IND, V, 4 juillet 1894, *Note sur la clause secrète du traité de 1831*.

1818. Comment expliquer cette ambiguïté juridique ? D'un côté, une stipulation qui, en elle-même, est la négation du principe de la neutralité ; de l'autre, une déclaration de respect pour ce principe neutre. L'anomalie trouve son explication dans la défiance que les Puissances du Nord ont à l'égard de la France, jointe au désir qu'elles ont de protéger la Belgique. Ajoutons que ce désir de protection du jeune royaume est teinté de méfiance car les Puissances connaissent les sympathies des révolutionnaires belges pour la France et ses idées nouvelles. Il s'agit donc aussi de protéger la Belgique contre ses propres démons. Selon le général Goblet, il est évident que si les quatre Puissances tiennent encore à l'article séparé, ce n'est certes point pour le parti que l'on peut en tirer mais parce qu'elles le regardent comme une espèce de protestation formelle contre l'atteinte portée aux traités de 1815 par la révolution belge¹. « Vouloir aller plus loin, prétendre détruire dans ses fondements le système de la Sainte-Alliance, c'était menacer de ruiner ou de compromettre tout ce qui s'était fait à Londres »².

Un autre amendement obtenu par le général Goblet concerne les conditions d'intervention des Puissances : « En conséquence, dans le cas où, par malheur, la sûreté des forteresses dont il est question viendrait à être compromise, S.M. le Roi des Belges concertera avec les Cours d'Autriche, de Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie toutes les mesures que réclamera la conservation de ses forteresses, toujours sous la réserve de la neutralité de la Belgique »³. Il ne s'agit donc plus d'une occupation des forteresses par les troupes anglaises et prussiennes « dès que le *casus fœderis* serait déclaré ». Il s'agit simplement, dans le cas où la sécurité des forteresses est menacée, c'est-à-dire dans le cas où la Belgique ne serait pas assez forte pour les défendre elle-même, de se concerter avec les quatre garants. Dans un commentaire postérieur de la clause secrète, une note du ministère belge des Affaires étrangères rappelle en outre qu'en vertu de l'article 121 de la Constitution belge : « Aucune troupe étrangère ne peut être admise au service de l'Etat, occuper ou traverser le territoire qu'en vertu d'une loi »⁴. La dernière victoire remportée par le général Goblet consacre l'acceptation par les Puissances de la souveraineté pleine et entière de la Belgique sur ses forteresses. Dans la mesure où les Puissances de la Sainte-Alliance avaient investi beaucoup d'argent dans l'édification de la Barrière des Pays-Bas, elles les considéraient un peu jusqu'à présent comme leur propriété.

¹ GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances...*, p. 167.

² DE LANNOY (F.), *La convention des forteresses...*, p. 458.

³ La forme d'un article secret ayant été abandonnée, le Roi Léopold I a signé une déclaration de la même teneur avec ce retranchement. MAEB, IND, V, 4 juillet 1894, *Note sur la clause secrète du traité de 1831*.

⁴ MAEB, IND, V, 4 juillet 1894, *Note sur la clause secrète du traité de 1831*.

Les déclarations du général Goblet, acceptées et dûment enregistrées par les plénipotentiaires des quatre Cours durant les négociations, vont dissiper toute espèce de doute à cet égard¹.

De toute cette démonstration, il résulte qu'aucune Puissance ne pourrait naturellement se prévaloir de la clause secrète pour venir occuper seule les forteresses belges en cas d'une guerre qu'elle ferait à la France. Léopold I écrit d'ailleurs au général Goblet, trois jours après la signature de la convention : « J'approuve l'article secret qui est rédigé de manière à être tout à fait inoffensif puisqu'il dit simplement : si vos forteresses sont en danger, appelez à votre secours. De sorte qu'on n'a qu'à nous laisser tranquilles et nous n'aurons pas besoin de secours »². Malgré toutes ces assurances obtenues par la Belgique dès 1831, nous verrons que la convention des forteresses et son mystérieux article secret continueront à influencer indirectement la politique militaire belge au moins jusqu'au nouveau système défensif adopté en 1859. Même si la Belgique ne s'est guère embarrassée de démolir toutes les places fortes que lui désignait la convention, sans encourir pour autant de lourdes protestations de la part des Etats signataires, le ministère des Affaires étrangères et les milieux militaires belges n'ont pu s'empêcher de conserver pendant presque trois décennies un léger doute sur la manière dont les ex-Puissances de la Sainte-Alliance concevaient elles-mêmes leur éventuel soutien à la protection du jeune royaume. Fallait-il conserver au moins quelques forteresses face à la France pour maintenir à tout le moins l'« esprit de la Barrière » ? Consciemment ou pas, l'héritage de la convention du 14 décembre 1831 se fera donc toujours sentir. L'article secret sera finalement divulgué par le général Goblet lui-même dans ses souvenirs publiés en 1863³. Suite à cette divulgation, la question de la convention des forteresses rebondira à nouveau dans la presse franco-allemande, particulièrement fin des années 1880 à l'époque de la construction des fortifications de la Meuse où les journaux d'opinions français, déchaînés par la propagande boulangiste, accuseront la Belgique d'avoir conclu un traité secret avec l'Allemagne⁴.

¹ *Ibidem.*

² Lettre du roi Léopold Ier (Bruxelles), au général Goblet (Londres), le 17 décembre 1831, in JUSTE (Théodore), *Léopold Ier, Roi des Belges, d'après des documents inédits*, I : 1790-1832, Bruxelles, C. Muquardt, 1868, p. 234.

³ GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances de l'Europe dans leurs rapports politiques et militaires avec la Belgique. Une mission à Londres en 1831*, Bruxelles, 1863, 342 p.

⁴ WALLERAND (Julien), *Le prétendu traité secret belgo-allemand de 1887 et l'affaire Nieter*, Liège, mémoire de licence en Histoire (inédit), ULG, 2002.

B. Polémiques autour de la convention des forteresses (1832-1839)

La convention des forteresses est ratifiée par les Puissances signataires le 4 mai 1832. En vertu des termes du traité, les travaux de démolition des forteresses doivent à présent débiter et être terminés pour le 31 décembre 1833¹. Redoutant des débats animés qui ne manqueraient pas de survenir au Parlement pour débloquent les budgets nécessaires à ce vaste chantier, le Gouvernement belge cherche à gagner du temps. C'est pourquoi, le 8 juin 1832, le général Goblet remet aux représentants des quatre Cours une note mettant en évidence le lien juridique existant entre la convention des forteresses et le traité des XXIV articles du 15 novembre. En effet, ce dernier n'a pas été accepté par les Pays-Bas². Selon l'interprétation de la note belge, ce refus hollandais a pour conséquence de reporter *sine die* l'exécution des clauses de la convention des forteresses. La note belge du 8 juin 1832 est acceptée par les Puissances. Dans ses souvenirs, le général Goblet remarque avec amertume que si ce report est accueilli avec soulagement par le Gouvernement car il permet d'éviter des querelles politiques sans fin sur la question de la défense nationale, il n'empêche pas moins la Belgique d'établir de façon définitive un système défensif cohérent, ce qui sera très préjudiciable pour les années à venir³.

Si Léopold Ier et le général Goblet se déclarent globalement satisfaits des termes de la convention des forteresses après sa signature, ils vont très vite déchanter en constatant l'interprétation qu'en font les Puissances signataires. Dès 1834, le Gouvernement belge songe, pour se préserver contre les dangers d'une attaque éclair de la Hollande, à créer une ligne de forteresses entre l'Escaut et la Meuse qui, partant d'Anvers, se prolongerait jusqu'à proximité de la frontière belgo-prussienne. En qualité d'inspecteur général des fortifications, le général Goblet propose de constituer un rideau défensif au Nord en fortifiant ou améliorant les localités de Lierre, Aarschot, Zammel, Diest et Hasselt⁴. Il est soutenu à la Chambre par le

¹ DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 204.

² Lorsque Guillaume I^{er} manifeste son intention de signer le traité des XXIV articles en mars 1838, c'est au tour de la Belgique de bloquer les négociations. Les diplomates belges espèrent revoir le statut territorial du pays et réclament la possession définitive des territoires limbourgeois et luxembourgeois dont la Belgique avait acquis la garde provisoire lors de la convention de Zonhoven du 21 mai 1833. Les traités constitutifs du statut définitif de la Belgique ne sont signés à Londres avec la Hollande, les cinq Puissances et la Confédération germanique que le 19 avril 1839. DE RIDDER (A.), *Histoire diplomatique du traité de 1839 (19 avril 1839)*, Bruxelles, 1920.

³ Cette incertitude stratégique durera jusqu'à ce que le Gouvernement belge se décide en 1847 à constituer une commission militaire chargée d'étudier toutes les questions relatives à la défense du pays. GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances...*, p. 234-236.

⁴ GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances...*, p. 237.

ministre de la Guerre le général Baron Evain¹, officier d'origine française naturalisé belge en 1832².

L'attention de l'Angleterre est attirée par le discours de Léopold Ier lors de l'ouverture des Chambres le 11 novembre 1834 dans lequel le Souverain belge précise que des mesures sont nécessaires pour « donner au pays une ligne défensive vers le Nord »³. L'initiative est loin d'être accueillie favorablement par cette Puissance. Quoique le *Foreign Office* considère la Belgique pleinement dans son droit, elle estime qu'il s'agit d'un mauvais signal adressé à la Hollande, ce qui retardera encore un peu plus la signature d'un traité définitif⁴. Le secrétaire d'état aux Affaires étrangères, le duc de Wellington échange plusieurs notes avec le ministre britannique à Bruxelles pour surveiller cette affaire inquiétante qui risque de soulever la désapprobation des Pays-Bas mais aussi des autres Puissances garantes, à l'exception bien entendu de la France. Les craintes de Wellington se concrétisent rapidement⁵. Une fois le projet des « fortifications de Campine » présenté devant les Chambres fin mars, la réaction du cabinet de Berlin ne se fait pas attendre. Début avril, le ministre des Affaires étrangères de Prusse, Ancillon, interpelle assez vigoureusement Beaulieu, le représentant belge à Berlin. Et lorsqu'il est informé de cette affaire, le chancelier d'Etat autrichien Metternich aligne la position de Vienne sur celle de Berlin. Les Puissances centrales estiment que la neutralité de la Belgique se suffit à elle-même. La convention des forteresses réclamait de détruire des forteresses et non de construire de coûteuses et inutiles fortifications. La peur de l'influence française en Belgique est un puissant moteur de l'opposition des Puissances du Nord⁶, comme le note Beaulieu dès le début de la crise, après son entrevue mouvementée avec le ministre prussien des Affaires étrangères :

¹ EVAIN Louis-Auguste-Frédéric, Baron, (1775-1852), Homme d'Etat et officier d'origine française, naturalisé belge par la loi du 13 mai 1832. Officier du Génie, Evain participe aux principales batailles du premier Empire. Reconnu pour ses qualités d'administrateur, il prend part en France à tous les travaux d'organisation militaire de l'Empire et de la Restauration. C'est en vertu de ces talents qu'il est appelé en Belgique par Léopold 1^{er} pour contribuer à la création de l'armée belge. Il arrive en Belgique au mois d'août 1831. Il est nommé inspecteur général de l'artillerie, attaché au ministère de la Guerre en qualité de lieutenant général. Evain est ministre de la Guerre de 1832 à 1836. GUILLAUME (général Baron), « Evain Louis-Auguste-Frédéric », in *BN*, VI, col. 739-740.

² LÉCONTE (J.R.), *Les projets de système défensif de la frontière nord de la Belgique vu par les diplomates autrichiens à Bruxelles (1834-1839)*, in *Carnet de la Fourragère*, XV-8, mars 1965, p. 492.

³ NA – UK, FO 10/37, Lettre d'Adair (Bruxelles) à Wellington (Londres), le 16 janvier 1835.

⁴ Lettre de Léopold Ier (Bruxelles) à Le Hon (Paris), le 13 mars 1835, in JUSTE (Théodore), *Léopold Ier, Roi des Belges, d'après des documents inédits*, II : 1832-1865, Bruxelles, C. Muquardt, 1868, p. 300-302

⁵ NA – UK, FO 10/37, Lettres d'Adair (Bruxelles) à Wellington (Londres), le 13 et le 27 mars 1835.

⁶ THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality in European diplomacy, 1830-1930's*, Rhode Island, D.H. Thomas Publishing Box 285, Kingston, 1983, p. 65-66 ; LÉCONTE (J.R.), *Les projets de système défensif de la frontière nord...*, p. 492-493.

« Il est clair, d'après cela, que l'on regarde ici la Hollande, comme appartenant, dans le cas prévu, pour ainsi dire, *de principe*, au système allemand, tandis que, quoique nous ayons dit et fait pour prouver que nous ne voulons nous inféoder à personne, nous sommes considérés comme nécessairement acquis à l'influence française. En se plaçant à ce point de vue, il est facile d'apercevoir la pensée cachée au fond de l'opposition inattendue et nullement fondée que nous fait craindre M. Ancillon. On veut se réserver, le cas échéant, dans la faiblesse de nos moyens de défense sur notre frontière septentrionale, une garantie contre les écarts de l'influence en question »¹.

Une fois revenu aux Affaires étrangères fin avril 1835, Lord Palmerston va prendre fait et cause pour la Belgique. Ce dernier conseille dans un premier temps aux diplomates belges d'endormir les protestations prussiennes et autrichiennes en se bornant à répondre qu'il s'agit d'une affaire de politique intérieure belge². Ensuite, l'affaire se calme quelque peu durant l'hiver 35-36 lorsque la Belgique annonce à la Prusse que, tout bien réfléchi, elle ne fera construire qu'un camp temporaire à Beverlo. A défaut de pouvoir construire des fortifications permanentes, le camp permettra d'aligner rapidement des troupes en cas d'invasion hollandaise³. Brenier, le chargé d'affaires français à Bruxelles a tôt fait de visiter le camp durant l'été 1836. Malgré les prévenances du Roi à son égard pour faire paraître les troupes belges sous leur meilleur jour, Brenier tient des propos sévères sur les officiers belges à qui l'on a distribué des « épauettes » et sur la façon inexpérimentée dont ils mènent la troupe. En revanche, il reconnaît la grande utilité de Beverloo face à l'ennemi hollandais dont « on aperçoit les clochers » depuis le camp. Le diplomate français apprécie la présence de la cavalerie belge « bien montée » cantonnée si près de la frontière hollandaise. Il reste impressionné par la célérité des troupes belges en cas de surprise :

« 16.000 soldats et 2.500 chevaux y sont logés sous la tente et dans des baraques entre lesquelles on a figuré des rues et des places. Chaque régiment a son quartier distinct en tête duquel sont placées les baraques et les tentes des officiers supérieurs du régiment ; de sorte qu'au signal du tambour, les corps se trouvent réunis sans confusion et avec

¹ Lettre de Beaulieu (Berlin) à de Muelenaere (Bruxelles), le 8 avril 1835, in DE RIDDER (A.), *La Belgique et la Prusse en conflit (1834-1838)*, Bruxelles, Vromant, 1919, p. 13. [Ouvrage cité désormais de la façon suivante : DE RIDDER 1].

² THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 66-67.

³ DE RIDDER 1, p. 31-32. En effet, lors de sa création en 1835, il fut décidé que le camp serait établi partie en baraquements de bois, partie en tentes confectionnées à Anvers et Namur. Ce n'est qu'au cours de l'année 1837 qu'il fut décidé d'établir à Beverloo un camp permanent avec des constructions en maçonnerie. SHD/DAT, 1 M 1447, doc. n° 148, GARDANNE DE VAULGRENNAUD (capitaine au corps royal d'Etat-major), *Camp de Beverloo, Historique, Considérations générales*, Bruxelles, 1^{er} octobre 1839, 22 p. ; DANCOURT (R.), *Pourquoi et comment le camp de Beverloo surgit sur une plaine aride*, in *Cahiers léopoldiens*, 2e s., IX, 1961, p. 17-26.

une promptitude remarquable. Dix minutes suffisent pour ranger les soldats sous les armes, même lorsqu'ils sont pris au dépourvu »¹.

Enfin, Bernier ne tarit pas d'éloges sur le corps d'artillerie du camp dont les tirs se sont tous révélés concluants lors de sa visite. Ce corps est d'ailleurs appelé à s'améliorer continuellement au fil des années à venir :

« La commission d'artillerie fait actuellement des expériences sur l'application du système de l'armurier Robert, aux canons de tout calibre ; ce système consiste à charger les canons par la culasse, et s'il pouvait être adopté il triplerait la force de l'artillerie pour laquelle il serait employé, puisqu'il faudrait trois fois moins de temps pour charger une pièce, que par le procédé actuel »².

Toutefois, Brenier n'est pas convaincu que les troupes belges pourraient se coaliser avec la France même si certains officiers belges ont servi sous Napoléon :

« Je ne sais, Monsieur le Ministre, si la France pourrait compter dans l'occasion sur la coopération fidelle (sic) de l'armée belge ; plusieurs des officiers supérieurs ont servi dans nos armées, et nous paraissent attachés par le souvenir de cette confraternité d'armes mais ceux-là même ont été, sans remords, nos adversaires à Waterloo. L'un d'eux, en me montrant les lignes de soldats, me disait : « Voilà une belle avant-garde pour la France »³.

L'on comprend mieux devant ces considérations du diplomate français, la méfiance des Puissances du Nord. D'autant plus que l'idée de l'établissement d'un camp en Campine est essentiellement le fruit des réflexions de deux officiers généraux d'origine française⁴, les généraux Evain et Hurel, appelés avec d'autres compatriotes après l'indépendance du royaume pour contribuer à la création d'une armée belge digne de ce nom⁵. La diplomatie autrichienne est d'ailleurs persuadée que le général Hurel, chef d'Etat-major de l'armée belge, a soumis au Génie français les plans et dessins se rapportant au projet de fortifications⁶.

¹ SHD/DAT 1 M 1447, doc. n° 127, Brenier (Bruxelles) à Adolphe Thiers, président du Conseil, ministre des Affaires étrangères (Paris), le 16 août 1836, copie, 9 p.

² *Ibidem*.

³ *Ibidem*.

⁴ GARDANNE DE VAULGRENAUD (capitaine au corps royal d'Etat-major), *Camp de Beverloo, Historique, Considérations générales*, Bruxelles, 1^{er} octobre 1839, 22 p., SHD/DAT, 1 M 1447, doc. n° 148 ; DANCOURT (R.), *Pourquoi et comment le camp de Beverloo surgit sur une plaine aride*, in *Cahiers Léopoldiens*, 2e s., IX, 1961, p. 17-26.

⁵ DUCHESNE (A.), *L'influence française sur les débuts de l'armée belge*, dans *Revue historique de l'armée*, XXI, 1965, n°1, p.67-76. Reproduit partiellement dans ID., *Pourquoi et dans quelle mesure l'armée belge à ses débuts a-t-elle subi des influences françaises?*, in *Revue belge d'histoire militaire*, XVI, 1966, p. 224-235.

⁶ LECONTE (J.R.), *Les projets de système défensif de la frontière nord...*, p. 492.

En vérité, le Gouvernement belge n'a nullement l'intention de se contenter de Beverloo et n'a pas abandonné son projet de fortifications face à la frontière septentrionale du pays. Il présente un nouveau projet en 1837. Celui-ci a néanmoins été « lissé » par rapport au précédent pour ne pas mécontenter les Puissances du Nord¹. Le cabinet de Bruxelles annonce vouloir donner uniquement un plus grand développement aux fortifications de Diest² et réviser certaines fortifications existantes, notamment en consolidant les fortifications de campagne érigées en 1831 en avant d'Hasselt ou en construisant de nouveaux bâtiments à Lierre. Méfiants, les Prussiens et Autrichiens accusent immédiatement la Belgique d'avoir conservé l'idée centrale de 1835 : ériger tout un système de forteresses face à ses voisins du Nord. L'Etat-major général prussien et le ministère de la Guerre considèrent le projet belge comme une menace pour la sûreté des provinces rhénanes car une armée étrangère pourrait tirer profit de cette ligne fortifiée pour occuper le territoire entre l'Escaut et la Meuse qui servirait alors de tremplin à une invasion dans le Nord de l'Allemagne par la trouée du Limbourg³.

La Belgique se défend bien entendu de vouloir constituer une « ligne de forteresses » et ses diplomates mettent en évidence le fait que Lierre et Hasselt sont déjà des places fortes ; il ne s'agit après tout que d'une nouvelle fortification à construire à Diest afin de couvrir Bruxelles d'un coup de main hollandais. La Prusse et l'Autriche campent toutefois sur leurs positions et insistent sur la continuité de la ligne Lierre – Diest – Hasselt⁴. Dans le courant du mois d'août, Palmerston intervient plus directement dans la question belge au point de blesser l'amour-propre de Werther, le nouveau ministre prussien des Affaires étrangères, en qualifiant ses arguments contre le projet belge d' « unreasonable » et « destitute of any just foundation »⁵. Loin d'avoir l'effet escompté, cet incident contribue à jeter de l'huile sur le feu. Werther

¹ THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 67-68.

² Le major Ch.-G.-A. Fallon, professeur à l'Ecole militaire en avait ébauché les premiers plans dès 1835. Morcelés en onze lots, les travaux de la nouvelle enceinte vont s'échelonner de 1837 à 1844 sous la direction du major (lieutenant-colonel à partir de 1843) E. de Lannoy. STEVENS (F.E.) (attaché au Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire), *Diest, ville de Brabant, boulevard de la Belgique (1835-1914)*, in *Bulletin du Crédit Communal*, n° 126, octobre 1978, p. 251 ; DE LANNOY (A.), *Le roi Léopold Ier et la défense nationale. L'organisation de l'Armée et la question des fortifications d'Anvers*, in *Revue Belge d'Histoire Militaire*, XXIV-2, 1981, p. 130. Sur la forteresse de Diest voir aussi GILS R., *Vesting Diest. Vestingbouwkundige overblijfselen in Mededelingenblad Simon Stevin-stichting*, 1988, p. 11-21 ; POLLENTIER F., *Diest in het Belgisch defensiesysteem (1837-1906)* in *Diest in de vorige eeuw* (tentoonstellingscatalogus), Diest, 1986, p. 85-99.

³ LÉCONTE (J.R.), *Les projets de système défensif de la frontière nord...*, p. 507.

⁴ Au faîte de la crise, le représentant autrichien à Bruxelles Rechberg, ira jusqu'à contester les dépenses d'entretien apportées à Lierre et à Hasselt. DE RIDDER 1, p. 40-41 et p. 78-79.

⁵ THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 69.

reproche immédiatement à la politique belge d'être sous la tutelle des Anglais¹. Et les protestations de la Prusse et de l'Autriche sont encore attisées par le bon avancement des travaux à Diest, commencés par la Belgique sans l'assentiment des garants. Dans une conversation privée avec l'ambassadeur anglais, le Roi Léopold Ier lui confie que s'il est empêché de mener à bonne fin la fortification de Diest, il se verra obligé de trouver au sud du pays une place refuge en cas de guerre avec la Hollande. En effet, il ne pourrait se résigner en des temps difficiles à résider dans une ville qui n'est séparée de son hostile voisin du Nord par aucune fortification².

Mis devant le fait accompli, le cabinet de Berlin réclame une promesse verbale de la part de la Belgique garantissant que d'autres fortifications ne seront pas construites en dehors de celles de Diest. Werther soulève même la menace d'une rupture des relations diplomatiques si de nouveaux ouvrages sont construits à Lierre, Hasselt et Lommel. La Belgique se refuse à toute déclaration sur le sujet qui constituerait inévitablement un élément de jurisprudence légitimant l'ingérence étrangère dans sa politique défensive³. Dégoûtées par l'inflexibilité belge, la Prusse et l'Autriche décident de clore l'incident sans demander leur reste. Toutefois, afin de conserver certaines garanties et surtout de sauver la face, les deux Puissances remettent presque simultanément – le 5 février 1838 pour la Prusse et le 6 février pour l'Autriche – au Gouvernement belge une note résumant leur position. Une partie de la note est commune aux deux pays. Elle fixe la ligne de conduite de la Prusse et de l'Autriche pour l'avenir en avertissant fermement la Belgique de leur intention de rompre toute relation diplomatique « si le Gouvernement de S.M. Belge faisait exécuter des travaux de fortification sur d'autres points que Diest, ou si les fortifications commencées à Diest même prenaient une extension qui indiquerait un autre but que celui que S.M. Belge a Elle-même et clairement défini, savoir : de préserver Bruxelles du danger d'une invasion du côté du nord »⁴.

Cette affaire est révélatrice des différences de conception existant au sein des Puissances garantes de la neutralité belge. La Prusse et l'Autriche continuent manifestement à considérer la Belgique comme leur pré carré naturel dans lequel l'armée belge se cantonnerait à un rôle de gardien pacifique des forteresses tournées uniquement contre la France. Elles estiment que

¹ DE RIDDER 1, p. 61-62.

² Seymour rapporte cette conversation privée en avril 1845, lorsque le Gouvernement belge manifeste à nouveau son intention de poursuivre les travaux à Diest. NA – UK, FO 10/115, Seymour (Bruxelles) à Aberdeen (Londres), le 26 avril 1845.

³ THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 70.

⁴ Lettre de Werther (Berlin), à Sydow (Bruxelles), le 25 janvier 1838, in DE RIDDER 1, p. 96.

la neutralité garantie par les Puissances suffit amplement à la défense du territoire belge ; que la construction de nouvelles fortifications à proximité de leurs frontières constitue de la part de la Belgique un signe ostensible de défiance à leur égard et par conséquent une infraction à son statut de puissance neutre. Du côté de l'Angleterre et de la France, l'on partage une conception plus libérale de la neutralité belge. Quant à la Belgique, elle sort secouée de la crise mais indemne. Elle estime avoir remporté une victoire diplomatique en ayant fait admettre à ses garants, certes du bout des lèvres pour certains d'entre eux, son droit d'initiative et de pleine souveraineté en matière de défense nationale. Nous devons cependant noter dans cette affaire l'attitude manifestement plus prudente du Roi Léopold Ier. En effet, un rapport de l'ambassadeur anglais à Bruxelles du 19 mai 1837 informe Palmerston, sans citer ses sources¹, que Léopold Ier a transmis dans une lettre privée à Frédéric-Guillaume III Roi de Prusse, toutes les informations politiques et stratégiques nécessaires à la bonne compréhension du projet défensif belge, y compris le plan des futures fortifications². Le fait mérite d'être noté car avec le temps, en raison même du statut de neutralité du pays, de telles transmissions de renseignements deviendront de plus en plus difficiles. Si l'information n'est pas une rumeur, le Souverain belge a peut-être contribué ainsi, quoique fort involontairement, à durcir les prétentions prussiennes pendant la durée des négociations en faisant accroire que la Prusse avait un droit de regard sur les fortifications belges. De même, à la fin de la crise, alors que la Prusse désire obtenir de la part de la Belgique la promesse qu'elle n'élèvera pas une ligne de forteresses sur sa frontière nord et se bornera aux travaux de Diest, Léopold Ier se montre disposé à souscrire aux demandes du ministre prussien à Bruxelles, von Arnim, à la différence de son ministre des Affaires étrangères, de Theux, qui se montre inflexible. Cette attitude plus conciliante de Léopold Ier est d'ailleurs rappelée dans la note finale de la Prusse de février 1838³.

Dans les années qui suivent, les deux Puissances centrales continueront à refuser à la Belgique le droit de prendre des initiatives en matière de défense militaire. C'est en vertu des mêmes principes énoncés ci-dessus que, durant les négociations précédant la ratification définitive du traité du 19 avril 1839, la Confédération germanique dénie à la Belgique le droit d'élever des fortifications dans le « Luxembourg wallon » et notamment dans la ville frontalière d'Arlon.

¹ Le Roi en personne a-t-il confié cette information en privé à l'ambassadeur britannique pour rassurer l'Angleterre ou s'agit-il simplement d'une rumeur ? Leconte mentionne dans son article la correspondance échangée à cette époque entre Léopold Ier et Frédéric-Guillaume III. LECONTE (J.R.), *Les projets de système défensif de la frontière nord...*, p. 506.

² NA – UK, FO 10/50, Seymour (Bruxelles) à Palmerston (Londres), le 19 mai 1837.

³ DE RIDDER 1, p. 84 et p. 95-96.

Le protocole de la Diète du 2 août 1838, concernant l'accèsion de la Confédération germanique aux X articles de l'acte de séparation du Grand-Duché de Luxembourg, est très explicite à cet égard :

« Conformément à la résolution fédérale du 15 juin 1838, les Cours de Vienne et de Berlin ont chargé leurs plénipotentiaires à la Conférence de Londres, également honorés de la confiance de la Confédération, d'adhérer aux articles de l'acte de séparation du 15 octobre 1831, qui concernent le Grand-Duché de Luxembourg, elles les ont aussi autorisés à signer les XXIV articles, en leur qualité de fondés de pouvoir. (...) Quant à ce qui concerne l'obligation à imposer au Gouvernement belge de n'élever aucune fortification dans la partie cédée du Grand-Duché de Luxembourg, nommément à Arlon (obligation mentionnée dans la résolution du 18 août 1836, à laquelle celle du 15 juin dernier se réfère), les envoyés d'Autriche et de Prusse à Londres sont prévenus de ne pas perdre de vue au sein de la Conférence cette condition mise par la Confédération à la cession d'une partie du Grand-Duché du Luxembourg. Toutefois, en leur donnant cette instruction, on doit appeler leur attention sur ce que, d'après l'article VII du traité du 15 novembre 1831, la Belgique forme un Etat neutre à perpétuité et qu'elle doit être tenue d'observer cette neutralité vis-à-vis de tous les autres Etats ; que fortifier les frontières ce serait se mettre en contradiction avec cette neutralité stipulée par le traité et que déjà, en certaines circonstances, l'Autriche et la Prusse ont été dans le cas d'insister à Bruxelles sur le maintien strict de ce principe général. Mais si les plénipotentiaires d'Autriche et de Prusse, en touchant cette question à Londres, acquéraient la conviction qu'en insistant pour que la Belgique prît l'engagement spécial de ne point fortifier la partie cédée du Luxembourg, on compromettrait essentiellement le principe fondamental, soutenu constamment à Bruxelles par l'Autriche et la Prusse, qu'aucune fortification ne peut être établie sur le territoire belge, les plénipotentiaires sont d'autant plus autorisés d'éviter de faire expressément mention de ce sujet dans les délibérations de Londres (...) »¹.

Le traité signé le 19 avril 1839 ne contient finalement aucune réserve sur les droits de la Belgique à fortifier ses frontières². Il ressort cependant du protocole de la Diète que la stratégie adoptée par les plénipotentiaires allemands ait été de ne pas insister sur cet aspect pour ne pas faire échouer les négociations déjà suffisamment difficiles. La nature des reproches formulés par la Prusse et l'Autriche à l'encontre des armements belges durant la question d'Orient l'année suivante, semble indiquer que les Puissances centrales se sont réservé le droit d'interpréter la neutralité belge dans un sens très restrictif, à défaut de pouvoir l'inscrire dans la lettre du traité.

¹ Cité in DE RIDDER (A.), *Histoire diplomatique du traité de 1839 (19 avril 1839)*, Bruxelles, Vromant, 1920, p. 332-333. [Ouvrage cité désormais de la façon suivante : DE RIDDER 2].

² DE RIDDER 2, p. 380-392.

Quelques mois après la signature du traité du 19 avril, Metternich transmet au Comte de Dietrichstein, le nouveau ministre d'Autriche à Bruxelles, des instructions générales concernant la politique à mener une fois qu'il sera en Belgique. Metternich ne manque pas d'aborder la question des forteresses. Il rappelle les notes prussiennes et autrichiennes menaçant le Gouvernement belge d'une rupture diplomatique si celui-ci est tenté de revenir à ses projets défensifs malencontreux sur sa frontière nord. Le ministre autrichien des Affaires étrangères autrichien insiste auprès de Dietrichstein pour signaler que ces menaces sont toujours valables et qu'il devra surveiller l'affaire de près même s'il faut laisser le droit d'initiative à la Prusse plus directement intéressée que l'Autriche étant donné sa proximité géographique avec la Belgique. Les considérations du célèbre homme politique viennois sont révélatrices de la « grande gravité » de la question pour les Cours centrales mais aussi de son ambiguïté :

« Qu'un Etat neutre n'ait pas le droit de prendre chez lui des mesures, qui pour des voisins aient un caractère agressif, semble ne pas pouvoir être contesté, (...). Mais un pareil Etat a-t-il, ou n'a-t-il pas le droit de prendre chez lui des mesures défensives contre une agression possible et éventuelle venant de l'étranger, et jusqu'où vont les limites de ce droit, si on veut le lui accorder en thèse, mais sous certaines restrictions ? Voilà ce qui est plus douteux, et ce qui a déjà été l'objet de plus d'une controverse »¹.

Metternich conclut donc sa note au diplomate autrichien en lui recommandant une grande prudence. Afin de ne pas embraser l'Europe inutilement, « les vues et les intérêts des Puissances à ce sujet étant trop divergents », il convient de ne soulever la question qu'au moment opportun, non sans avoir consulté préalablement le département des Affaires étrangères à Vienne².

¹ Lettre de Metternich à Dietrichstein, Vienne, le 10 septembre 1839, reproduite dans DE RIDDER (A.), *La Belgique et le Prince de Metternich. Instructions du Chancelier de l'Empire aux diplomates autrichiens accrédités à Bruxelles*, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, XCVI, 1932, p. 82.

² *Idem*, p. 82-83.

I. La Crise d'Orient (1840)

A. Déploiement français sur la frontière nord

Durant la crise d'Orient en 1840, la question juridique soulevée quelques mois plus tôt par Metternich dans sa note à Dietrichstein va se poser en pratique. L'incident survient en raison du conflit qui oppose le Sultan à son Vice-Roi en Egypte, Mehemet Ali. La France est la seule puissance à supporter le pacha d'Egypte tandis que l'Angleterre s'allie aux Puissances du Nord protectrices de l'intégrité ottomane. Le traité de Londres du 15 juillet 1840 finit par régler sans les Tuileries les affaires d'Orient. Dix jours plus tard, lorsque l'opinion publique française apprend la signature de ce traité, la presse cocardière s'enflamme comme un seul homme : l'honneur de la France a été foulé aux pieds ; le pays se doit de réagir par les armes pour laver l'affront ! La ratification du traité de Londres le 5 août et la superbe ignorance de la Reine Victoria à l'égard de la France dans son discours du trône huit jours plus tard, blessent encore plus profondément l'amour-propre français. Devant tant de dédain, le président du Conseil, Thiers, entend bien réagir pour ne pas se dissocier des sentiments du pays. Le 29 juillet et le 5 août, il prend des mesures défensives pour prouver à l'Europe et à son opinion publique la fermeté du Gouvernement dans cette affaire. Cependant, Thiers déclare ne pas vouloir porter la guerre en Orient mais sur le Rhin et les Alpes¹. Le Roi Léopold, présent en France à la mi-juillet, a l'occasion de s'entretenir avec Thiers au château de Saint-Cloud. L'homme politique français ne cache pas au Souverain belge son projet de réunir une armée de cent mille hommes sur la frontière, vers le Rhin².

A la mi-septembre, le ministre de Belgique à Paris Le Hon se montre inquiet de la progression des armements français. Bientôt, selon lui, la France aura neuf cent cinquante mille hommes disponibles dont cinq cent mille équipés. L'armée sera en mesure d'aligner quinze cents canons et un million huit cent mille fusils³. De plus, profitant de l'humeur guerrière des députés, le Gouvernement français a enfin obtenu le vote du budget pour la construction des

¹ DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet. L'opinion et l'attitude françaises de 1839 à 1848*, Paris, Les Belles Lettres, 1956, p. 60-71.

² JUSTE (Théodore), *Léopold Ier...*, II : 1832-1865, p. 91.

³ CORTI (E.-C.) et BUFFIN (C.), *Léopold Ier, oracle politique de l'Europe*, Bruxelles, Librairie Albert Dewit, 1926, p. 157. Ce chiffre semble largement surévalué. Dans une lettre envoyée à Guizot le 9 octobre 1840, Thiers indique que les effectifs vont atteindre 489.000 hommes et qu'il souhaite demander par anticipation à la Chambre 150.000 hommes sur la classe de 1841, ce qui porterait les effectifs à 639.000 hommes. GUIZOT (F.), *Mémoires pour servir à l'histoire de mon temps*, V, Paris, Lévy, 1862, p. 342.

fortifications de Paris qui sont commencées immédiatement sous la direction du maréchal Dode¹. A la fin du mois de septembre, la tension monte encore d'un cran quand Thiers laisse entendre qu'il ne se laissera pas arrêter par la neutralité des petits Etats en cas de nécessité². Il déclare ainsi aux ministres de Bavière et de Sardaigne à Paris qu'il ne reconnaîtra certaines déclarations de neutralité « qu'en se réservant un passage pour atteindre ses ennemis »³. Thiers ne nomme pas directement la Belgique mais le cabinet de Bruxelles prend l'affaire très au sérieux⁴. Le Roi Louis-Philippe, sondé par Le Hon sur les propos de Thiers, se veut néanmoins rassurant : Thiers ne visait pas la Belgique lorsqu'il s'est exprimé. La neutralité de la Belgique, poursuit-il, sera infailliblement respectée par la France⁵. Début octobre, la nouvelle tardive de la prise de Beyrouth par les flottes conjointes de la Turquie, de l'Angleterre et de l'Autriche le 11 septembre menace de déclencher la guerre lorsqu'elle parvient à Paris ; la France n'a pas cessé ses armements le long de la frontière rhénane. La moindre étincelle est susceptible de faire exploser la poudre. Si le gros des troupes françaises stationne sur le Rhin, cinquante à soixante mille hommes sont également alignés le long de la frontière nord. Léopold est convaincu dès cette époque que son beau-père ne désire pas la guerre et fera tout pour modérer les ardeurs belliqueuses de son ministre. En revanche, le ministre belge des Affaires étrangères, Jules Lebeau, estime la situation critique. Alarmé par le développement donné par la France à ses moyens militaires le long de la frontière belge, il décide à la mi-octobre de mettre les places fortes belges à l'abri d'un coup de main⁶.

La réaction de toutes les Puissances garantes à ces armements belges est dans l'ensemble négative : l'on soupçonne la Belgique de faire cause commune avec la France. Pourtant, depuis le début du mois d'août, Jules Lebeau avait tenu à préciser la position belge dans une note adressée aux différents agents diplomatiques belges :

« Quelque tournure que prennent les événements, le Gouvernement s'en tiendra strictement à l'article 7 du traité du 19 avril. Il maintiendra scrupuleusement la neutralité belge, et en revendiquera l'observation loyale de la part des Etats qui ont

¹ DELAIR (Paul-Emile) (chef de bataillon du Génie), *Histoire de la fortification, II : De Vauban à l'artillerie rayée*, Lithographie de l'Ecole d'Application de l'Artillerie du Génie, juillet 1882, Thionville, réédité chez Gérard Klopp, 2004, p. 102.

² DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 74.

³ Lettre de Le Hon (Paris) à Lebeau (Bruxelles), le 27 septembre 1840, citée in BANNING (E.), *Les origines et les phases de la neutralité belge*, publié par A. De Ridder, Bruxelles, Librairie A. Dewit, 1927, p. 73.

⁴ Lettre de Lebeau (Bruxelles) à Le Hon (Paris), le 1er octobre 1840, citée in BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 73.

⁵ Lettre de Le Hon (Paris) à Lebeau (Bruxelles), le 2 octobre 1840, citée in DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 76.

⁶ MAEB, IND, I, Lettre de Lebeau (Bruxelles) à Van de Weyer (Londres), le 13 octobre 1840.

reconnu ou garanti notre position politique. Mais la neutralité n'est point l'impuissance, et si les événements l'exigent, la Belgique prendra telles précautions que lui dictera le soin de sa sécurité »¹.

A Berlin et à Vienne, les préventions hostiles des années précédentes sont demeurées intactes. Dans la mesure où les deux Cours allemandes estiment que la Belgique est sous l'influence de la France, la neutralité d'éventuels préparatifs militaires belges est immédiatement sujette à caution². Werther assure le Gouvernement belge que les traités seront respectés par la Prusse mais il ne se fait guère d'illusion sur la capacité de la Belgique à se démarquer des sirènes françaises³. Le jugement de la Prusse est à nouveau particulièrement sévère. Selon le ministre de Belgique à Berlin le général Willmar, Werther considérera toute levée de troupes de la part de la Belgique comme la préparation d'une armée appelée à jouer un rôle actif dans le conflit et non comme une simple mesure de protection. A sa suite, les Puissances ne pourraient considérer ces armements, s'ils avaient lieu, que comme l'indice d'une intention préméditée de rompre la neutralité ; cette intention serait jugée comme une infraction des traités et vivement ressentie par le Gouvernement prussien qui la combattrait par des mesures immédiates⁴. Une fois que le ministre prussien des Affaires étrangères apprend à la mi-octobre que la Belgique a pris des mesures concrètes pour défendre ses forteresses, le général Willmar fait savoir à Lebeau que Werther continue de fait à se méfier de la fidélité des troupes belges si elles étaient employées un jour contre la France⁵.

Contre toute attente, Werther semble revoir ses positions à la fin de la crise. Le 18 novembre 1840, Willmar signale à Lebeau qu'il a observé un changement assez remarquable chez

¹ BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 72.

² VON DER DUNK, (H.), *Der deutsche Vormärz und Belgien : 1830/48*, Wiesbaden, Franz Steiner, 1966, p. 220-221. La mission effectuée par le général Goblet en août-septembre 1839 en Allemagne, quelques mois après la signature du traité des XXIV articles, témoigne de la méfiance allemande à l'égard de la Belgique. De retour à Bruxelles, dans son rapport remis le 6 décembre 1839 au cabinet de Bruxelles, le général Goblet déclare : « Quant à l'importance qu'en Allemagne, princes et peuples attachent à la Belgique comme état indépendant, elle n'est pas encore bien définie, parce qu'on ne croit pas encore assez généralement à nos éléments de nationalité. (...) on est en Allemagne très porté à douter de la durée des choses actuelles ; on n'y croirait même pas si la couronne n'avait pas été placée sur la tête d'un Prince dont la prudence et la sagesse sont de toutes parts appréciées, si l'on n'attribuait pas à sa haute influence la brillante position que prend en Europe la maison de Saxe-Cobourg-Gotha. Aux yeux de la plupart des Allemands, c'est là que réside pour la Belgique la meilleure garantie d'une indépendance durable ». JUSTE (Théodore), *Léopold Ier...*, II : 1832-1865, p. 93 ; JUSTE (Théodore), *Le lieutenant général Comte Goblet d'Alviella...*, p. 109-112.

³ Lettre de Willmar (Berlin) à Lebeau (Bruxelles), le 10 août 1840, citée in BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 73.

⁴ Lettre de Willmar (Berlin) à Lebeau (Bruxelles), le 9 septembre 1840, citée in THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 73.

⁵ Lettre de Willmar (Berlin) à Lebeau (Bruxelles), le 20 octobre 1840, citée in BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 73.

Werther dans sa manière d'apprécier la question de la force armée de la Belgique. Dans la première conférence que le général belge a eue avec lui depuis son récent retour à Berlin, l'officier belge est revenu sur l'importance qu'il y avait dans les conjectures actuelles, à ce que les places fortes belges de la frontière de France soient convenablement gardées. Il a même cru pouvoir donner quelques détails au ministre prussien sur l'insuffisance des moyens de garde que permet le pied de paix actuel de l'armée belge.

« Ces développements ont produit leur effet et j'ai à vous annoncer, Monsieur le Ministre, plutôt que de continuer à faire des objections contre une augmentation du personnel de notre armée qui serait destiné à augmenter les garnisons de notre frontière méridionale, Mr le Ministre des Affaires étrangères a convenu de l'utilité réelle de cette augmentation. Mais alors il a fait de nouvelles réserves contre tout accroissement des garnisons du côté de nos frontières du Nord et de l'Est prétendant que de ces côtés, nous devons être en pleine sécurité. J'ai cru seulement devoir lui faire observer que cette sécurité n'aurait plus de garanties suffisantes si des rassemblements de troupes avaient lieu du côté de ces mêmes frontières, de la part de l'Allemagne ou des Pays-Bas »¹.

Ce fait n'est pas souvent rapporté dans les relations diplomatiques de la question d'Orient parce qu'il ne cadre pas vraiment avec l'attitude générale de la Prusse durant toute la crise. Nous verrons plus loin que ce revirement s'explique peut-être par l'existence d'un plan d'offensive allemand contre la France élaboré début novembre.

La réaction de Metternich est plus excessive encore que celle de Werther. Le diplomate autrichien regrette amèrement les traités de 1831 et 1839. Il se plaint auprès de l'Angleterre et des autres Puissances de la Sainte-Alliance : « Je vous l'avais bien dit, semble dire Metternich, un an à peine après la signature finale du traité de neutralité, la Belgique révolutionnaire montre son vrai visage ! » Alors que l'année précédente, dans ses instructions à Dietrichstein, Metternich considérait encore l'interprétation de la neutralité de la Belgique comme un cas d'école difficile à trancher, il se prononce désormais nettement en faveur d'une neutralité désarmée. Selon lui, l'usage de forces militaires par la Belgique est une offense à la bonne foi des traités qui sortiront complètement obsolètes de la crise². En l'occurrence, la francophilie de la presse belge et les opinions très conservatrices de l'homme d'Etat autrichien expliquent largement son emportement.

¹ MAEB, IND, I, Willmar (Berlin) à Lebeau (Bruxelles), le 18 novembre 1840.

² Lettre de Metternich (Vienne) à Dietrichstein (Bruxelles), le 2 septembre 1840, citée in THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 73-74.

Plus grave aux yeux des analystes belges est la position de l'Angleterre dont ils escomptaient comme par le passé un rôle modérateur. La profonde implication de la « perfide Albion » dans la question d'Orient aux côtés des Puissances du Nord n'est naturellement pas étrangère au revirement politique opéré à Londres à l'égard de la Belgique. Dès le mois de septembre, Palmerston informe Bruxelles que des rapports de renseignements lui ont fait état de pressions françaises auprès du Gouvernement belge pour qu'il prenne des mesures défensives. Palmerston ne croit pas en l'exactitude de ces renseignements mais il craint que la Belgique ne soit jetée malgré elle dans le camp de la France en raison de la suspicion que ne manqueront pas de créer ses armements auprès des autres Puissances¹. Et le chef du *Foreign Office*, quoiqu'il reconnaisse à la Belgique le droit de défendre sa neutralité par les armes, émet des réserves plus précises début octobre concernant les conditions d'exécution des mesures belges :

« (...) Quoi qu'il en soit, nous ne contestons jamais à la Belgique le droit de veiller elle-même au maintien de son indépendance et de sa neutralité, et de prendre toutes les mesures qu'elle jugera nécessaires à ce but ; mais nous comptons, en même temps qu'elle ne les prendra pas, ces mesures, qu'après s'être concertée à cet égard, avec les Puissances garantes du Traité qui la constitue, et après que leur nécessité aura été dûment constatée d'un commun accord. Or, rien jusqu'à présent n'autoriserait vos armements qui vous compromettraient indubitablement aux yeux de la Prusse et de l'Autriche. La seule précaution qui me semble légitime et qui est de nature à ne porter ombrage à personne, serait celle que vous pourriez prendre pour mettre vos places fortes à l'abri d'un coup de main. Si d'autres mesures deviennent nécessaires, nous sommes trop intéressés à ce que votre neutralité soit respectée pour que nous ne nous empressions pas de nous concerter avec vous à cet égard. Soyez d'ailleurs convaincu que vous ne courez, sous ce rapport, aucun danger, ni du côté de la Hollande, ni de la part des Puissances du Nord »².

La Belgique se montre satisfaite de la reconnaissance anglaise de sa pleine souveraineté en matière d'armement des forteresses. Cependant, fidèle à la ligne intransigeante adoptée lors de la crise des forts de Campine, le Gouvernement belge ne peut admettre le principe d'une concertation préalable avec les Puissances garantes pour l'adoption d'autres mesures militaires. En raison de son caractère aléatoire, une entente commune des Puissances ne peut être considérée que « comme un vœu dont on tient compte dans la mesure des circonstances »³.

¹ NA – UK, FO 10/76, Palmerston (Londres) à Seymour (Bruxelles), le 11 septembre 1840.

² MAEB, IND, I, Van de Weyer (Londres) à Lebeau (Bruxelles), le 7 octobre 1840.

³ Lettre de Lebeau (Bruxelles) à Van de Weyer (Londres), le 13 octobre 1840, citée in BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 75.

L'attitude de la France à l'égard de la Belgique durant la question d'Orient est plus controversée. Notamment en raison de la personnalité fougueuse du président du Conseil Thiers et des divergences de points de vue entre ce dernier et le Roi Louis-Philippe. Nous connaissons déjà ses déclarations de fin septembre sur la neutralité des petits Etats qui, selon un entretien de Louis-Philippe avec Le Hon début octobre, ne visaient pas la neutralité belge. Peu de temps après, une conversation privée entre Van de Weyer et l'ambassadeur de France à Londres, Guizot, alerte à nouveau le ministère belge des Affaires étrangères. Dans cet entretien, Guizot qualifie la neutralité belge de « chimère » et déclare qu'en cas de guerre, il est certain que la Belgique serait forcée de prendre parti¹. Ces paroles peu réconfortantes ajoutées aux mesures militaires françaises le long de la frontière belge obligent Thiers à s'exprimer plus franchement auprès de Le Hon : les rassemblements de cinquante à soixante mille hommes dans le Nord n'ont rien d'anormal. Ils tiennent à l'organisation militaire française voulant qu'en temps ordinaire, beaucoup de soldats stationnent dans cette région. Une fois les fortifications de Paris plus complètement entreprises, quinze mille d'entre eux viendront occuper les baraques destinées à les recevoir. Thiers ajoute enfin qu'en cas de guerre, la concentration des troupes doit se faire de Longwy à Strasbourg : « soyez assuré que la neutralité de la Belgique est pour nous un article de foi »². Une dizaine de jours plus tard, Le Hon, pas complètement rassuré, lui demande à nouveau les raisons de certaines mesures militaires françaises prises sur la frontière nord³. Cette fois, Thiers sort de ses gonds et reproche à la Belgique son manque de confiance dans la loyauté française. Il accuse à cette occasion le Gouvernement belge de tendances germanophiles⁴. Mais Thiers n'est désormais plus président du Conseil. En raison du désaccord de ce dernier avec la politique d'apaisement de Louis-Philippe, il a été forcé de démissionner le 21 octobre 1840. Léopold Ier salue l'événement par ce bon mot : « que Louis-Philippe fasse dorénavant ses affaires lui-même au lieu de les confier à un tiers »⁵.

¹ Lettre de Van de Weyer (Londres) à Lebeau (Bruxelles), le 7 octobre 1840, citée in THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 76.

² Lettre de Le Hon (Paris) à Lebeau (Bruxelles), le 15 octobre 1840, citée in DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 84.

³ Il doit s'agir notamment de la formation de dix nouveaux bataillons de chasseurs à pied à Saint-Omer. BAPST (Germain), *Le Maréchal Canrobert, Souvenirs d'un siècle*, I, 4^e édition, Paris, 1899, p. 362-366.

⁴ Lettre de Le Hon (Paris) à Lebeau (Bruxelles), le 30 octobre 1840, citée in THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 76.

⁵ CORTI (E.-C.) et BUFFIN (C.), *Léopold Ier...*, p. 160.

B. Un avertissement français en 1840 ?

Depuis l'incident de 1840, au ministère belge des Affaires étrangères, l'habitude est prise de tirer des épreuves traversées par la neutralité belge, des leçons pour le futur¹. Or, au-delà des réactions relativement bien connues des Puissances, la crise de 1840 livre aussi certaines leçons plus controversées aux yeux des analystes du ministère. Les publicistes, parlementaires et militaires belges ont en effet beaucoup glosé par la suite sur cette première « grande épreuve de 1840 traversée avec sang-froid par la nation belge ». Si le caractère dithyrambique n'est jamais absent des écrits et des discours, glorifiant les « hauts faits de nos gloires nationales » – Léopold Ier, le Roi diplomate ou Joseph Lebeau, homme d'Etat inflexible face au danger – il s'agit aussi d'utiliser la renommée et l'action des anciens pour justifier la politique présente. C'est une pratique courante au Parlement pour justifier un budget militaire important ; elle consiste par exemple à rappeler les avertissements, conseils, pressions exercées par les Puissances garantes lors de crises précédentes. Si les Puissances garantes elles-mêmes ont conseillé jadis à la Belgique de ne pas se reposer « à l'ombre des traités », les dépenses militaires n'en deviennent que plus légitimes aux yeux de l'opinion. Ainsi, les parlementaires, publicistes et écrivains militaires ont beaucoup discuté sur une éventuelle pression de Thiers en 1840 auprès du Gouvernement belge. Selon une rumeur récurrente au Parlement belge, le président du Conseil aurait fait une démarche auprès du cabinet bruxellois pour l'avertir que si la Belgique ne prenait pas des mesures suffisantes afin de défendre son territoire, l'armée française n'hésiterait pas à franchir les frontières du pays. Cette question a été discutée à la Chambre pour la première fois en 1844 et au Sénat en 1851². La question est à nouveau discrètement évoquée par le général Bruno Renard en 1858 pour soutenir à la Chambre le projet de petite enceinte d'Anvers et le principe de la neutralité armée qui le soutient³. Elle est enfin traitée en profondeur dans un grand débat en 1868 où le Baron Kervyn de Lettenhove produit les témoignages de Thiers et Guizot et du Duc d'Aumale niant toute forme de pression française en 1840⁴. Des écrits français viennent aussi alimenter cette rumeur. Théophile Lavallée, professeur de géographie et statistique militaires à l'Ecole spéciale de

¹ De là découle la constitution au département belge des Affaires étrangères de quatorze dossiers reliés intitulés *Indépendance, Neutralité, Défense* reprenant des extraits, originaux ou la copie de la correspondance diplomatique intéressant la sécurité militaire du pays.

² MAEB, IND, VI, *Note remise au ministre des Affaires étrangères pour répondre à une question du ministre de l'Intérieur dans le cadre de la commission militaire de 1901*, Bruxelles, le 15 février 1901.

³ APC, 27 juillet 1858, p. 1256

⁴ APC, 4 et 5 février 1868 ; les extraits les plus importants de la correspondance entre Kervyn de Lettenhove, Thiers et Guizot sont publiés dans JUSTE (Théodore), *Notes historiques et biographiques...*, p. 119-122.

Saint-Cyr de 1832 à 1869¹, justifie en 1866² le caractère chimérique de la neutralité belge par l'incident de 1840 :

« La Belgique, libre et prospère sous un Gouvernement sage et éclairé, semble avoir perdu, malgré la communauté de races, de langue et de religion, presque toutes ses affinités politiques vers la France, et la création, en 1858, du camp retranché d'Anvers, camp qui s'appuie, d'autre part, sur la Prusse, démontre qu'elle peut redevenir la citadelle de la coalition. Quant à sa neutralité, elle est chimérique et impossible : par la nature de son sol et sa configuration géographique, « c'est le théâtre obligé des invasions françaises, c'est le champ clos que la nature semble avoir préparé à la France et à ses ennemis pour y vider leurs querelles ; c'est enfin une région dont la disposition est telle qu'elle semble appeler la guerre, et avoir été créée exprès pour les batailles (...) [En note] A ces considérations géographiques on peut ajouter ce fait : en 1840 la coalition s'étant reformée contre la France, la Prusse avait la pensée d'occuper la Belgique malgré sa neutralité, et de se porter contre notre frontière. Le Gouvernement français fit demander au Gouvernement belge s'il pouvait s'opposer à l'entrée des Prussiens et de quelles forces il pouvait disposer, en lui déclarant que, s'il était incapable de défendre sa neutralité, l'armée française entrerait immédiatement en Belgique et y prendrait position »³.

Nous remarquons au passage que Théophile Lavallée signale l'existence en 1840 d'un plan allemand pour occuper le territoire belge.

En réalité, la trace de cette pression n'est établie par aucun document dans les archives du ministère des Affaires étrangères⁴. Ni Emile Banning, ni Alfred de Ridder, qui ont tous deux eu un accès privilégié aux archives des Affaires étrangères, n'en font état dans leur relation des événements⁵. La question est à nouveau l'objet d'une polémique le 15 janvier 1901, lors d'une séance de la commission militaire. Le député Delbeke, opposé à un accroissement de l'armée belge qualifie de « fantasmagorie » le passage suivant du rapport Ducarne : « (...) en 1840, quand les complications de la question d'Orient menacèrent l'Europe d'une guerre générale, le chef du Gouvernement français fit avertir le Roi des Belges que, si la Belgique ne

¹ « Théophile Lavallée peut être considéré comme le premier théoricien de la géographie militaire en France des années 1840 aux années 1870. Il fait figure d'avant-gardiste par l'importance qu'il accorde à la dimension spatiale des questions militaires ». BOULANGER (Philippe), *La géographie militaire française*, Paris, Economica, 2002, p. 24-25.

² C'est-à-dire à l'époque du « traité Benedetti » et des rêves d'expansion de Napoléon III en Belgique.

³ LAVALLEE (Théophile), *Les frontières de la France*, 2e édition, Paris, J. Hetzel, 1866, p. 302-304. L'ouvrage est édité trois fois, en 1864, 1866 et 1868. Il est dénoncé par Emile Banning dans un mémoire de 1866 pour son hostilité foncière à l'égard de la Belgique. BANNING (E.), *Les traités de 1815 et la Belgique : mémoire publié pour la première fois, d'après le manuscrit original*, avant-propos de Pierre Nothomb, Paris ; Bruxelles, G. Van Oest, 1919, p. 31.

⁴ THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 75.

⁵ BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, voir le chapitre II (La guerre turco-égyptienne 1839-1840), p. 67-79 ; DE RIDDER (A.), *La Belgique et les Puissances Européennes...*, voir le chapitre II (1840-1848), p. 120-131.

se mettait pas en état de défendre sérieusement sa neutralité, la France se verrait obligée, à son grand regret, de faire occuper notre territoire dès le début des hostilités »¹. Afin d'appuyer ce qu'il avance, Delbeke rappelle les débats parlementaires de 1868. A l'époque, le député Thonissen, le ministre des Finances Frère-Orban et le ministre de la Guerre le général Renard avaient parlé de menaces faites en 1840 par la France à la Belgique. Le Baron Kervyn de Lettenhove communiqua ces assertions à Thiers, Guizot et à Henri d'Orléans, Duc d'Aumale. Il en avait obtenu réponse et avait cité des extraits de leur lettre à la Chambre pour prouver qu'aucune pression française n'avait jamais existé. Le 15 janvier 1901, Delbeke est alors en possession de la correspondance relative à cette affaire, correspondance que lui a remise le Baron Henri Kervyn de Lettenhove. Malgré la lecture de ces lettres, le colonel Ducarne maintient ses positions : une pression française a bien eu lieu en 1840. Delbeke met alors en demeure l'officier belge de fournir la preuve de ce qu'il avance. Pour trancher le débat, le ministre belge de l'Intérieur demande au ministre des Affaires étrangères de faire établir par ses services une note sur la question².

Un mois plus tard, la direction politique des Affaires étrangères fournit une note retraçant brièvement l'historique de la polémique. Cette note accrédite plutôt la thèse d'une pression bien réelle de la part de Thiers. La direction P met en évidence le fait que les déclarations de Thiers ont été faites, non dans une communication officielle du Gouvernement français au Gouvernement belge mais dans un entretien privé que cet homme d'Etat a eu avec le Roi Léopold I^{er}. Il s'agit par conséquent d'un incident extra-diplomatique ; ce qui explique que les archives du département des Affaires étrangères n'en contiennent pas de traces. Le détail piquant dans la note de la direction P est qu'elle confond Delbeke en se servant de la correspondance fournie par ses soins. En effet, en 1868, la lettre de Thiers n'a pas été lue en entier par le Baron Kervyn. Le 5 février 1868, il a refusé à la Chambre d'en donner une communication complète alors que Frère-Orban, qui avait lu la lettre de Thiers après la séance du 4 février, réclamait de pouvoir s'en servir à la Chambre contre Kervyn pour appuyer le principe d'une « neutralité armée ». Or, la communication complète de la lettre de Thiers a été donnée à la commission militaire par Delbeke qui ignorait sans doute l'incident de 1868. Le passage omis par Kervyn en 1868 est celui-ci : « Il a toujours été entendu que la Belgique devait garantir sa neutralité et que si elle la laissait violer par les uns, elle s'exposerait à la

¹ MAEB, IND, VI, *Compte-rendu des débats de la commission militaire* remis le 19 janvier 1901 par le ministre de l'Intérieur au ministre des Affaires étrangères.

² *Ibidem*.

voir violer par les autres ». Et la direction P de conclure : « Ce passage n'a été évidemment omis par M. Kervyn que parce qu'il était en contradiction flagrante avec la thèse antimilitariste qu'il défendait et en concordance parfaite avec les paroles de Thiers prononcées dans un entretien avec le Roi Léopold Ier. Le démenti opposé 28 ans après 1840 par les lettres de M.M. Thiers, Guizot et le Duc d'Aumale ne porte que sur une prétendue démarche du Gouvernement français à Bruxelles en 1840, démarche que jamais le département des Affaires étrangères n'a dit avoir été faite »¹. Le document ministériel ne daigne cependant fournir aucune référence pour confirmer l'entretien de Léopold Ier avec Thiers. La correspondance éditée entre les deux hommes ne contient aucune allusion de ce fait. Elle révèle néanmoins qu'au-delà des différences idéologiques, le Souverain belge et l'homme d'Etat français entretenaient des rapports cordiaux². Il est fort probable que l'avertissement de Thiers à Léopold a eu lieu au début de la crise puisque le Roi était en France lors de la signature du traité du 15 juillet 1840 et qu'il a eu l'occasion de s'entretenir avec l'homme politique français au château de Saint-Cloud³.

En exploitant la correspondance du Baron Lambermont, la direction politique des Affaires étrangères aurait pu ajouter au dossier destiné à contrer Delbeke l'élément suivant. En 1858, le général Bruno Renard évoque la question à la Chambre des Représentants en qualité de commissaire royal. Toutefois, il se garde bien à l'époque de citer le nom de la France et parle d'une « Puissance amie [de la Belgique], très dévouée à ses intérêts, [qui] lui a fait demander si elle pouvait s'opposer à un corps d'armée qui passerait sur notre territoire pour menacer sa frontière »⁴. Neuf ans plus tard, dans une lettre adressée au Baron Lambermont, le fils du général donne l'explication que son père lui a donnée. Léopold avait informé le général de la

¹ MAEB, IND, VI, *Note remise au ministre des Affaires étrangères pour répondre à une question du ministre de l'Intérieur dans le cadre de la Commission militaire de 1901*, Bruxelles, le 15 février 1901,

² *Lettres de Léopold Ier de Belgique à Adolphe Thiers (1836-1864)*, in DE LANZAC DE LABORIE (L.), *Correspondances du siècle dernier*, Paris, 1918.

³ « (...) au château de Saint-Cloud, nous dit Théodore Juste, il jeta même en avant le projet de réunir une armée de cent mille hommes sur la frontière, vers le Rhin. Il voulait par ce déploiement donner à réfléchir aux Puissances allemandes qui s'étaient unies à l'Angleterre et à la Russie contre le système de la France dans la question égyptienne. M. Thiers appréciait d'ailleurs les avantages de la neutralité belge et manifestait une confiance entière dans les dispositions personnelles du roi Léopold. » JUSTE (Théodore), *Léopold Ier...*, II : *1832-1865*, p. 91. Le fait que Thiers ait abordé avec le roi Léopold la question de la neutralité belge nous incline à penser qu'au cours de la conversation, Thiers a sans doute dû faire comprendre diplomatiquement au Souverain belge toute l'importance qu'il attachait à une neutralité armée de la part de la Belgique pour couvrir la France du côté de sa frontière septentrionale. Que Thiers ait été plus loin dans ses avertissements ou pas, Léopold Ier était suffisamment rompu à la stratégie pour en déduire que si la Belgique ne respectait pas ses engagements, l'armée française serait bien obligée de pénétrer en Belgique afin de sécuriser elle-même son flanc gauche. Que cette entrevue se soit transformée ensuite dans la mémoire de Léopold Ier en un avertissement français n'est pas impossible.

⁴ *APC*, 27 juillet 1858, p. 1256

pression française de 1840 et l'avait autorisé à s'en servir pour faire aboutir le vote du budget de l'armée en 1858¹, sans doute en lui conseillant d'utiliser les précautions d'usage pour ne pas blesser la France.

C. Un « plan d'invasion » allemand en 1840 ?

1. Considérations préliminaires sur la valeur d'un plan de guerre

Comme nous le découvrirons à plusieurs reprises au cours de cette thèse, l'historiographie française et belge de l'entre-deux-guerres a la fâcheuse habitude de considérer les hypothèses stratégiques allemandes élaborées avant la Première Guerre mondiale comme autant de « plans d'invasion » prévoyant de ne pas respecter la neutralité belge. Cette vision caricaturale très répandue après la Grande Guerre appelle immédiatement une première remarque : il est impératif de distinguer les plans de guerre des intentions belliqueuses. Toutes les armées européennes de l'époque ont des plans de guerre afin de ne pas être prises au dépourvu. Ces plans sont mis en œuvre uniquement le jour où la guerre éclate. Pour reprendre la maxime célèbre de Clausewitz, la guerre est « la continuation de la politique par d'autres moyens ». A partir de la proclamation de l'état de guerre, une fois que les négociations diplomatiques ont été épuisées, à partir de ce moment seulement, les nécessités stratégiques ont tendance à primer sur le droit international et les tractations politiques. A moins bien entendu que le respect scrupuleux de certaines conventions ne soit susceptible d'amener d'autres avantages comme l'alliance d'un tiers ou l'assentiment de l'opinion publique. Ces règles sont valables aussi bien pour la France que pour l'Allemagne.

En réalité, bien peu de « plans de guerre » remplissent les caractéristiques qui permettent de les qualifier de « plans d'invasion ». Lorsque nous abordons cette question, n'oublions jamais que l'usage de certains mots ou adjectifs ne doit pas être pris à la légère. Souvenons-nous par exemple de ces paroles de Thiers dans sa correspondance avec le Baron de Kervyn en 1868 : « il a toujours été entendu que la Belgique devait garantir sa neutralité et que si elle la laissait violer par les uns, elle s'exposerait à la voir violer par les autres »². Dans pareil cas, pouvons-nous parler d'un « plan d'invasion » français ? Nous parlerons plus facilement dans la

¹ Lettre de Renard à Lambermont, le 25 novembre 1867, citée in THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 75.

² MAEB, IND, VI, *Note remise au ministre des Affaires étrangères pour répondre à une question du ministre de l'Intérieur dans le cadre de la Commission militaire de 1901*, Bruxelles, le 15 février 1901.

perspective évoquée par Thiers de « mesures défensives » le long de la frontière impliquant dans le pire des cas une entrée en Belgique. Rappelons en outre qu'un plan de guerre comporte rarement une seule variable ; les mêmes mesures militaires adoptées le long des frontières peuvent impliquer des opérations défensives aussi bien qu'offensives selon les circonstances. Et l'adoption des unes n'exclut pas l'adoption des autres en cours de route. Le fait que la diplomatie belge ait toujours soutenu qu'il appartenait à elle seule de juger de l'opportunité d'une incursion française sur son territoire, en réponse à une incursion allemande et inversement, n'a jamais empêché les stratèges des deux Puissances de prévoir à l'avance un éventuel passage par la Belgique. Ils auraient été coupables de ne pas l'envisager. En définitive, le plan de guerre le moins respectueux de la neutralité belge, le moins conforme à l'esprit des traités de 1831 – 1839, est le plan offensif qui prévoit d'entrée de jeu une violation du territoire belge quelles que soient les circonstances et à l'exclusion de toute autre possibilité.

2. Le plan allemand de 1840

Après les événements de 1840, une autre rumeur court selon laquelle la Prusse s'apprêtait durant la crise à déclencher une offensive à travers le territoire belge. Nous avons vu que le professeur de géographie militaire à Saint-Cyr, Théophile Lavallée, s'en fait l'écho dès les années 1860 dans son ouvrage *Les frontières de la France*¹. La question du plan allemand de 1840 est également évoquée après 14-18, dans le cadre de la *Kriegsschuldfrage* qui oppose historiens belges, français et allemands sur les responsabilités de la Première Guerre mondiale. Le 26 novembre 1934, le docteur Foerster directeur du *Reichsarchiv* reçoit une lettre du docteur Alfred von Wegerer éditeur de la revue *Berliner Monatshefte*. Ce périodique allemand a fait de la *Kriegsschuldfrage* son cheval de bataille. Wegerer demande à Foerster des précisions bibliographiques pour vérifier s'il est exact, comme certains historiens le prétendent, que durant la crise de 1840, l'aile droite des armées allemandes devait prendre l'offensive en partant de la ligne de concentration Trêves – Julich, c'est-à-dire encore plus au nord qu'en 1914². La question revêt une certaine importance politique. Si tel est le cas, les publicistes de tous horizons opposés à l'Allemagne pourront s'exclamer : « Vous voyez...déjà en 1840 ! » Dans la même optique, Wegerer en profite pour demander dans sa lettre des

¹ LAVALLEE (Théophile), *Les frontières de la France...*, p. 302-304.

² BA – MA, RH61/140 : *Kriegsausbruch und die Stellung Hollands. Schriftwechsel. Ergänzungakte zu Bd I*, Wegerer à Foerster, Berlin, le 26 novembre 1934.

précisions sur un plan de Moltke prévoyant un passage par la Belgique en 1859, plan rapporté sans aucune référence dans une publication du « sehr deutschfeindliche Belgier Dr. de Ridder »¹. Même s'il faut nuancer les propos très hostiles d'Alfred de Ridder, un passage allemand en Belgique est bien envisagé en 1859. Il est corroboré par les écrits militaires de Moltke entièrement édités². En revanche, l'hypothèse de 1840 est moins évidente. Un plan de guerre a bien été conçu en 1840 mais le *Reichsarchiv* ne dispose pas du plan en question et le docteur Foerster renvoie Wegerer à l'histoire diplomatique allemande, notamment à l'histoire monumentale de l'Allemagne au XIXe siècle rédigée par Treitschke³. En effet, il ne faut pas confondre les plans allemands conçus à partir de l'« ère Moltke » (1858-1888) avec les plans formulés antérieurement. Il n'existe aujourd'hui aucune documentation disponible permettant de supputer l'existence de plans prussiens systématiques et millimétrés avant l'arrivée de Moltke à la tête de l'Etat-major général. Les prédécesseurs de Moltke se bornaient généralement à de vagues estimations sur les développements militaires possibles lorsque la guerre pointait à l'horizon, à la manière des campagnes conduites sous le premier Empire.

¹ Alfred de Ridder, directeur général au ministère belge des Affaires étrangères après la guerre 14-18, dont la germanophobie atteint des sommets de mauvaise foi dans une publication intitulée *La violation de la neutralité belge et ses avocats*, Bruxelles, Librairie Albert Dewit, 1926. Le chapitre introductif de cette étude réalisée en 1915 consiste en une courte introduction historique sur l'Allemagne et ses rapports avec la neutralité belge de 1830 à 1914. Alfred de Ridder s'y emploie à prouver que la Prusse a toujours considéré le traité garantissant la neutralité belge comme « un chiffon de papier ». Des éléments de cette étude ont également été publiés dans DE RIDDER (A.), *Histoire diplomatique 1914-1918*, in *La Belgique et la Guerre*, IV, préface d'Eugène Beyens, Bruxelles, Henri Bertels, 1925, p. 1-77. Le passage visé par Wegerer est vraisemblablement le suivant : « La résolution de ne pas respecter cette neutralité en cas de guerre se manifeste au cours de la campagne d'Italie. En 1859, le général von Moltke trace un plan d'opérations pour les troupes prussiennes dans le cas où serait décidée une guerre contre la France : il prévoit l'envahissement de la Belgique non seulement si les troupes de Napoléon III pénétraient sur notre territoire et s'il était nécessaire pour les Puissances garantes de venir le défendre mais également si les Français le respectaient. Il comptait pouvoir les atteindre ainsi plus facilement alors qu'ils se croiraient protégés par le bastion de notre neutralité. De Moltke préparait à ce moment déjà le drame dont son successeur devait tenter la réalisation en 1914 ». DE RIDDER (Alfred), *La violation de la neutralité belge...*, p. 22-23. Von Wegerer écrit également que selon ses informations, « Lannoy (?) » dit l'inverse. Un point d'interrogation indique que Wegerer ne connaît pas Lannoy. Il doit s'agir de l'abbé Fleury De Lannoy, professeur à la faculté de philosophie et lettres de l'Institut Saint-Louis à Bruxelles. Il est l'auteur notamment d'une *Histoire diplomatique de l'Indépendance belge* éditée en 1930 et de plusieurs articles traitant de la neutralité belge.

² Léon Leclère signale d'ailleurs ce fait dans un article paru dans l'immédiat après-guerre. LECLÈRE (L.), *1859-1914, Un mémoire du Maréchal de Moltke*, in *Bulletin de la Classe des Lettres de l'Académie Royale de Belgique*, 1920, p. 475-494. *Moltkes Militärische Werke, I. Militärische Korrespondenz, 4. Aus den Dienstschriften des Jahres 1859*, herausgegeben von GROSSER GENERALSTAB (Abteilung für Kriegsgeschichte), Berlin, Mittler, 1902, X – 224 p. ; MOLTKE (Helmuth von) (Elder), *Ausgewählte Werke*. Dritter Band : *Feldherr und Staatsmann*. Herausgegeben von F. von Schmerfeld, Berlin, Verlag von Reimar Hobbing, 1925, mit 6 Tafeln und 12 Textillustrationen, XIV-414 p. De Ridder était sans doute en possession de la correspondance militaire de 1859, éditée en 1902. Nous y reviendrons plus longuement dans la suite de ce travail.

³ TREITSCHKE (Heinrich v.), *Deutsche Geschichte im neunzehnten Jahrhundert*. Teil V : *Bis zur März-Revolution*. Sechste Auflage, Leipzig, S. Hirzel, 1914, p. 92 ; BA – MA, RH61/140 : *Kriegsausbruch und die Stellung Hollands. Schriftwechsel. Ergänzungakte zu Bd I*, Lettre de Foerster à Wegerer, Kiegsgeschichtliche Abteilung, le 17 décembre 1934.

Avant Moltke, il n'existait d'ailleurs pas de section « déploiement » au sein de l'Etat-major prussien¹.

Par conséquent, en quoi consiste le plan allemand de 1840 ? Le général von Radowitz, membre du personnel politique entourant le nouveau Roi de Prusse Frédéric-Guillaume IV, note dans ses mémoires² que la conjoncture en 1840 est particulièrement favorable à la Confédération germanique. L'alliance des quatre Puissances s'est reconstituée à la faveur des événements d'Orient. La supériorité intrinsèque de cette nouvelle et éphémère « Sainte-Alliance », grâce notamment à la réintégration de la puissance maritime anglaise, ouvre des possibilités de victoire éclatante contre la France. Selon l'homme d'Etat prussien conservateur, la Prusse aurait pu profiter à l'époque d'une offensive manquée de la France pour mener une vaste contre-offensive vers Paris. L'objectif aurait été de mettre une bonne fois pour toutes la France au tapis afin de préserver l'équilibre européen. Les souvenirs de Radowitz expriment une pointe de regret non dissimulée qu'une telle guerre n'ait pas eu lieu. Une campagne victorieuse de la Sainte-Alliance reconstituée aurait permis de donner à l'Europe une paix durable pour un certain nombre d'années³. Radowitz caresse même des projets politiques plus vastes. Il va jusqu'à extrapoler après une campagne victorieuse fantasmée, l'intégration probable des Pays-Bas et de la Suisse au sein de la Confédération germanique ; ce qui aurait consolidé encore un peu plus la paix européenne :

« Protégée sur les ailes, Maastricht, Mayence, Strasbourg, Bâle comme forteresses fédérales entre les deux, ainsi l'Allemagne pouvait rester un observateur paisible de tous les soubresauts futurs en France et l'Europe, dans l'inviolabilité de ce centre de

¹ ZUBER (Terence), *The Moltke Myth : Prussian War planning, 1857-1871*, New York, University Press of America, 2008, p. 16-17.

² Von RADOWITZ Joseph Maria Ernst Christian Wilhelm (1797-1853), Officier et homme d'Etat conservateur prussien. Radowitz est resté célèbre pour sa volonté d'unifier l'Allemagne sous la direction de la Prusse en cherchant à asseoir sa politique sur l'accord préalable des autres Princes allemands. Radowitz a d'abord servi sous le premier Empire dans l'armée de Napoléon avant de se mettre au service de la Confédération germanique. Général d'artillerie en 1830, il embrasse ensuite la carrière diplomatique. En 1836 il est ministre plénipotentiaire de Prusse à la Diète de Francfort. En 1842, il est nommé à la cour de Carlsruhe, Darmstadt et Nassau. Il se rapproche des cercles dirigeants à la faveur de son amitié avec le Roi Frédéric-Guillaume IV couronné en 1840. Il exerce une influence considérable sur la politique étrangère prussienne au lendemain du Printemps des Peuples de 1848. Il est nommé ministre des Affaires étrangères pendant quelques mois en 1851. Il a commencé à écrire ses mémoires en 1837, à l'âge de 40 ans. A partir de cette date, il complétera à intervalles réguliers ses souvenirs au fur et à mesure des événements. CANIS (Konrad), *Joseph Maria von Radowitz. Konterrevolution und preußische Unionspolitik*, in BLEIBER (Helmut) et alii (dirs.), *Männer der Revolution von 1848*, II, Berlin, Akademie Verlag, 1987, p. 449-486 ; RADOWITZ (Joseph Maria von), *Zur Geschichte meines Lebens*, in HASSEL (Dr. Paul), *Joseph Maria v. Radowitz. Erster Band : 1797-1848*, Berlin, Mittler und Sohn, 1905, p. 1-139.

³ RADOWITZ (Joseph Maria von), *Zur Geschichte meines Lebens...*, p. 80-83.

gravité commun d'une partie du monde, trouver l'indispensable garantie de son équilibre »¹.

Radowitz pense que la politique adoptée à l'époque par la Prusse à l'égard de la France a été trop conciliante. Selon lui, l'entourage du nouveau Roi de Prusse et surtout le ministre des Affaires étrangères, Werther, qu'il qualifie de « völlige Null », sont obnubilés par l'idée de ne pas se laisser entraîner dans une guerre contre la France alors qu'il s'agissait d'une occasion unique pour la Prusse de prendre la première place dans le concert européen². Le jugement de l'homme d'Etat prussien, artisan de la « petite Allemagne », est plutôt sévère. Werther, même s'il n'est pas aussi va-t-en guerre que Radowitz, est bien conscient du danger français. Il confie d'ailleurs ses appréhensions le 16 octobre 1840 dans une note à Schöler, le représentant de la Prusse à la Diète de Francfort. Le ministre prussien des Affaires étrangères constate dans sa note que depuis plusieurs mois déjà, la France prend des mesures militaires à ses frontières. Et il évoque prudemment à son destinataire la possibilité qu'un jour, le Roi de Prusse donnera le signal de départ pour une mobilisation des armées des Cours allemandes en réponse aux armements français. La note se termine par l'assurance formulée par Werther que la Prusse est capable de mobiliser en quatre semaines. Werther demande par ailleurs à Schöler d'adresser aux autres Etats de la Confédération une invitation à se tenir prêts à en faire autant³.

Le renvoi du cabinet Thiers le 21 octobre 1840 fait s'éloigner le spectre de la guerre mais il ne rassure pas immédiatement la Prusse qui n'en est informée que le 29 octobre⁴. Une ombre subsiste d'ailleurs au tableau même après cette date car les armements français continuent à être ostensibles. Il suffit qu'une nouvelle flambée de nationalisme français soit mal gérée diplomatiquement et la France se trouvera en position de force : elle bénéficiera de plusieurs semaines d'avance dans ses préparatifs militaires par rapport aux Cours allemandes. Radowitz déclare dans ses souvenirs que jusque début décembre, la France ne peut réunir une force armée suffisante pour menacer réellement l'Allemagne. Passé ce délai, les Etats allemands, malgré leur supériorité intrinsèque au niveau des effectifs, seront mis en danger par le facteur temps ; les premiers à payer les frais de l'imprévoyance générale risquent bien d'être les Etats du Sud limitrophes de la frontière française⁵. Frédéric-Guillaume IV est pleinement conscient

¹ *Idem*, p. 81-82.

² *Idem*, p. 83-84.

³ HASSEL (Dr. Paul), *Joseph Maria v. Radowitz. Erster Band : 1797-1848*, Berlin, Mittler und Sohn, 1905, p. 306.

⁴ HASSEL (Dr. Paul), *Joseph Maria v. Radowitz...*, I, p. 310.

⁵ RADOWITZ (Joseph Maria von), *Zur Geschichte meines Lebens...*, p. 80-81.

du problème. Si la Prusse et l'Allemagne, au sens large, veulent parer à toute éventualité, il faut agir dès maintenant. Durant la seconde moitié du mois d'octobre, le Roi de Prusse s'entretient plusieurs fois à ce sujet avec son frère Guillaume Prince de Prusse¹, avec Werther, avec le chef d'Etat-major de l'armée Krauseneck ainsi que ses proches conseillers militaires les généraux Thile, Grolman et Radowitz. Un projet de plan de guerre à soumettre à l'Autriche et aux autres membres de la Confédération se dessine progressivement. Ce plan conclut à la nécessité que toutes les armées allemandes se tiennent prêtes à mener une guerre défensive au premier signal de la Prusse. Le sentiment collectif allemand doit prévaloir sur toute autre considération ; c'est pourquoi Frédéric-Guillaume IV préconise que l'entièreté des troupes disponibles soit alignée pour éviter les comptes d'apothicaire survenus par le passé au sein de la Confédération².

Le plan que Frédéric-Guillaume IV souhaite soumettre à ses alliés allemands est conçu par le général von Grolman³. Il réactualise le plan de guerre prussien de 1831 – 1832 contre la France de Juillet⁴. La différence par rapport à 1832 est que cette fois, la Prusse ne préconise pas seulement des mesures défensives face à la France mais envisage aussi la possibilité d'une

¹ Futur Régent du Royaume en 1858 suite à la démence de son frère, Roi de Prusse en 1861 et Empereur d'Allemagne en 1871.

² RADOWITZ (Joseph Maria von), *Zur Geschichte meines Lebens...*, p. 84-85 ; HASSEL (Dr. Paul), *Joseph Maria v. Radowitz...*, I, p. 306-307.

³ GROLMAN Karl Wilhelm Georg von (1777-1843), Officier prussien. Grolman a participé aux principales campagnes des guerres du premier Empire tout en gravissant les échelons de la hiérarchie militaire. Il est présent à la bataille de Waterloo. Après la paix de 1815, Grolman occupe des postes importants au sein du ministère de la Guerre et de l'Etat-major général de l'armée prussienne. Il est promu général d'infanterie en 1837. A la fin de sa carrière, il est commandant en chef de l'armée de Pologne et administrateur du Grand-duché de Posen. CONRADY (von), *Leben und Wirken des Generals Karl von Grolman*, 3 vol., Berlin, Mittler, 1894-1896.

⁴ Dès l'automne 1830, suite à la révolution belge et aux événements de juillet en France, le général Carl von Clausewitz rédige des considérations sur un futur plan de guerre contre la France. Selon le célèbre stratège prussien, tant que la Belgique appartenait à la Hollande, la meilleure offensive contre la France consistait, conformément à la campagne de 1815, à concentrer la force principale des armées alliées vers la Sambre et à attaquer Paris par la trouée de l'Oise. Les événements récents laissent désormais présager que la Belgique tombera dans les mains de la France en cas de guerre générale, d'où la nécessité de revoir le plan de 1815. Le chef d'Etat-major prussien Krauseneck désire la constitution de trois armées : deux armées sur le Rhin inférieur et le Rhin moyen composées de troupes prussiennes et nord-allemandes ; une armée sur le Rhin supérieur composée de troupes autrichiennes et sud-allemandes. En janvier 1831, le général prussien von Röder propose à l'Autriche un plan conjoint. Mais l'Autriche hésite, en raison de sa faiblesse militaire. En outre, elle n'apprécie pas tellement l'empressement de la Prusse à négocier par-dessus sa couronne impériale avec les Etats allemands du sud. C'est pourquoi les négociations piétinent. Logistiquement, l'opération paraît d'ailleurs difficilement réalisable car une grosse partie des armées prussiennes est déjà déployée face aux frontières belges (sur le Bas-Rhin au nord de la vallée de la Moselle) et polonaises. Les négociations se poursuivront néanmoins jusque décembre 1832. Un plan est finalement adopté à la grande joie de la Prusse : deux armées composées de troupes mixtes mélangeant des troupes prussiennes et fédérales seront stationnées sur le Rhin inférieur et le Rhin moyen ; une armée autrichienne sera stationnée sur le Haut-Rhin. CLAUSEWITZ (Carl von), *Betrachtungen über den künftigen Kriegsplan gegen Frankreich (Im Herbst 1830 bearbeitet)*, in *Moltkes Militärische Werke*, I, 4,... anlage 1, p. 181-197 ; FELGERMANN (von), *General W. J. v. Krauseneck*, 1851, Berlin, G. Reimer, 1851, p. 159-162. TREITSCHKE (Heinrich v.), *Deutsche Geschichte im neunzehnten Jahrhundert*, IV : *Bis zum Tode König Friedrich Wilhelms III*, siebente Auflage, Leipzig, S. Hirzel, 1919, p. 215 et p. 740-745.

offensive vers Paris¹. Dans le plan de Grolman, les troupes allemandes seront réparties en trois armées positionnées respectivement sur les trois secteurs du Rhin. Une quatrième armée de réserve postée sur l'Elbe servira à renforcer le centre et l'aile droite selon les circonstances. Le plus difficile est de fixer la répartition des troupes et leur commandement respectif sans froisser les susceptibilités des Cours allemandes. Dans le plan Grolman, la Prusse occupe une position centrale dans la mesure où elle apporte le gros des effectifs : 300.000 hommes. Cette masse prussienne est divisée en trois contingents équivalents de 100.000 hommes : les deux premiers forment la base principale des armées du Rhin inférieur et du Rhin moyen. Le troisième contingent de 100.000 hommes sert à constituer la réserve sur l'Elbe (entre Wittenberg et Magdebourg). Chaque contingent est lui-même subdivisé en trois corps d'armée. Les trois corps d'armée prussiens de l'armée du Rhin inférieur et leurs 288 canons devront être stationnés sur la rive gauche, entre Trèves et Julich, dans un délai de six semaines. Il est prévu que deux d'entre eux arriveront sur leurs positions dès la troisième semaine. Les trois corps d'armée prussiens du Rhin moyen devront être stationnés en six semaines sur le Main, sur une ligne Francfort – Wurtzbourg. La réserve se tiendra prête à intervenir elle aussi dès la sixième semaine pour renforcer soit l'armée du Bas-Rhin, soit l'armée du Moyen-Rhin en fonction de l'attitude de la France².

Les deux premières armées sur le Rhin inférieur et le Rhin moyen sont donc composées presque exclusivement de troupes prussiennes. En revanche, la troisième armée sur le Rhin supérieur est constituée des VIIe et VIIIe corps de l'armée fédérale. Le VIIe corps est formé à partir des troupes du Wurtemberg, de Bade et de Hesse-Darmstadt ; le VIIIe corps à partir des troupes de Bavière. La mission principale du VIIIe corps bavarois est de menacer le flanc d'une armée française avançant par Strasbourg. En cas de retraite, le VIIIe corps cherchera à se lier avec l'armée du Rhin moyen. Quant aux IXe et Xe corps de l'armée fédérale – formés à partir des troupes de Hesse-Cassel, Nassau, Saxe, Brunswick, Hanovre – ils viendront renforcer les contingents prussiens et la sécurité des forteresses fédérales. Le IXe corps renforcera l'armée du centre sur le Rhin moyen. Le Xe corps renforcera l'armée du Nord sur le Rhin inférieur et surveillera la Hollande. Le plan Grolman compte sur une aide autrichienne relativement faible. L'Autriche risque en effet d'être accaparée par les théâtres suisse et italien. Grolman table juste sur la participation des trois corps fédéraux de l'armée

¹ Instructions de Werther à Libermann, le 3 décembre 1840, citées in TREITSCHKE (Heinrich v.), *Deutsche Geschichte im neunzehnten Jahrhundert, V : Bis zur März-Revolution*, sechste Auflage, Leipzig, S. Hirzel, 1914, p. 92 ; HASSEL (Dr. Paul), *Joseph Maria v. Radowitz...*, I, p. 307.

² CONRADY (von), *Leben und Wirken des Generals Karl von Grolman*, III, Berlin, Mittler, 1896, p. 216-217.

autrichienne, c'est-à-dire environ 100.000 hommes qui pourraient former une seconde armée de réserve sur le cours supérieur du Danube. Le général prussien est assez pessimiste sur la rapidité de formation de cette armée autrichienne qu'il estime à trois mois auxquels il ajoute encore quatre à six semaines de délai, le temps qu'elle se déplace vers la position du Haut-Rhin¹.

Le 5 novembre 1840, le Roi de Prusse signe le document avec lequel Radowitz est chargé de négocier auprès de toutes les petites Cours allemandes. Frédéric-Guillaume IV réaffirme dans cette note la volonté prussienne de sauvegarder la paix ; il ne doute d'ailleurs pas des intentions pacifiques de Louis-Philippe d'Orléans mais il connaît aussi la volatilité de l'opinion publique française à laquelle le cabinet de Paris est enchaîné. C'est pourquoi, il manifeste dans cette note son intention d'interroger le Gouvernement français sur les raisons qui le poussent à maintenir ses armements le long de la frontière du Rhin. Si cette démarche échoue, il déclare qu'il mettra alors l'ensemble de son armée à la disposition de la Confédération et demande à tous ses alliés allemands d'en faire autant. Frédéric-Guillaume IV décide également d'envoyer Grolman à Vienne pour régler les détails des opérations militaires en cas de conflit avec la France². Radowitz doit l'y rejoindre après avoir déjà sondé quelques Princes allemands pour ensuite poursuivre sa tournée des autres Cours allemandes. Cet empressement prussien à visiter les petits Etats de la Confédération sans l'avis de Vienne contribuera à éveiller les susceptibilités autrichiennes. Radowitz rejoint finalement Grolman à Vienne le 20 novembre 1840. Là-bas, les négociations militaires de Grolman avec le responsable de l'armée autrichienne le Comte de Ficquelmont³ ont été engagées sous les meilleurs auspices. Si bien que Radowitz se consacre entièrement à ses entretiens avec le ministre autrichien des Affaires étrangères, le Prince de Metternich. Alors que les négociations de 1831 – 1832 pour élaborer une défense allemande commune face au danger français avaient duré plusieurs mois, quelques jours suffisent à Grolman pour conclure un

¹ RADOWITZ (Joseph Maria von), *Zur Geschichte meines Lebens...*, p. 85 ; HASSEL (Dr. Paul), *Joseph Maria v. Radowitz...*, I, p. 307-309.

² HASSEL (Dr. Paul), *Joseph Maria v. Radowitz...*, I, p. 310.

³ FICQUELMONT Gabriel Charles Louis Bonnaventure Comte de (1777-1857), Officier et homme d'Etat autrichien d'origine française (noblesse lorraine). Il fuit la Révolution Française et rejoint l'armée des Princes avant d'entrer au service de l'armée autrichienne. Il devient ainsi une des grandes figures de l'aristocratie austro-hongroise. Ministre des Affaires étrangères en 1838. Ministre d'Etat et des conférences, responsable de l'armée de 1840 à 1848. Après avoir exercé pendant quelques semaines en mars-avril 1848 les fonctions de ministre des Affaires étrangères et de Président de l'Empire, Ficquelmont est contraint de s'enfuir sous la menace populaire. De retour à Vienne après les troubles, il est élevé au rang de Chevalier de la Toison d'Or en 1852. ALLMAYER-BECK (Johann Christoph), « Ficquelmont, Karl Ludwig Graf von », in *Neue Deutsche Biographie*, V, Berlin Duncker & Humblot, 1961, p. 136.

accord militaire avec Ficquelmont. L'Autriche accepte le plan prussien dans son ensemble à quelques détails près. Grolman comptait sur la participation de 100.000 soldats autrichiens mais Ficquelmont est autorisé par l'Empereur Ferdinand Ier à en promettre 150.000. De même, alors que Grolman était très pessimiste sur le temps de mobilisation de l'armée autrichienne, Ficquelmont assure que deux armées et une division seront prêtes à franchir les frontières de l'Autriche après quatre semaines. Ficquelmont promet que cette force de 80.000 hommes sera présente dans les huit semaines à Ulm et Wurzburg. Quatre semaines supplémentaires seront encore nécessaires pour acheminer 50.000 hommes (3^e corps et une partie de la réserve). Enfin, les derniers 20.000 hommes (régiment hongrois et artillerie mobile) arriveront 14 semaines après le début de la mobilisation¹.

Cet empressement autrichien à fournir des troupes n'est peut-être pas totalement désintéressé. Le 26 novembre 1840, Radowitz s'apprête à quitter Vienne le cœur léger et à poursuivre sa mission auprès des autres Cours allemandes. C'est alors qu'il apprend que l'Empereur a décidé d'envoyer son propre émissaire militaire auprès des Etats du Sud en la personne du général von Hessel. Radowitz note le jour même dans un rapport envoyé à Berlin que ce sursaut de jalousie autrichienne risque d'avoir des conséquences funestes pour la suite des négociations². En effet, immédiatement après son départ le 26 novembre, l'Autriche formule une autre exigence stratégique. Les hommes d'Etat et les officiers autrichiens ont constaté que dans le plan initialement proposé par la Prusse, les corps fédéraux des Etats du Nord sont intégrés aux deux armées prussiennes du Rhin inférieur et du Rhin moyen. En revanche, les corps des Etats du Sud constituent une armée autonome sur le Rhin supérieur. Pour équilibrer l'influence prussienne, les généraux autrichiens réclament qu'en cas de retraite de l'armée sud-allemande, soit formée une seule grande armée du Sud sous commandement autrichien³. Ces réclamations auraient été entièrement fondées si l'Autriche n'avait pas été dans le même temps complètement absorbée par les affaires d'Orient et la question italienne. En outre, la question du commandement d'une armée du Sud réunifiée avait déjà entraîné une opposition sans fin des Etats méridionaux en 1832. C'est donc volontairement que la Prusse s'était abstenue dans son plan de déterrer cette « pomme de discorde », tant l'état de « paix renforcée » de la France nécessitait à ses yeux une convention rapide. Pressé d'obtenir un

¹ Lettre de Grolman (Vienne) à Frédéric Guillaume IV (Berlin), le 23 novembre 1840, reproduite dans CONRADY (von), *Leben und Wirken des Generals Karl von Grolman*, III,... p. 221-222 ; FELGERMANN (von), *General W. J. v. Krauseneck...*, p. 208; HASSEL (Dr. Paul), *Joseph Maria v. Radowitz...*, I, p. 318-321.

² HASSEL (Dr. Paul), *Joseph Maria v. Radowitz...*, I, p. 321..

³ *Idem*, p. 329-330.

accord, le général von Grolman accepte le 28 novembre 1840 d'entériner les exigences autrichiennes au cours d'une dernière mise au point avec Ficquelmont mais la ratification définitive de la convention militaire austro-prussienne est réservée à plus tard. Selon Radowitz, Grolman s'est tout simplement laissé manipuler en son absence et ce faisant, a largement compromis le futur de l'accord militaire. En effet, sous les conseils de Metternich, le général autrichien von Hessel, muni du traité du 28 novembre, va suivre Radowitz dans sa tournée des petites Cours allemandes ; ce qui ne manque pas de susciter une profonde disharmonie entre les ouvertures prussiennes et autrichiennes¹. L'idée d'un commandement autrichien est accueillie partout avec méfiance. A partir du printemps 1841, le bellicisme français s'estompe, ce qui diminue encore l'intérêt des petits Etats allemands à trouver un compromis militaire avec leurs puissants voisins².

Le plan de guerre austro-prussien est pour ainsi dire mort-né mais il ne disparaîtra pas pour autant de la pensée militaire allemande. Il servira de canevas aux discussions interminables qui auront lieu dans les mois et années à venir concernant l'indispensable réforme militaire de la Confédération germanique³. De même les points essentiels du plan de 1840 seront encore discutés lors des crises de 1848, 1853-1856 et 1859⁴. Ainsi, les discussions stratégiques de 1840 resteront gravées dans la mémoire de Guillaume Prince de Prusse et futur Régent du royaume. En 1859, durant la campagne d'Italie où s'affrontent la France et l'Autriche, le Régent négociera, sur base des points essentiels du plan de 1840, l'hypothétique intervention de la Prusse aux côtés de l'Autriche en cas de guerre sur le Rhin⁵.

A présent, il faut trancher : la comparaison du plan allemand de 1840 avec celui de 1914 est-elle pertinente ? En d'autres termes, le préaccord militaire austro-prussien du 28 novembre 1840 prévoit-il un passage par la Belgique et la violation éventuelle de la neutralité belge ? Selon l'historien allemand Conrady⁶, au cours de leur mise au point du 28 novembre 1840, les deux généraux-diplomates Grolman et Ficquelmont se sont interrogés sur la capacité de la Suisse et de la Belgique de faire respecter leur neutralité. Ils sont arrivés à la conclusion qu'en cas de guerre avec la Confédération germanique, la France serait forcée de diriger son attaque

¹ RADOWITZ (Joseph Maria von), *Zur Geschichte meines Lebens...*, p. 86-87.

² TREITSCHKE (Heinrich v.), *Deutsche Geschichte im neunzehnten Jahrhundert...*, V, p. 93-94 et p. 103.

³ *Idem*, p. 103-137.

⁴ ZUBER (Terence), *The Moltke Myth...*, p. 16-18.

⁵ HASSEL (Dr. Paul), *Joseph Maria v. Radowitz...*, I, p. 309.

⁶ Conrady s'appuie sur un compte-rendu de Ficquelmont envoyé le lendemain 29 novembre au président du *Hofkriegsrat* le Comte Ignaz zu Hardegg.

principale à partir de l'Alsace, à travers la Forêt Noire vers la vallée du Danube pour pénétrer au cœur de l'Allemagne. Auquel cas, le plan convenu entre les deux hommes au cours des jours précédents serait mis à exécution. Conrady rappelle encore sur base du compte-rendu de Ficquelmont que ce plan se borne à préciser les zones de déploiement des différentes armées sans qu'aucun mouvement ultérieur n'ait été décidé¹. L'on peut cependant présumer que le mouvement offensif allemand aurait eu lieu au sud et non au nord du dispositif. La dénonciation formulée à posteriori par certains publicistes d'un plan d'invasion allemand immoral, puisque ne respectant pas la neutralité belge, n'a donc pas lieu d'être. D'ailleurs, un déploiement conséquent sur le Bas-Rhin entre Trêves et Julich, à hauteur de la frontière belge, ne signifie pas pour la cause que les troupes de la Confédération seraient entrées les premières sur le territoire belge. Tout au plus peut on affirmer que, si d'aventure la France avait eu l'intention de prendre le chemin de la Belgique et des Pays-Bas pour franchir le Rhin inférieur, l'armée prussienne de réserve sur l'Elbe serait vraisemblablement venue renforcer la plus septentrionale des trois armées allemandes. Forte d'au moins 200.000 hommes et flanquée sur le Main par une deuxième armée de plus de 100.000 hommes, l'armée du Bas-Rhin n'aurait alors pas manqué de pénétrer en Belgique pour y rencontrer les Français comme en 1815.

Tout est suspendu au final à l'attitude belge en cas de conflit. Nous avons vu que le jeune royaume constitutionnel est soupçonné à ses débuts de nourrir des sentiments francophiles. A ce titre, la sauvegarde d'une Belgique indépendante ne fait pas vraiment partie des priorités prussiennes. Les conceptions politiques conservatrices de Radowitz et Frédéric-Guillaume IV sont identiques à celles de 1815 : il faut mater l'esprit révolutionnaire français et ses alliés éventuels. Pour cette raison, Radowitz regrette dans ses mémoires que la Prusse n'ait pas saisi l'occasion unique qui lui était offerte de mener une guerre contre la France. Mais Radowitz ne se borne pas à formuler simplement des regrets, il imagine dans ses mémoires la campagne idéale qu'il aurait pu mener en 1840 contre la France. Cette campagne fantasmée est révélatrice du rôle qu'il assigne à la Belgique dans le cadre d'une hypothétique guerre franco-allemande. Selon le stratège prussien, si la France avait manifesté son intention de franchir le Haut-Rhin ou de débiter une offensive vers le Rhin inférieur – ce qui aurait impliqué le passage par la Belgique – toutes les forces allemandes auraient été réunies. La France aurait alors été confrontée à une armée de 400.000 hommes composée de troupes prussiennes,

¹ CONRADY (von), *Leben und Wirken des Generals Karl von Grolman*, III,... p. 222-223.

autrichiennes et fédérales réunies en huit semaines sur la ligne Trèves – Rastatt ; cette précision géographique indique déjà que la Belgique n'est pas le premier souci de Radowitz puisqu'il oublie de parler du dispositif plus au Nord. Trois semaines plus tard, 500.000 hommes auraient été sous les drapeaux. Dans le même temps, l'armée française n'aurait été capable d'aligner que 250.000 hommes pour son offensive. Ce désavantage français aurait conduit, « mit Gottes Hilfe », à une défaite certaine de la France. Dans le même temps, la France aurait non seulement été vaincue sur terre mais aussi sur mer. Sa flotte aurait été détruite par les flottes russe et anglaise ; Alger aurait été prise. La supériorité des alliés aurait été d'autant plus grande que la Sainte-Alliance reconstituée aurait pu compter sur une grosse armée russe en réserve. C'est ici que la Belgique entre en ligne de compte. Radowitz envisage dans son plan de campagne hypothétique le débarquement d'un petit contingent russe à Anvers, sans doute en raison de la rapidité qu'offre la voie maritime par rapport à la voie terrestre pour déplacer ce contingent venu de loin¹. Le général Radowitz est à peu près certain que la Belgique se serait alliée aux quatre Puissances. Dans le cas inverse, écrit Radowitz, elle se serait exposée à être vaincue par une offensive combinée de la Prusse avec la Hollande :

« La Belgique aurait soit, de manière la plus probable, rejoint le mouvement général contre la France, soit elle aurait succombé à une offensive combinée avec la Hollande »².

Dans la mesure où ce passage a été rédigé après coup, alors que la Belgique venait de démontrer, au cours des événements de 1840, sa capacité de ne pas céder aux sirènes françaises, il est difficile de présumer de l'opinion exacte de Radowitz au moment des faits. Quoiqu'il en soit, notons que Radowitz, même après les événements, n'évoque pas l'hypothèse d'une Belgique neutre épargnée par la guerre. Dans son esprit, il paraît évident qu'en cas de conflagration européenne en 1840, la Belgique aurait été amenée à choisir son camp. Et dans le cas où la Belgique se serait alliée avec la France, elle aurait été vaincue par « einem mit Holland Kombinierten Angriffe »³.

Il s'agit bien entendu ici de l'opinion de Radowitz. Werther était-il du même avis, lui qui soupçonnait depuis plusieurs années une collusion de la Belgique avec la France ? C'est ici

¹ RADOWITZ (Joseph Maria von), *Zur Geschichte meines Lebens...*, p. 80-81. Les liens de la Cour des Pays-Bas avec celle de Russie ne sont sans doute pas étrangers à ces considérations de Radowitz. La soeur de Nicolas Ier Anna Pavlovna est en effet l'épouse de Guillaume II des Pays-Bas. Voir VOLKMANN (Jean-Charles), *Généalogie des Rois et des Princes*, Paris, Gisserot, 1998.

² RADOWITZ (Joseph Maria von), *Zur Geschichte meines Lebens...*, p. 81

³ *Ibidem*.

qu'il convient de rappeler la dépêche du général Willmar à Lebeau en date du 18 novembre 1840, c'est-à-dire quelques jours avant le début des négociations austro-prussiennes. Alors que pendant des années, Werther a été un opposant acharné des mesures militaires belges, le représentant belge à Berlin observe à la mi-novembre un changement complet d'appréciation de la part du ministre prussien des Affaires étrangères. Contre toute attente, Werther convient à la mi-novembre 1840 de l'utilité d'une augmentation du personnel militaire belge pour garnir les forteresses de la frontière méridionale. Il continue cependant à émettre des réserves concernant un accroissement des garnisons belges du côté des frontières septentrionales et orientales de la Belgique¹. Il paraît évident que Werther, informé qu'un plan de guerre contre la France est en passe d'être conclu, espère la participation de la Belgique aux côtés des Puissances de la Sainte-Alliance. La Prusse ne vient-elle pas d'ailleurs trois semaines plus tôt de promettre à la Belgique qu'elle garantira la neutralité de son territoire ? Certes, les promesses ne valent pas les intentions et les actes. Il n'empêche qu'une telle promesse suivie quelques semaines plus tard d'un passage en force sur le territoire belge aurait été une faute diplomatique de la part de la Prusse². Un tel changement des esprits est également mentionné par le publiciste allemand Arendt dans un ouvrage sur la neutralité belge :

« Jusqu'en 1840, l'Allemagne n'eut que peu de confiance dans la neutralité belge, et de là vient que tous les plans conçus dans la prévision d'une guerre contre la France étaient si peu favorables au maintien de cette neutralité. A cette époque, l'attitude impartiale et forte du cabinet de Bruxelles opéra dans les esprits un revirement complet et décisif ; les événements ayant fait craindre une guerre avec la France, on se mit de tous côtés à étudier les moyens de repousser l'agression d'un si redoutable voisin, on dressa des plans de campagne, on examina les points les plus favorables à l'attaque et à la défense, les chances probables de l'une et de l'autre. On fut ainsi amené tout naturellement à se demander quel serait le rôle de la Belgique dans un conflit qu'on croyait prochain ; au commencement, on fut presque unanime à ne pas croire à la conservation de la neutralité ; les sympathies de la nation, disait-on, sont pour la France ; le Gouvernement, quand même il voudrait s'en tenir à la position que les traités lui ont faite, sera entraîné et forcé, en quelque sorte, à ouvrir ses frontières et ses forteresses aux troupes françaises, et à joindre son armée à ces dernières pour marcher contre nous. On fut si convaincu que telle serait la conduite de la Belgique, qu'on bâtit des plans entiers de campagne sur cette supposition ; plusieurs écrivains militaires la prirent pour point de départ dans l'exposé de leurs combinaisons stratégiques ; survint alors la déclaration si catégorique du Gouvernement belge, de vouloir maintenir une neutralité loyale, sérieuse et forte, déclaration qui fut corroborée par l'attitude calme et ferme à la fois du pays, qui ne montrait aucune disposition à embrasser tel parti plutôt que tel autre, dans la lutte entre la France et les Puissances.

¹ MAEB, IND, I, Willmar (Berlin) à Lebeau (Bruxelles), le 18 novembre 1840.

² Lettre du général Willmar (Berlin) à Lebeau (Bruxelles), le 26 octobre 1840, citée in BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 74.

Ces faits donnèrent à réfléchir ; on étudia de nouveau, et d'une façon moins superficielle et moins prévenue, les questions qui se rattachent à la conservation de la neutralité belge ; il s'opéra alors un revirement complet dans l'opinion, au point que, dans des écrits publiés sur les systèmes de défense à adopter par l'Allemagne, en cas d'une guerre avec la France, on alla jusqu'à baser tous les plans sur cette neutralité »¹.

En cas de victoire de la Prusse sur la France, quelle aurait été le sort de la Belgique ? Alliée à la France, nul doute que son existence politique aurait été remise en question. La carte de l'Europe aurait alors été remodelée dans le sens des intérêts allemands. Et la constitution d'une nouvelle barrière efficace face à la France aurait été la clef de voûte des négociations. Il n'est pas impossible d'ailleurs que, même si la Belgique avait choisi « la bonne alliance » avec les quatre Puissances, son territoire n'eût été appelé à s'intégrer dans un espace politique plus large et plus solide. Les projets politiques du futur Kaiser le suggèrent. A l'époque, Frédéric-Guillaume IV caresse le doux rêve que son plan de défense de l'Allemagne permettra à terme la reconstitution du Saint Empire Romain de la Nation Germanique sous la houlette d'un archiduc autrichien. S'il n'espère pas pour lui la couronne impériale, il espère néanmoins jouer un rôle historique dans la constitution de ce nouvel ordre européen. Tout comme Radowitz, il appelle de ses vœux l'intégration de la Suisse et des Pays-Bas dans la Confédération germanique et pourquoi pas la reconstitution de l'ancien Duché de Bourgogne, au profit ou aux dépens de la Belgique, comme nouvelle barrière face à la France². Moins de deux ans plus tard, en janvier 1842, le Roi de Prusse proposera d'ailleurs à Léopold Ier, par l'entremise de la Reine Victoria et du Baron von Stockmar, d'intégrer la Confédération germanique³. Le Souverain belge déclinera poliment l'offre. Les tentatives prussiennes de limiter la souveraineté belge en matière de défense lors de la question des forts de Campine et même durant la question d'Orient, n'avaient guère plus au Souverain belge : « Il est évident que rien ne serait meilleur que de lier aussi étroitement que possible mon pays à l'Allemagne. Le sentiment public était en faveur de cette alliance ; il y est encore aujourd'hui. Mais comme, il y a quelques années, les Allemands poussaient l'intransigeance jusqu'à

¹ Cité in BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 138-139.

² HASSEL (Dr. Paul), *Joseph Maria v. Radowitz...*, I, pp. 311-312.

³ Les sentiments du Roi de Prusse en ce début d'année 1842 restent très méfiants vis-à-vis de la Belgique. Au cours de son entretien avec le confident de Léopold Ier le Baron von Stockmar à Londres fin janvier, Frédéric-Guillaume IV explique qu'il ne croit pas en l'avenir de l'indépendance belge. Encore deux générations tout au plus, déclare-t-il, et le petit royaume aura disparu. Frédéric Guillaume IV n'a pas confiance en la politique belge concernant ses forteresses. Lui et tous ses généraux sont persuadés qu'en cas de guerre, d'une manière ou d'une autre, les forteresses belges tomberont immédiatement aux mains des Français. Un des arguments avancés confirmant cette hypothèse est que la loyauté des troupes belges à l'égard de leur Souverain est loin d'être assurée. Même s'il ne le formule pas explicitement, l'intention du Roi de Prusse est sans doute à terme de transformer les forteresses belges en forteresses fédérales afin d'éviter qu'elles ne tombent dans la mouvance française. STOCKMAR (E. von) (Baron), *Memoirs of Baron Stockmar...*, II, p. 78-80.

l'enfantillage, nous donnant des coups de pied sans raison, le rapprochement est moins facile qu'avant »¹.

¹ Lettre de Léopold Ier à Victoria, le 4 février 1842, citée in DE RIDDER (A.), *Histoire diplomatique 1914-1918*, in *La Belgique et la Guerre*, IV, préface de Eugène Beyens, Bruxelles, Henri Bertels, 1925, p. 9.

II. 1839 – 1848 : les incertitudes de la politique défensive belge

Une fois la reconnaissance de la Belgique et de ses frontières pleinement actée par les Pays-Bas et les Chambres belges en avril 1839, le Gouvernement ne peut plus ignorer les clauses de la convention des forteresses exigeant le démantèlement de Menin, Ath, Mons, Philippeville et Mariembourg. A nouveau, le cabinet de Bruxelles juge le moment très mal choisi. La perte du Limbourg et du Luxembourg est considérée très sévèrement par les parlementaires belges accablant le Gouvernement d'un grand nombre de griefs. Venir réclamer auprès d'eux des crédits pour la démolition des forteresses, démolition exigée qui plus est par les Puissances, aurait été un suicide politique pur et simple. Par une dépêche du 29 juillet 1839, le cabinet de Bruxelles fait connaître aux Puissances sa position politique délicate et exprime son désir de voir ajourner à une date ultérieure l'exécution de la convention des forteresses. Selon le général Goblet, il faut compter aussi avec la crainte qu'inspire au Gouvernement une réaction hostile de la France. Si la France avait feint au début d'apprécier le règlement de cette question comme étant à son avantage, la classe politique jugeait de plus en plus sévèrement les traités de 1831 et l'affront qui avait été fait à la grandeur de la France dans la fixation de la frontière belge¹. Durant la crise d'Orient, le réveil des vieux démons français tels l'aspiration vers la rive gauche du Rhin ou la révision des traités de 1815, n'est pas fait non plus pour calmer les appréhensions belges².

Par crainte de la France, le Gouvernement belge a tout simplement renoncé pendant plusieurs années à trancher la question du système défensif belge et surtout du budget qui devait lui être consacré. Les sommes allouées à l'armée passaient chaque année devant les Chambres sous forme de crédits provisoires comprenant notamment les dépenses nécessaires à l'entretien des forteresses à détruire³. Cette situation ambiguë ne manque pas de susciter des interrogations de la part des parlementaires belges à qui le texte exact de la convention de 1831 n'a jamais été soumis⁴. La question finit par être posée à la Chambre en 1843. Une initiative est prise par la section centrale de la Chambre qui désire faire rayer du budget les sommes destinées à l'entretien des forteresses qui n'ont plus de but. Il n'en fallait pas plus pour attirer l'attention

¹ GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances...*, p. 244-245.

² DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 88-91.

³ BANSART (O.), *Le Parlement et l'Armée de 1830 à 1860*, in *Carnet de la Fourragère*, III-4, p. 387-397 ; APC, 20 décembre 1844, p. 449.

⁴ APC, 15 mars 1845, p. 1178.

des représentants des Puissances présents à Bruxelles¹. L'ambassadeur anglais Seymour saisit la balle au bond avec ses homologues autrichien et prussien : il s'agit à n'en pas douter d'une bonne occasion de contenter tout le monde. En effet, la France accepterait sans doute plus facilement des mesures réclamées par les députés belges que par les quatre Puissances². Dans ses souvenirs, le général Goblet mentionne qu'au printemps 1843, les conseils de Vienne, Berlin et Londres n'ont pas été pris en compte par le Gouvernement belge³. En réalité, le général Goblet, revenu à la tête des Affaires étrangères depuis peu, ne s'est pas contenté à l'époque d'un simple rappel à l'ordre des Puissances. A la mi-juin, il s'est adressé directement aux représentants des Puissances signataires pour obtenir de leur part des documents officiels établissant de façon formelle la position de leur gouvernement respectif. Le général désirait rassembler un maximum de documents pour préparer sa défense lors d'une commission secrète de la Chambre qui devait se tenir prochainement sur le sujet. Seymour note avec amusement que, s'il s'agit pour le Gouvernement belge, par cette démarche, d'assurer ses positions face à au Parlement, il s'agit aussi pour le général Goblet d'assurer ses arrières dans une controverse où il est directement concerné à cause de son implication dans les négociations relatives à la convention des forteresses, ce qui n'est pas sans lui attirer certaines inimitiés, notamment du côté de la France et des députés francophiles⁴.

Après cet incident, le Gouvernement belge cherche à gagner du temps en faisant valoir au début de 1844 l'article V de la convention des forteresses stipulant que les Puissances signataires doivent s'acquitter d'abord du versement du résidu revenant à la Belgique, sur les sommes originaires affectées à la construction des forteresses. Les Puissances n'apprécient pas cette manœuvre dilatoire et répondent unanimement que ce résidu n'existe plus. Leur réponse constitue en soi une nouvelle sommation à la Belgique de remplir ses engagements. La Belgique promet alors qu'un projet d'organisation de la force publique va être présenté à la législature et solutionnera l'ensemble de la question. Mais les craintes d'indisposer la France et le conservatisme de certains membres de l'armée belge répugnant à modifier la structure de l'armée poussent le Gouvernement de l'époque à postposer une

¹ Lettre de Metternich à Woyna, Vienne, le 30 novembre 1844, reproduite dans DE RIDDER (A.), *La Belgique et le Prince de Metternich...*, p. 93.

² NA – UK, FO / 100, Seymour (Bruxelles) à Aberdeen (Londres), le 16 juin 1843.

³ GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances...*, p. 246-252. La Russie est la dernière puissance à avoir établi des relations diplomatiques avec la Belgique en 1853 et n'avait envoyé aucun représentant officiel à Bruxelles. TERLINDEN (Charles) (Vicomte), *L'Etablissement des relations diplomatiques entre la Belgique et la Russie*, in *Revue d'Histoire diplomatique*, XXVII, 1923, n° 4, p. 398.

⁴ NA – UK, FO / 100, Seymour (Bruxelles) à Aberdeen (Londres), le 16 juin 1843.

nouvelle fois la question¹. En 1844, Metternich fait remarquer, dans ses instructions au Comte de Woyna, le futur représentant autrichien à Bruxelles, que l'indécision belge n'est pas sans rapport avec certains cafouillages des autres Puissances signataires : « C'est ainsi que nous avons vu un Ministre de Prusse à Bruxelles (voyez le rapport de cette ville n° 43 du 30 juin 1841) élaborer un mémoire pour prouver qu'il étoit (sic) du plus haut intérêt pour les Puissances, non de faire exécuter, mais d'abroger la Convention de 1831, c'est ainsi que nous avons vu, ces derniers temps, le cabinet de la Haye, qui d'origine avoit (sic) été le premier à réclamer la démolition des dites forteresses, virer de bord, et en demander la conservation, comme d'autant de boulevards de son propre territoire »².

Le diplomate autrichien explique que ces variations et divergences d'opinion s'expliquent facilement. Elles tiennent à la diversité des jugements concernant la situation morale et politique de la Belgique en Europe. D'aucuns prétendent qu'elle est une simple dépendance de la France et que les forteresses doivent par conséquent être détruites car elles « n'auroient (sic) plus d'autre destination possible que celles de servir de points d'appui à l'ennemi commun »³. D'autres estiment que la Belgique a prouvé sa capacité de rester indépendante dans le concert européen. Ayant fait ses preuves, notamment en 1840, on pense qu'elle est à même de mettre ses forteresses à l'abri d'un coup de main. Il est par conséquent devenu inutile d'exiger leur destruction. D'autres enfin, comme Metternich, estiment que, quelles que soient les orientations politiques de la Belgique, elle sera toujours trop faible pour préserver sa frontière sud d'une incursion française et que la raison exige que les forteresses les plus proches de la France soient démantelées : « si déjà en 1815 nous avons cru le royaume uni des Pays-Bas trop foible (sic) pour bien garder et bien défendre un aussi grand nombre de forteresses, nous devons reconnaître moins encore cette faculté au nouveau royaume belge »⁴. Mais Metternich se garde bien de décider quel sera le moment opportun d'exiger de la Belgique l'exécution de ses obligations. Il y aurait, note-t-il, peut-être plus de désavantages que d'avantages politiques à réveiller de pareilles prétentions. Les Belges ont laissé passer une occasion en or en 1843 et le diplomate autrichien ignore quand une telle opportunité se présentera à nouveau. Il laisse cette décision « aux Puissances appelées plus directement que

¹ GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances...*, p. 253-256.

² Lettre de Metternich à Woyna, Vienne, le 30 novembre 1844, in DE RIDDER (A.), *La Belgique et le Prince de Metternich...*, p. 94.

³ *Ibidem*.

⁴ *Idem*, p. 95.

nous à surveiller les positions stratégiques des contrées de Sambre-et-Meuse »¹. L'Autriche se contentera à l'avenir de suivre le mouvement.

En 1845, le débat est particulièrement vif au moment d'aborder la question du budget du ministère de la Guerre. Le cabinet doit affronter les questions de plus en plus embarrassantes des parlementaires, refusant de voter des sommes considérées comme trop importantes tant qu'une solution d'ensemble ne sera pas trouvée au problème des forteresses. La question est vaste car il s'agit aussi de déterminer les effectifs de l'armée belge. Or, certains députés font valoir avec raison qu'il est impossible de fixer un chiffre définitif si l'on ignore les garnisons qu'il convient de maintenir dans certaines villes du pays. Ils réclament la publication des clauses exactes de la convention qui n'ont toujours pas été publiées². L'attention des représentants des trois Puissances concernées est attirée par toute une série de propos tendant à accréditer la thèse d'une liberté totale de la Belgique en matière de fortification³. Une brochure d'un dénommé Van Hecke circule, rencontrant un franc succès de librairie et selon laquelle les forteresses belges ne doivent pas être détruites⁴. Le général Goblet semble lui-même accréditer publiquement la thèse qu'une décision sera prise quand le Gouvernement en aura jugé l'opportunité et uniquement avec le consentement du Parlement. Selon les représentants des Puissances signataires, il s'agit là d'une violation flagrante des termes du traité. Goblet confie en privé à l'ambassadeur anglais qu'il en est bien conscient mais qu'il ne peut se passer de l'aval du Parlement pour voter les crédits nécessaires à la démolition. Le cabinet belge est à ce point tiraillé entre les opinions contradictoires que le ministre de l'Intérieur Nothomb va jusqu'à reprocher aux Puissances de ne pas poser un ultimatum clair à la Belgique. Une fois cet ultimatum posé, déclare-t-il à l'ambassadeur anglais, les Chambres seraient bien obligées de s'incliner. Les trois Puissances sont vexées de pareilles remarques car elles sont toujours demeurées unanimes dans leur volonté de voir les termes de la convention de 1831 enfin remplis ; elles demandent juste au Gouvernement belge de prendre ses responsabilités sans les impliquer inutilement⁵. Malgré cette pression concertée de la Prusse, de l'Autriche et de l'Angleterre, le Gouvernement belge hésite toujours car le

¹ *Ibidem.*

² APC, séances du 7 au 19 avril 1845.

³ Lettre de Seymour (Bruxelles) à Aberdeen (Londres), le 12 avril 1845, NA – UK, FO 10/115.

⁴ VAN HECKE (E.), *Une grave question concernant l'organisation définitive de l'armée et la sécurité de la Belgique*, Bruxelles, Société belge de librairie, 1845, 24 p. ; L'ambassadeur anglais indique que le style de la brochure est plutôt médiocre. Son succès auprès du public belge montre, selon lui, tout l'intérêt que la population belge accorde à la problématique des forteresses. NA – UK, FO 10/115, Seymour (Bruxelles) à Aberdeen (Londres), Bruxelles, le 5 avril 1845.

⁵ NA – UK, FO 10/115, Lettres de Seymour (Bruxelles) à Aberdeen (Londres), les 8 et 12 avril 1845.

Gouvernement français laisse croire qu'il verrait à regret le cabinet de Bruxelles céder aux instances des Puissances signataires de la convention¹.

En 1846, le ministre de la Guerre, le général Du Pont, présente un plan visant à réactiver partiellement le dossier des défenses de la frontière nord. Il désire compléter la ligne du Demer et de la basse Dyle en achevant les fortifications de Diest qui, après dix ans, ne sont toujours pas terminées. Il veut également compléter celles-ci par une tête de pont à Aarschot et peut-être dans l'avenir à Malines. La demande de crédit présentée à la Chambre prévoit enfin la démolition des fortifications passagères de Hasselt et la création de fortifications complémentaires à Audenarde². Le projet est rejeté par les parlementaires belges en raison des ambiguïtés de la politique défensive du pays. Il est par ailleurs jugé inutile puisque la Hollande n'est plus à l'époque considérée comme une puissance hostile à la Belgique comme ce fut le cas en 1837. Le ministère de la Guerre n'obtient que les crédits nécessaires pour l'achèvement des travaux de Diest en raison des dépenses formidables qui y ont déjà été engouffrées³. A cette occasion, les Puissances signataires de la convention des forteresses gardent le silence⁴. Dès 1845, le *Foreign Office* avait bien été tenté de modérer la Belgique dans son obstination à poursuivre les fortifications de Diest mais il s'était abstenu sur les conseils de son ambassadeur à Bruxelles⁵. En 1846, l'Angleterre est néanmoins soulagée de voir le projet de « tête de pont d'Aarschot » tomber à l'eau⁶.

Les discussions sans fin autour du budget du ministère de la Guerre et l'opposition pacifiste de certains députés ne contribuent pas à l'amélioration du dossier qui sent de plus en plus la poudre à mesure que les années passent⁷. L'entretien des forteresses est un puits sans fonds ; en l'absence d'un programme politique cohérent, l'état de la barrière fortifiée belge risque

¹ GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances...*, p. 255.

² APC, 14 janvier 1846, document n° 91, p. 427, *Crédit spécial de 453.000 francs au département de la Guerre, destiné à l'exécution de travaux militaires et aliénation de terrains militaires, Exposé des motifs*.

³ APC, séances du 9 au 13 février 1846. Une citadelle doit fermer le flanc ouest de l'enceinte fortifiée. Les travaux débutent en 1846 et sont achevés en 1855 ou 1856. STEVENS (F.E.), *Diest...*, p. 256.

⁴ GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances...*, p. 258.

⁵ Seymour déconseille au *Foreign Office* de faire des reproches à la Belgique. Ce faisant, il se serait mis en contradiction avec la position prise par Lord Palmerston en 1837, soutenant contre la Prusse et l'Autriche les fortifications de Diest. Seymour souligne également que les fortifications de Diest répondent aux vœux de Léopold Ier. NA – UK, FO 10/115, Lettre de Seymour (Bruxelles) à Aberdeen (Londres), le 26 avril 1845.

⁶ NA – UK, FO 10/121, Lettre de Seymour (Bruxelles) à Aberdeen (Londres), le 12 février 1846.

⁷ BANSART (O.), *Le Parlement et l'Armée de 1830 à 1860*, in *Carnet de la Fourragère*, III-4, p. 387-397 ; JACOBS (E.A.), *Contribution à l'étude du milieu militaire belge. Les officiers au Parlement (1831-1848)*, in *Revue internationale d'histoire militaire*, 24, 1965, p. 413-438.

bien à la longue de se détériorer¹. Certains députés au Parlement tablent même sur un abandon de certaines forteresses : ce que les hommes politiques ne peuvent faire, le temps se chargera de le faire pour eux ! En réalité, ce serait un très mauvais service à rendre au pays en cas de guerre avec la France puisque cette dernière s'en emparerait d'autant plus facilement².

En 1847, les débats s'enveniment dès l'ouverture de la discussion sur le budget du ministère de la Guerre. Certains députés refusent de voter les crédits pour l'achèvement des fortifications de Diest alors que ces dernières sont presque terminées. De nouvelles réclamations s'élèvent contre l'augmentation des dépenses militaires que l'on attribue toujours à l'absence d'un plan d'ensemble de la défense nationale³. Le député Lejeune regrette qu'aucune discussion générale n'ait suivi la publication de l'ouvrage du lieutenant-colonel Eenens⁴ intitulé *Anvers et la nationalité belge*. Cet ouvrage a été commenté favorablement dans la *Gazette militaire et littéraire* de Berlin⁵ et remarqué par l'ambassadeur anglais à Bruxelles qui s'est empressé d'en envoyer un exemplaire à Londres⁶. Le lieutenant-colonel Eenens ne croit pas que la neutralité belge sera respectée : « (...) respecter une neutralité est l'exception, la violer est la règle »⁷. L'officier belge pense que le danger principal ne vient pas du Nord mais du Sud, ce qui explique sans doute le commentaire

¹ Le Fonds Fortifications du Musée Royal de l'Armée a conservé pour nombre de places fortes, le détail des dépenses d'entretien effectuées au cours des premières années de l'indépendance.

² Le commissaire du Roi, le lieutenant-colonel Beuckers tient cependant à relativiser les rumeurs sur l'état prétendument catastrophique des forteresses belges. Celles-ci sont en bien meilleur état que la plupart des forteresses européennes : « Je n'hésite pas à dire qu'il n'existe peut-être pas en Europe une forteresse, quelle qu'elle soit, à moins qu'elle ne vienne immédiatement d'être construite, qui se trouve dans un état meilleur que la plus mauvaise de nos forteresses ». Il s'attire immédiatement une apostrophe d'un député qui cite l'état préoccupant de celle de Mons. Selon le commissaire du Roi, elle ne comporte qu'une « innocente crevasse qui a le malheur d'être apparente ». *APC*, 7 avril 1845, p. 1266.

³ *APC*, séances du 29 janvier au 3 février 1847.

⁴ EENENS, Alexis-Michel, (1805-1883), Officier du Génie, écrivain militaire et député libéral. Second lieutenant au 5^e bataillon d'artillerie de milice en garnison à Namur pendant la révolution de 1830, il contribue à la reddition de la forteresse en refusant de tirer sur les Namurois, s'estimant délié de son serment de fidélité au Roi Guillaume. Sa forte personnalité lui attirera régulièrement les remontrances de ses supérieurs tout au long de sa carrière militaire dans l'armée belge. Mis en non-activité par un arrêté royal du 23 novembre 1846 pour cause d'activité politique incompatible avec sa fonction d'officier, il est rappelé au métier des armes par l'arrêté royal du 27 février 1848. Il connaît alors une brillante carrière comme officier jusqu'à sa promotion au rang de lieutenant général inspecteur général de l'artillerie le 24 juin 1866. Il refuse peu de temps après le poste de ministre de la Guerre que lui propose Frère-Orban. Le 15 juillet 1870, le Roi lui confie le commandement de l'armée d'Anvers où il contribue à mettre la place en état de défense face au risque d'une entrée des belligérants sur le sol belge. Retraité en 1873, il continue une activité intense de publiciste militaire. LECONTE (L.), *La vie étonnante du Lieutenant général Eenens*, Schaerbeek, Maison des Arts, 1955, 36 p.

⁵ *APC*, 3 février 1847, p. 703

⁶ NA – UK, FO 10 / 130, Waller (Bruxelles) à Palmerston (Londres), le 6 février 1847. A la demande du *Foreign Office*, Waller transmet une nouvelle copie de la brochure le 13 février, ce qui indique que les réflexions stratégiques d'Eenens ont été prises au sérieux à Londres. NA – UK, FO 10 / 130, Waller (Bruxelles) à Palmerston (Londres), le 13 février 1847.

⁷ EENENS (A.-M.), *Anvers et la nationalité belge*, Liège, F. Oudart, 1846, p. 3-4.

élogieux de son ouvrage dans une revue militaire prussienne bien en vue à Berlin. Il ne nomme pas directement la France mais déclare que les forces principales des armées étrangères pénétreront probablement en Belgique entre la Meuse et l'Escaut, pays « ouvert et sillonné de routes nombreuses » contrairement au Luxembourg ou même aux Flandres coupées de fossés et de plantations¹. C'est pourquoi, face au danger venant du Sud, il préconise l'établissement d'un camp retranché à Anvers qui servira de zone de repli et place de dépôt à l'armée belge, à la manière de l'armée anglaise à Torres Vedras en 1810². Anvers deviendra le véritable « pivot de la défense du pays³ ». Parce qu'il remet totalement en question le système défensif belge et désigne l'ennemi présumé le plus dangereux, le livre du lieutenant-colonel Eenens bouscule quelque peu la prudence et les habitudes dans lesquelles était engoncé le milieu militaire belge. La crise de 1848 viendra confirmer les théories de l'officier belge.

¹ *Idem*, p. 13.

² *Idem*, p. 4.

³ *Idem*, p. 13.

III. La crise de 1848

A. L'avènement de la seconde République et la crainte d'une guerre européenne

1. Mesures de précaution en Belgique

Le 25 février 1848, le Prince de Ligne, ambassadeur de Belgique à Paris, transmet à Bruxelles la nouvelle de la proclamation de la République¹. Un peu partout en Europe, on craint que la France n'ait des ambitions territoriales du côté de la Belgique. Le Prince de Ligne partage les mêmes appréhensions. Si le parti révolutionnaire l'emporte sur le Gouvernement modéré de Monsieur de Lamartine, la Belgique risque bien de devenir à nouveau le champ de bataille de l'Europe². Quand des rumeurs atteignent Londres au sujet d'une invasion française imminente, l'ambassadeur belge Sylvain Van de Weyer prend tellement l'affaire au sérieux qu'il décide de solliciter immédiatement auprès de Palmerston l'envoi d'une flotte anglaise dans l'estuaire de l'Escaut, sans avoir reçu la moindre instruction de Bruxelles. Justifiant son action après coup auprès du cabinet d'Hoffschmidt, Van de Weyer déclare que l'urgence de la situation nécessitait cette façon de faire peu orthodoxe ; la présence sur l'Escaut d'une flotte anglaise aurait été une démonstration décisive et aurait forcé le Gouvernement révolutionnaire de France à abandonner ses projets d'invasion. Le chef de la diplomatie anglaise répond à Van de Weyer que sa démarche est importante mais qu'elle nécessite de la part du Gouvernement belge une demande formelle par écrit pour être prise en considération par le *Foreign Office*. Lord Palmerston en profite pour s'informer de l'état dans lequel se trouvent les forteresses du pays. Van de Weyer lui répond en ces termes : « elles ne sont ni négligées, ni dégarnies. Le Gouvernement connaît toute l'importance de la ligne de la Meuse. En cas de danger imminent, Anvers deviendrait sans doute le siège du Gouvernement. Nos communications avec la mer seraient toujours libres, si elles étaient protégées par des vaisseaux anglais »³. En réalité, la démarche de Van de Weyer perturbe la politique modérée

¹ Prince de Ligne (Paris) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 25 février 1848, in DE RIDDER (A.), *La Crise de la Neutralité belge de 1848. Le dossier diplomatique*, Bruxelles, Weissenbruch, 1928, I, doc. n° 1 bis, p. 4-5 [abrégé désormais de la façon suivante : DE RIDDER 3, I et DE RIDDER 3, II pour le second volume de documents].

² DE RIDDER (A.), *La Belgique et la reconnaissance de la deuxième République française*, in *Revue générale*, novembre 1914, p. 627-628.

³ Van de Weyer (Londres) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 27 février 1848, in DE RIDDER 3, I doc. n° 4, p. 6-8.

du département des Affaires étrangères qui a encore en mémoire les reproches anglais faits à la Belgique en 1840 lorsqu'elle avait pris des mesures militaires sans consulter les Puissances garantes préalablement. La précipitation de Van de Weyer risque en outre d'indisposer la France si celle-ci vient à l'apprendre. Selon le cabinet bruxellois, la Belgique dispose de forces suffisantes pour une résistance en cas d'invasion soudaine qui ne serait menée nécessairement, si elle avait lieu, que par un faible contingent rassemblé à la hâte. En cas d'invasion préparée de la part de la France, la Belgique aurait le temps de faire appel aux autres Puissances garantes¹. Ainsi, toute l'attitude de la Belgique dans la crise qui s'annonce va consister à rester ou à paraître rester l'amie de la France, sa redoutable voisine, tout en conservant la certitude, le cas échéant, de l'appui et même de l'intervention des grandes Puissances garantes de sa nationalité.

Mais Van de Weyer n'est pas le seul à s'inquiéter et à préconiser une action rapide des garants. Le 28 février, Léopold Ier demande à son ministre des Affaires étrangères s'il a connaissance d'une quelconque déclaration française relative aux anciennes frontières de la France. Il lui demande également d'écrire aux ministres de Belgique à Berlin, Vienne et Londres pour les charger de dire aux gouvernements auprès desquels ils sont accrédités que la Belgique réclame le secours « qui est dû d'après les traités »². Le même jour, le Roi Léopold écrit à Metternich que le meilleur remède contre le péril révolutionnaire consiste dans une union étroite entre les quatre Puissances³ immédiatement intéressées et dans la réunion à Londres d'une nouvelle conférence en vue d'influencer l'Assemblée constituante à Paris. « Tout le monde doit sentir, à Vienne, que c'est le moment de défendre la société politique de l'Europe contre un désordre complet, précurseur de l'anarchie la plus effroyable »⁴. Le Roi propose dans sa lettre que la garantie de 1839 soit renouvelée par l'Autriche, la France, la Prusse et l'Angleterre – pas par la Russie qui n'a toujours pas régularisé ses relations diplomatiques avec la Belgique. Il fait une proposition similaire à l'Archiduc Jean. Aucune réponses concrètes ne suivent les ouvertures du Souverain belge⁵. La Prusse fera elle-même

¹ D'Hoffschmidt (Bruxelles) à Van de Weyer (Londres), le 29 février 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 23, p. 32-34.

² Léopold Ier à d'Hoffschmidt, Bruxelles, le 28 février 1848. Alfred de Ridder note en bas de page que « l'original de cette lettre se trouve en possession de Mme la Comtesse van der Burch. On n'en trouve pas trace dans les archives du département des Affaires étrangères. Les dépêches adressées à Van de Weyer, Nothomb et O'Sullivan n'y font aucune allusion ». DE RIDDER 3, I, doc. n° 11, p. 14-15.

³ Angleterre, Prusse, Autriche, Pays-Bas.

⁴ Léopold Ier à Metternich, le 28 février 1848, citée in CORTI (E.-C.) et BUFFIN (C.), *Léopold Ier...*, p. 203.

⁵ THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 98-99.

une proposition d'alliance des quatre Puissances deux semaines plus tard à l'Angleterre¹. Peut-être la proposition de Léopold Ier a-t-elle contribué à cette démarche audacieuse de Berlin.

En ces temps de crise européenne, la France n'est pas le seul objet de préoccupation de la Belgique. Les 27 et 28 février, le général Baron Willmar, ministre de Belgique à La Haye, informe que des bruits circulent sur l'intention du Gouvernement de La Haye de rassembler des troupes vers Breda². D'aucuns prêtent à la Hollande l'intention de profiter de la crise pour récupérer les provinces belges perdues en 1830. Le général Willmar fait entendre au Gouvernement des Pays-Bas qu'un rassemblement de troupes néerlandaises vers la frontière belge, même s'il est destiné à se protéger de certaines menées révolutionnaires, ne sert pas les intérêts hollandais. Au contraire, la Belgique se croira obligée de concentrer des troupes vers la Hollande au lieu d'employer toutes ses forces contre le danger français³. Très vite cependant, les nuages cessent de s'amonceler sur la frontière belgo-néerlandaise, au profit d'une action combinée de la Belgique et des Pays-Bas en cas d'attaque française. Cette décision est prise le 29 février 1848, lors d'un conseil de cabinet présidé par le Roi Guillaume II. Le général Willmar en informe immédiatement Bruxelles : « on se déclare prêt à donner au Gouvernement belge soit par moi, soit par l'envoyé des Pays-Bas à Bruxelles, toutes les explications qui pourraient être désirées sur les mesures qu'on pourrait également juger nécessaires ici »⁴. Selon les termes de Guillaume II dans un entretien avec Willmar, en cas de guerre avec la France, la Belgique serait le « mur » et les Pays-Bas le « contrefort »⁵. Il ne s'agit pas de promesses en l'air car début mars, une correspondance s'établit entre les deux Souverains⁶. Dans une lettre en date du 8 mars 1848, Guillaume II s'avance très loin sur le

¹ Van de Weyer (Londres) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 16 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 145, p. 210-214.

² Lettres de Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), les 27 et 28 février 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 7 et n° 8, p. 10-11.

³ Lettre de Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 29 février 1848, citée in HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849 sur les rapports hollando-belges*, in *Revue de l'Université de Bruxelles*, 1924-1925, p. 394.

⁴ Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 29 février 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 17, p. 23-24.

⁵ Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 1er mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 24, p. 34-35.

⁶ DE RIDDER 3, I, p. XXI. Alfred de Ridder évoque le contenu de cette correspondance dans son ouvrage mais n'a édité aucune des lettres échangées entre les deux Souverains. L'échange de lettres est néanmoins évoqué dans une lettre du général Willmar au Roi Léopold Ier du 7 mars 1848, présentant les excuses de Guillaume II pour n'avoir pu répondre à la lettre précédente du Souverain belge. Willmar (La Haye) à Léopold Ier (Bruxelles), le 7 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 86, p. 139-140. Dans son article, HUISMAN fait plusieurs fois allusion à cette correspondance entre Léopold Ier et Guillaume II. Selon lui, certaines lettres n'ont jamais été publiées ou uniquement des extraits. HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849 sur les rapports hollando-belges*, in *Revue de l'Université de Bruxelles*, 1924-1925, p. 393. HUISMAN (M.), *La*

terrain militaire. Il offre à Léopold Ier la protection des forteresses néerlandaises en cas de repli des troupes belges, jusqu'à l'arrivée des secours prussiens :

« Mais si Vous étiez attaqué, je porterais tout ce que j'ai de forces dans le Brabant septentrional, et si Vous deviez momentanément vous retirer avec l'armée de la Belgique, après avoir mis de fortes garnisons dans vos forteresses et en leur laissant les approvisionnements nécessaires, Vous trouverez chez moi une ligne de forteresses et une armée amie sur laquelle Vous pouvez hardiment vous replier. Si alors un corps d'armée prussien pouvait venir nous renforcer en débouchant par exemple par Maestricht sur les flancs et les arrières d'une armée française qui se serait portée vers la Hollande, il me paraît que Vous pourriez dans cette hypothèse reprendre l'offensive et rejeter l'ennemi commun au-delà de vos frontières. Voilà en grands traits l'ébauche de ma manière de voir »¹.

Remarquons au passage l'association de la Prusse à cette alliance défensive. L'objectif de Guillaume II est manifestement de constituer dans le Limbourg et le Brabant septentrional une position défensive solide contre la France révolutionnaire. Le 11 mars, il s'adresse directement à Frédéric-Guillaume IV pour obtenir son appui à propos la défense de la ligne de la Meuse dans le Limbourg. Le général Nepveu est envoyé en mission à Berlin afin de régler les modalités de cette assistance² : Venlo et Maastricht, forteresses hollandaises de plein droit, non soumises aux obligations qui lient le duché de Limbourg à la Confédération germanique, recevront exceptionnellement des garnisons allemandes ; tandis que les forteresses de Belgique et du Brabant septentrional constitueront une barrière défensive face à l'envahisseur³. Ces dispositions stratégiques, malgré leur caractère éphémère, sont importantes car elles continueront à être, avec le débarquement d'une flotte anglaise à Anvers, l'axe de la pensée défensive de Léopold Ier jusqu'à la fin de son règne⁴.

crise révolutionnaire de 1848 et le rapprochement hollando-belge in *Bijdragen voor vaderlandsche Geschiedenis en oudheidkunde*, 7^e série, III, 1-2, et VI, 1-2, Den Haag, 1935.

¹ Guillaume II à Léopold Ier, le 8 mars 1848, publiée par COLEBRANDER dans la revue néerlandaise *Onze Eeuw*, 1905, 1^{ère} partie, p. 279, citée in HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849...*, p. 403-404.

² Le général Willmar rapporte cette mission du général Nepveu qui « est animé actuellement de positions bienveillantes pour la Belgique ». Il s'agit selon lui d'un gage supplémentaire de la sincérité de Guillaume II à l'égard de la Belgique. Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 12 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 130, p. 192-193.

³ HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849...*, p. 405.

⁴ Dans sa correspondance, le Souverain belge évoquera au moins à deux reprises ce dispositif défensif face à la France. Dans une lettre au Roi de Prusse en 1853 [MAEB, IND, I Lettre de Léopold Ier à Frédéric Guillaume IV, le 8 février 1853] et en 1858, dans une lettre à son fils, le Comte de Flandre, à la veille de l'établissement d'une commission militaire chargée d'étudier la question des fortifications d'Anvers à laquelle ce dernier devait participer. Lettre de Léopold Ier à Philippe, Comte de Flandre, Laeken, le 21 mars 1858, APR, Fonds Comte de Flandre, 1/60, citée in MARCHESANI (Frédéric), *L'influence de Léopold I^{er} dans la politique étrangère de la Belgique : un oracle s'éteint*, mémoire de licence en histoire, Liège, ULG, 2006, p. 55.

La politique parallèle des Souverains n'étant pas toujours connue de leurs propres ministres, des rumeurs continuent à circuler début mars au sujet d'ambitions orangistes en Belgique. C'est pourquoi Palmerston adresse un avertissement à Schimmelpenninck, ministre des Pays-Bas à Londres, qui proteste en retour de la bonne foi de son Gouvernement¹. En effet, le représentant hollandais confesse deux jours plus tard à son homologue belge Van de Weyer qu'il croit l'invasion française en Belgique inévitable et que les Pays-Bas seront menacés dans la foulée : « quel que soit, me dit-il, le langage rassurant que tient à Paris M. de Lamartine, nous ne devons pas oublier que les hommes qui sont au pouvoir en France ont, à toutes les époques, exprimé la ferme résolution de porter leurs frontières jusqu'au Rhin ; que la Belgique est une proie qu'ils convoitent ; que vos forteresses sont un appât qui les attire trop vivement pour que l'on puisse croire à la sincérité de l'intention qu'ils expriment d'y renoncer définitivement. A mes yeux, la guerre avec la France est inévitable. La Belgique en sera le premier théâtre ; et nous serons menacés du même coup »². Les avances de Guillaume II à Léopold Ier et les avertissements explicites formulés par Schimmelpenninck³ à Van de Weyer montrent que la crainte de la France est paradoxalement plus aiguë encore aux Pays-Bas qu'en Belgique. Cette crainte transparaît si bien dans la presse néerlandaise que la presse française réplique en affirmant craindre une tentative d'action contre-révolutionnaire des Puissances du Nord à l'insu de la Belgique⁴. Sans doute conscient de cet aspect de la question, le ministre néerlandais des Affaires étrangères se prémunit à la fois contre les soupçons français et anglais en déclarant le 7 mars 1848 à la seconde Chambre des Etats généraux que « les Pays-Bas attachent la plus grande importance au maintien et à la confirmation des traités existants et qu'ils n'ont d'autre désir et d'autre vue que la conservation de l'indépendance de la Belgique et la consolidation des rapports aujourd'hui existants entre les deux royaumes »⁵. Le lendemain, d'Hoffschmidt considérant les bonnes dispositions hollandaises comme une occasion à ne pas manquer, demande à Willmar de s'enquérir de toute « ouverture ultérieure »

¹ Van de Weyer (Londres) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 6 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 76, p. 123-124.

² Van de Weyer (Londres) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 8 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 99, p. 161-162.

³ Schimmelpenninck va être rappelé à la fin du mois de mars à La Haye pour devenir le chef du nouveau cabinet néerlandais, le précédent ayant démissionné suite à la crise constitutionnelle néerlandaise. Avant son départ, ses craintes à l'égard de la France sont loin d'être éteintes. Il propose même à Van de Weyer une démarche commune auprès de Palmerston pour obtenir la promesse d'une aide armée à la Belgique et à la Hollande conjointement. Van de Weyer refuse de s'associer à une telle démarche car il est convaincu qu'elle ne sera pas bien accueillie par l'Angleterre dont la politique suit une ligne modératrice. Van de Weyer (Londres) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 21 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 160, p. 229-230 ; HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849...*, p. 406-407.

⁴ Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 9 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 105, p. 166-167.

⁵ BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 86-87.

qui serait faite à ce sujet¹. La possibilité d'une alliance militaire hollando-belge est clairement envisagée. Cependant, cette idée perd du terrain dans le courant du mois d'avril 1848 en raison de la nomination de Schimmelpenninck à la tête du cabinet néerlandais. Ce dernier, sans doute échaudé par la politique prudente de Van de Weyer à Londres, relativise désormais le danger français pour les Pays-Bas et remet donc en question le caractère urgent d'une alliance belgo-hollandaise. Le départ de Schimmelpenninck le 13 mai suite à son désaccord concernant la révision constitutionnelle néerlandaise et son remplacement aux Affaires étrangères par le Baron de Bentinck, précédemment ministre des Pays-Bas à Bruxelles, efface aussitôt les tensions. De même les volontés sécessionnistes de certains démocrates limbourgeois vont contribuer à un nouveau rapprochement entre Bruxelles et La Haye².

L'attitude de la Russie est la plus surprenante bien qu'elle soit en définitive la plus conforme à l'esprit des traités de 1831-1839. Le Tsar Nicolas Ier, pétri des souvenirs de campagnes passées contre la France, évoque auprès des Puissances garantes via von Brunnow, son ambassadeur à Londres, la possibilité d'une occupation alliée des forteresses belges. La raison de ce renouveau d'intérêt de la Russie pour la question belge est due aux armements réalisés par la Belgique pour mettre ses forteresses en bon état de défense. La position défendue par la Russie est que, selon les termes des traités antérieurs, la Belgique ne peut prendre de telles mesures sans se concerter avec ses garants : « il nous importe de constater si les forteresses actuellement mises en état de défense sont du nombre de celles qu'il s'agissait de conserver ou de démolir. S'il est question de ces dernières, notre consentement à leur réparation est requis »³. Van de Weyer est laissé maladroitement à l'écart des intrigues de von Brunnow ; cependant le diplomate belge a tôt fait de se renseigner sur les raisons du va-et-vient incessant de l'ambassadeur de Russie auprès de ses collègues de Prusse et d'Autriche. Mis au parfum des ouvertures russes, le diplomate belge rejette catégoriquement les thèses défendues par von Brunnow qui risquent de compromettre la position de la Belgique auprès de la France. La réaction de Van de Weyer est approuvée entièrement par le cabinet de Bruxelles : « il nous est impossible de prêter les mains à la résurrection de cette question irritante. Ce serait, dans les circonstances actuelles, d'une imprudence bien coupable »⁴. Londres, Vienne et Berlin s'alignent sur la position belge car la confiance dans la capacité de la Belgique de se

¹ D'Hoffschmidt (Bruxelles) à Willmar (La Haye), le 8 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 101, p. 163.

² HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849...*, p. 406-414.

³ Van de Weyer (Londres) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 8 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 97, p. 157-159.

⁴ D'Hoffschmidt (Bruxelles) à Van de Weyer, le 10 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 110, p. 170-171.

démarquer de son voisin français est désormais plus grande¹. Selon Nothomb, dans les milieux diplomatiques et militaires berlinois, tout le monde est désormais frappé « de la grande faute commise en 1815 lorsqu'on a décidé la construction d'une ligne de forteresses parallèle à la frontière de la France au lieu de se borner à fortifier les lignes de l'Escaut et de la Meuse ; mieux vaudrait avoir renforcé Anvers, avoir construit une autre grande place sur l'Escaut pour couvrir Anvers et une autre grande place sur la Meuse pour couvrir Maastricht... »². La sécurisation d'Anvers est même considérée à Berlin comme une priorité³. L'idée défendue primitivement par Léopold Ier d'établir à Londres une conférence des Puissances décidées à faire respecter l'inviolabilité des traités est d'ailleurs partagée par la Prusse. Le ministre de Prusse à Londres von Bunsen fait des propositions dans ce sens au *Foreign Office*. L'Angleterre, prudente, refuse de formuler un accord écrit afin d'éviter toute apparence de provocation vis-à-vis de la France⁴.

Dans son introduction de l'édition des documents belges concernant la crise de 1848, Alfred de Ridder est forcé de reconnaître que l'intérêt de la Prusse en 1848 est de sauvegarder la neutralité belge. Cependant, il ne peut s'empêcher de préciser que si les circonstances l'avaient exigé, les troupes prussiennes n'auraient pas hésité à violer la neutralité belge : « Les autorités militaires prussiennes, considérant la Belgique comme terrain de marche pour leurs troupes lancées contre Paris nous auraient envahis et auraient tenté de s'emparer de nos forteresses. La garantie promise en 1831 et 1839 de notre neutralité ne les eut pas arrêtées. Elles ne se seraient fait aucun scrupule, à ce moment pas plus qu'à d'autres, de manquer à la parole donnée »⁵. Ce raisonnement de l'historien belge est faux. D'après l'analyse des documents diplomatiques et des faits que nous venons d'exposer, il est à peu près certain qu'en cas de guerre avec la France, la Prusse aurait concerté son action militaire avec la Belgique et les autres Puissances de la Sainte-Alliance. Contrairement à l'épisode de 1840, les Puissances centrales ne nourrissent plus aucun soupçon vis-à-vis de la Belgique, que du contraire. Les rapports des ministres de Belgique à Berlin et Vienne ne cessent de se féliciter dès le début de la crise de la sympathie que n'a pas manqué de susciter chez les diplomates conservateurs, la bonne tenue de la Belgique face aux sirènes révolutionnaires :

¹ D'Hoffschmidt (Bruxelles) à Nothomb (Berlin), le 10 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 119, p. 180-181.

² Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 11 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 123, p. 184-185.

³ THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 639, note 198.

⁴ Van de Weyer (Londres) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 16 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 145, p. 210-214.

⁵ DE RIDDER 3, I, p. XXV.

« Son attitude en ce moment lui vaut l'admiration générale ; elle rend les plus grands services ; elle est un boulevard pour les provinces rhénanes et même les Pays-Bas contre la propagande française, et s'il est possible d'arrêter le mouvement en France, c'est à la Belgique monarchiquement constituée, qu'il faudra attribuer la réaction. L'appui des Puissances du Nord nous est acquis, notre origine révolutionnaire est oubliée (...) »¹.

Sans doute ces sentiments sont-ils renforcés auprès des hommes d'Etat étrangers par le contraste qu'offre leur propre population avec la population belge. Car si des mesures militaires sont prises en Allemagne, c'est avant tout pour se prémunir de la contagion révolutionnaire française : « La Prusse fait peu d'armements ; on paraît croire que la France sera longtemps absorbée par sa réorganisation intérieure ; ce qu'on redoute d'ailleurs, ce n'est pas une guerre régulière mais un système de propagande à l'aide d'émissaires et d'affiliations ; les frontières vont donc être sévèrement surveillées »². Le Comte de Woyna, ministre d'Autriche à Bruxelles, a une entière confiance dans le Gouvernement belge. Ses nombreux entretiens avec des hommes politiques belges lui ont prouvé la volonté sincère de la Belgique de mater les éventuels perturbateurs : « Les Ministres ne craignent pas le résultat d'émeutes partielles, soit à Bruxelles, soit dans d'autres villes de la Belgique ; ils croient pouvoir compter entièrement sur l'armée qui va immédiatement être renforcée de tous les miliciens en congé et sur les gardes civiques qui sont composées en Belgique d'hommes beaucoup moins impressionnables, infiniment plus sensés et surtout beaucoup moins calculateurs que les bourgeois français et les épiciers de Paris »³. Toutefois, le Comte de Woyna croit bon de conseiller quand même l'envoi de troupes prussiennes le long de la frontière belge qui encourageraient davantage la Belgique à persévérer dans sa résistance :

« (...) mais je n'augure pas aussi favorablement de l'effet que produirait sur eux l'arrivée d'un Envoyé de la nouvelle République. Ne pas le recevoir serait déclarer la guerre au Gouvernement républicain, et ce courage-là les Ministres ne l'auraient que si des troupes prussiennes étaient échelonnées en assez grand nombre entre Cologne et Aix-la-Chapelle et entre Trêves et la forteresse de Luxembourg, pour rassurer entièrement le Gouvernement belge sur les suites d'un refus qui équivaldrait à une déclaration de guerre en forme et qui n'amènerait pas seulement quelques bandes d'éclaireurs français aux frontières, mais aurait pour résultat prévu et redouté par les patriotes belges l'occupation immédiate de la Belgique par une armée française »⁴.

¹ Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 4 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 56, p. 86.

² *Ibidem*.

³ Lettre du Comte de Woyna (Bruxelles) à Metternich (Vienne), le 27 février 1848, reproduite dans DE RIDDER (A.), *Un diplomate autrichien à Bruxelles en 1848. Lettre du Comte de Woyna*, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, LXXXIX, 1925, p. 147.

⁴ *Idem*, p. 148.

Des mesures défensives seront effectivement prises le long de la frontière belge. Dans la circulaire du 28 février 1848 envoyée par d'Hoffschmidt au corps diplomatique belge, le ministre belge des Affaires étrangères avait spécialement ajouté un post-scriptum à l'adresse du ministre de Belgique à Francfort, le Comte de Briey, l'enjoignant d'être particulièrement attentif aux « événements militaires qui s'opéreraient dans l'Allemagne occidentale »¹. Le 29 février, la Diète se réunit en séance extraordinaire pour décider de toutes les mesures propres à la sauvegarde de l'Allemagne contre les premières agressions redoutées de la part de la France. La réunion immédiate du VIII^e corps de l'armée fédérale est arrêtée sur les bords du Rhin pour jouer un rôle d'observation. Les troupes du Wurtemberg et des Grands-Duchés de Bade et de Hesse, qui composent le VIII^e corps, se trouvent déjà sur les lieux ; ce qui permet de ne pas éveiller les susceptibilités françaises². Du côté de la Prusse, seuls les VII^e et VIII^e corps prussiens sont mobilisés dans le courant du mois de mars. Selon les renseignements du Comte de Briey, ils doivent se porter par Trèves sur la frontière du côté de la France. Le général Thile, gouverneur militaire à Coblenze, prendra le commandement de cet effectif de 60.000 hommes³.

Le général von Radowitz est chargé de faire part à Vienne des mesures prises par la Prusse. Il part pour la capitale impériale le 1^{er} mars 1848. Ce fidèle de Frédéric-Guillaume IV et des principes monarchiques qu'il incarne ne se doute pas encore de l'ampleur des événements révolutionnaires qui vont bientôt éclater à Berlin et surtout de la longue période qui le sépare désormais du retour auprès de son Souverain. A Vienne, outre les aspects diplomatiques, les discussions militaires entre Radowitz et Metternich différencient deux types de mesures militaires. Celles nécessaires pour maintenir la paix civile à l'intérieur des frontières de l'Allemagne et celles destinées à contrecarrer une menace française. L'entrée sur le territoire allemand de corps francs révolutionnaires en provenance de France ou de Suisse est envisagée. C'est pourquoi une invitation est envoyée aux Etats du Sud pour qu'ils envoient immédiatement des troupes à leurs frontières. Rappelons que c'est le même général von Radowitz qui, avec le général von Grolman, avait déjà défendu à Vienne durant la crise de

¹ Circulaire de d'Hoffschmidt au corps diplomatique belge, Bruxelles, le 28 février 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 12, p. 17.

² Van den Steen (Francfort-sur-le-Main) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 1^{er} mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 32, p. 44.

³ Comte de Briey (Francfort-sur-le-Main) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 17 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 154, p. 222 ; De passage à Aix-la-Chapelle début mars, le chargé d'affaires de la nouvelle République, Adolphe de Circourt, signale qu'Aix-la-Chapelle se remplit de troupes. CIRCOURT (Adolphe de), *Souvenirs d'une mission à Berlin en 1848*, publiés par la société d'histoire contemporaine par M. Georges BOURGIN, archiviste aux Archives nationales, Paris, Alphonse Picard et Fils, 1908, I, p. 101.

1840 un plan de guerre contre la France divisant les armées allemandes en trois groupes : une armée du Nord sur le Rhin inférieur, une armée du Centre sur le Rhin moyen et une armée du Sud sur le Rhin supérieur. En cas de menace de guerre avec la France, tout le monde est unanime pour ressusciter les clauses du plan de 1840. Frédéric-Guillaume IV envoie encore des instructions à Radowitz le 10 mars 1848 pour tâcher de sonder Vienne sur l'opportunité d'une conférence des quatre Puissances à Londres. Mais très vite, les événements vont rattraper les Cours allemandes. Radowitz apprend le 16 mars que les premiers combats de rue ont éclaté à Berlin dans la soirée du 13 mars. Toutes ses pensées sont désormais tournées vers la sauvegarde de la monarchie¹. A Vienne, la situation n'est pas meilleure, Metternich tombe le 15 mars. Le vieux chancelier s'enfuit comme un voleur de Vienne pour Londres et ensuite Bruxelles, une ville plus sûre désormais que les deux capitales des Puissances conservatrices².

Si ce ne sont quelques appréhensions bien légitimes au début de la crise, rien n'indique dans les documents diplomatiques belges qu'on ait craint à Bruxelles une quelconque incursion militaire prussienne. Certes, le 13 mars 1848, d'Hoffschmidt, dans son premier entretien avec Serrurier, le nouvel envoyé français accrédité officieusement à Bruxelles, précise que les mesures militaires prises par la Belgique sont loin d'être hostiles à l'égard de la France. Selon le ministre belge des Affaires étrangères, la Belgique a la plus ferme volonté de faire respecter sa neutralité de quelque côté que ce soit puisque, outre les places fortes de la frontière sud, Liège, Anvers et Ostende ont aussi reçu quelques armements³. Alfred de Ridder suggère que ces paroles du chef de la diplomatie belge prouvent qu'on n'était pas complètement rassuré à Bruxelles au sujet des intentions de la Prusse. C'est à nouveau tirer un peu loin l'interprétation d'une conversation où le langage policé et diplomatique importe plus que la franchise. Si l'on en croit un rapport du Comte de Woyna, envoyé à Vienne le lendemain de l'entrevue Serrurier – d'Hoffschmidt, ce sont au contraire les sentiments inverses qui prévalent à Bruxelles. Le ministre d'Autriche informe Metternich que la Belgique a reçu

¹ HASSEL (Dr. Paul), *Joseph Maria v. Radowitz...*, I, p. 485-486 et p. 502-506 ; CIR COURT (Adolphe de), *Souvenirs d'une mission à Berlin en 1848...*, I, p. 114 et p. 139. Suite à la révolution, Radowitz abandonne toutes ses charges et se réfugie dans un village catholique de Westphalie, *Idem*, II, p. 465.

² Metternich s'enfuit de Vienne déguisé en blanchisseuse et s'établit en Angleterre sous le nom de Miltigna. A l'automne 1849, il s'établit à Bruxelles. Il demeure vingt mois dans la capitale belge avant de rentrer en Autriche. METTERNICH (Prince de), *Mémoires, documents et écrits divers laissés par le Prince de Metternich*, publiés par son fils le Prince Richard de Metternich, classés et réunis par M. A. de Klinkowstroem, troisième partie : *La période de repos (1848-1859)*, VIII, Paris, Plon, 1884, p. 229-268 ; Lettre de Léopold Ier au Prince de Metternich, Laeken, le 20 septembre 1849, in BRONNE (Carlo), *Lettres de Léopold Ier, premier Roi des Belges*, Bruxelles, Charles Dessart, 1943, p. 218-219.

³ D'Hoffschmidt (Bruxelles) au Prince de Ligne (Paris), le 13 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 134, p. 196-198 ; DE RIDDER (A.), *La Belgique et la reconnaissance de la deuxième République...*, p. 640.

récemment des représentations des Cours de Prusse et de Bavière affirmant qu'elles ne se mêleraient pas des affaires intérieures de la France mais que l'agression française trouverait leurs armées l'attendant de pied ferme aux frontières. Woyna indique alors que « la communication confidentielle de ces deux dépêches a été pour le cabinet belge une marque précieuse d'approbation qu'il a accueillie avec une reconnaissance sincère »¹.

La France reste bien le principal objet de crainte du Gouvernement belge. Si le Prince de Ligne voit dans le Gouvernement de Lamartine un espoir pour la paix européenne, l'ambassadeur belge n'est pas dupe des opinions politiques des membres du Gouvernement provisoire. Beaucoup de ses membres caressent l'idée que bientôt, la révolution de février s'exportera à Bruxelles et abattra le jeune royaume au profit de son incorporation dans la République française. C'est la raison pour laquelle le Prince de Ligne préconise une reconnaissance rapide du Gouvernement de Lamartine afin de ne pas offrir à la France un prétexte supplémentaire pour envahir le territoire belge. Le ministre belge des Affaires étrangères d'Hoffschmidt partage le même avis que son ambassadeur mais désire en retour être rassuré sur les intentions françaises à l'égard de la Belgique². Le 3 mars 1848, d'Hoffschmidt reçoit des informations peu rassurantes de Paris concernant la concentration de troupes françaises aux frontières belges : « Sept régiments viennent de recevoir l'ordre de partir pour les frontières de Belgique, depuis Maubeuge jusqu'au Quesnoy et Lille. Dans son numéro de ce matin, *La Sentinelle*, journal de l'armée, dit, dans son article qui a pour but de pousser à la guerre, que la Savoie, la Prusse rhénane, les îles Baléares et la Belgique sont des conditions d'existence pour la France républicaine »³. Le 5 mars, le général français Bedeau confirme à Houry, agent belge présent à Paris, que l'armée française pousse à la guerre. Néanmoins le général français se veut rassurant. Le Gouvernement français a selon lui des intentions pacifiques. Les cris de guerre prononcés par certains hommes politiques n'avaient d'autre but que de se rallier des sympathies dans les milieux militaires. Ainsi, « l'envoi de régiments sur la frontière de Belgique n'a eu lieu que pour apaiser et satisfaire l'armée et, en même temps, pour observer les Puissances du Nord »⁴. Le 6 mars 1848, le Prince de Ligne transmet une déclaration officielle signée par de Lamartine assurant un « respect profond,

¹ Lettre du Comte de Woyna (Bruxelles) à Metternich (Vienne), le 14 mars 1848, in DE RIDDER (A.), *Un diplomate autrichien à Bruxelles...*, p. 177.

² DE RIDDER (A.), *La Belgique et la reconnaissance de la deuxième République...*, p. 628-637.

³ Houry (Paris) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 3 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 46, p. 64-65.

⁴ Lettre de Houry (Paris) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 5 mars 1848, DE RIDDER 3, I, doc. n° 75, p. 121-122.

inviolable du Gouvernement français pour l'indépendance et la nationalité belges et pour la neutralité que les traités ont solennellement garantie à la Belgique »¹.

2. L'incident de Risquons-Tout

Plus encore qu'une invasion en bonne et due forme de l'armée française, la Belgique craint surtout des incursions de la part de corps francs révolutionnaires qui recruteraient notamment leurs miliciens dans les bassins industriels du nord de la France où travaillent de nombreux ouvriers belges. La présence de clubs révolutionnaires belges à Paris inquiète le cabinet de Bruxelles. Ces démocrates belges ont pris l'habitude de se réunir dans la capitale en deux lieux distincts. Soit rue Saint-Germain l'Auxerrois chez un de leurs compatriotes, un ancien officier de cavalerie belge, du nom de Fosses ; soit chez un marchand de vin nommé Blervacq, rue de Ménilmontant. Les deux clubs concurrents fusionnent finalement en une Société des Patriotes belges, noyau de la future légion belge qui vise à la création d'une insurrection en Belgique pour renverser l'ordre établi². Dès le 10 mars, le Prince de Ligne attire l'attention de Bruxelles sur les menées du club démocratique belge et français qui tient ses séances à Paris rue de Ménilmontant. Les informations collectées par le Prince de Ligne et par l'administrateur de la Sûreté publique Hody indiquent que la légion belge est sur le point de quitter Paris par chemin de fer puis de se séparer en deux groupes à la frontière où elle se vante de pouvoir obtenir des armes de la part des garnisons locales³. Ces informations entrent en contradiction avec les assurances pacifiques du Gouvernement français puisqu'elles suggèrent la participation discrète de certaines autorités françaises à l'entreprise. En fait, c'est l'arrivée de Spiltoorn, un avocat de Gand, qui est venue accélérer soudainement les projets révolutionnaires de la légion belge. L'avocat flamand est lié au gouverneur des Tuileries, Imbert, lui-même lié au préfet de police Caussidière. Ce dernier ne désire pas se mouiller personnellement mais délivre à deux ou trois reprises des bons de vivres pour la légion insurrectionnelle. Grâce au concours de plusieurs élèves de l'Ecole polytechnique, les

¹ DE RIDDER (A.), *La Belgique et la reconnaissance de la deuxième République...*, p. 637.

² DE LA GORCE (P.), *Histoire de la seconde République française*, sixième édition, Paris, 1911, I, p. 181-182. Pour établir les différentes responsabilités, Pierre de la Gorce se base notamment sur les rapports d'enquête de la Cour d'assises d'Anvers ; Les documents français relatifs à l'« affaire de Belgique » ont été publiés en partie dans BAUCHART (Alexandre-Quentin), *Rapport de la commission d'enquête sur l'insurrection qui a éclaté dans la journée du 23 juin et sur les événements du 15 mai*, Paris, Imprimerie de l'Assemblée Nationale 1848, II, p. 1-28. L'histoire de la révolution de 1848 par Alphonse de Lamartine n'offre au sujet de cet incident qu'un résumé partial, DE LAMARTINE (Alphonse), *Histoire de la révolution de 1848*, Leipzig, Brockhaus & Avenarius, 1849, II, p. 166-167.

³ Lettre du Prince de Ligne (Paris) à d'Hoffschmidt (Bruxelles) et lettre de d'Hoffschmidt (Bruxelles) au Prince de Ligne (Paris), le 10 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 118 et n° 121, p. 179-181 et p. 182-183.

révolutionnaires belges se mettent également en contact avec le ministre de l'Intérieur, Alexandre Ledru-Rollin. A l'exemple de Caussidière, l'homme d'Etat français ne désire pas s'engager publiquement mais souhaite néanmoins apporter son soutien « à une si noble entreprise ». Joignant le geste à la parole, il remet à la légion une somme de quinze cents francs. Alexandre Ledru-Rollin fournit aussi aux leaders de la légion belge une lettre destinée à Louis Delescluze, commissaire général du département du nord, indiquant qu'en tant qu'homme il approuve l'expédition destinée à abattre le régime monarchique belge mais qu'en tant que ministre, il ne peut y prendre part. Caussidière, de son côté, accorde aux membres de la légion des réquisitions sur le chemin de fer du Nord afin de leur assurer la gratuité du parcours vers la frontière¹. Le chemin de fer vers Bruxelles construit depuis deux ans à peine constitue déjà une menace pour la Belgique.

La légion belge est composée approximativement de deux mille hommes et se divise en deux bandes qui doivent pénétrer en Belgique en deux points distincts de la frontière. Le 24 mars 1848, Caussidière met à la disposition du premier contingent commandé par Jules Fosses, un ancien officier renvoyé de l'armée, un convoi spécial pour le transporter de Paris vers la frontière belge à hauteur de Valenciennes². Les neuf cents légionnaires que compte le convoi sont censés se rendre ensuite à la station-frontière française de Blanc-Misseron où ils ont probablement l'intention de recruter dans les houillères des environs avant de débiter leur incursion armée en Belgique. Cependant, la Sûreté belge est alertée à temps et a préparé un embuscade³. Les apprentis-révolutionnaires n'ont en effet pas brillé par leur discrétion au cours de leurs préparatifs. La rumeur d'une invasion prochaine s'est tellement accréditée en Belgique que le général belge commandant la place de Tournai demande au général Négrier, commandant à Lille, quelle sera, en cas d'attaque anarchiste, l'attitude de l'autorité militaire française. Le général Négrier n'a qu'une très piètre estime des deux corps francs annoncés et annonce avoir bien l'intention de surveiller de près ces sauvages⁴. Peu confiant dans les assurances françaises, le ministre de l'Intérieur, Charles Rogier, se concerta avec le ministre de la Guerre, le général Chazal pour élaborer les mesures nécessaires de surveillance et de

¹ DE LA GORCE (P.), *Histoire de la seconde République...*, I, p. 182-183.

² Rapport de Hody, administrateur de la Sûreté publique, à d'Hoffschmidt, Bruxelles, le 27 juin 1848, in DE RIDDER 3, II, doc. n° 353, p. 128-138 ; THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 96.

³ Lettre du Comte de Woyna (Bruxelles) au Comte de Ficquelmont (Vienne), le 26 mars 1848, in DE RIDDER (A.), *Un diplomate autrichien à Bruxelles en 1848. Lettre du Comte de Woyna*, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, LXXXIX, 1925, p. 184-187.

⁴ DE LA GORCE (P.), *Histoire de la seconde République...*, I, p. 182-186.

défense¹. Dès le 18 mars, la direction générale des chemins de fer est informée de manœuvres d'agitateurs français dans la région du Borinage. Sur la demande de l'autorité militaire, une locomotive reste chauffée jour et nuit dans la station de Mons. Le 24 mars, vers midi, le général commandant à Mons adresse par convoi spécial des dépêches urgentes au ministre de la Guerre annonçant pour la nuit des troubles à la frontière. Le directeur de l'administration générale des chemins de fer, Masui, sur les instances du ministre des Travaux publics, Frère-Orban, est invité à porter aide et assistance à l'autorité militaire belge. En même temps, tout le matériel ferroviaire, voitures et locomotives, doit être mis « à l'abri d'un coup de main qui pourrait être tenté soit pour le briser, soit pour l'incendier afin d'empêcher les communications avec la capitale »². Pour superviser la bonne marche des opérations, Masui envoie à Quiévrain un jeune ingénieur-mécanicien dévoué nommé Gobert qui va alors avoir un trait de génie. Fort de ses relations avec le personnel de Valenciennes, il propose à son supérieur de se rendre nuitamment dans les environs de Valenciennes afin d'y accrocher par surprise, en profitant de la disposition de cette station qui présente un point de rebroussement, le premier convoi d'insurgés et de le conduire sans s'arrêter dans la station de Mons. Celle-ci, entourée de tous côtés de canons difficiles à contourner, présente à son avis le meilleur endroit pour désarmer les factieux. Le ministre de la Guerre, après avoir entendu l'explication du plan, ne le croit pas réalisable parce qu'il faudrait, pour l'exécuter, se rendre sur le territoire français. Gobert insiste tant et si bien que le général Chazal cède. Il est toutefois convenu d'encercler les insurgés à Quiévrain plutôt qu'à Mons, le ministre de la Guerre ayant donné des ordres pour que des troupes soient dirigées vers la frontière³.

Entre 10 et 11 heures du soir, Delescluze, le commissaire général du département du nord, averti des préparatifs belges, se présente à Quiévrain afin de conférer avec les autorités belges. Il est reçu par l'administrateur de la Sûreté publique Hody, le commandant de la force publique Rottermel et le procureur du Roi de Mons Darbais. Le commissaire général présente le convoi comme parfaitement inoffensif car composé de gens non armés, de femmes et d'enfants⁴. Gobert saisit la balle au bond et propose alors d'aller chercher ce convoi « inoffensif » à Valenciennes avec une locomotive belge, ce que le commissaire français feint d'accepter pour ne pas éventer son mensonge. De retour à Valenciennes, Delescluze

¹ HYMANS (P.), *Frère-Orban. II : La Belgique et le second Empire*, Bruxelles, J. Lebègue et Cie, 1910, p. 2.

² *Rapport de l'ingénieur Gobert, sur les incidents de Vienne et de Quiévrain*, in HYMANS (P.), *Frère-Orban...*, II, p. 3-4.

³ *Idem*, p. 5-6.

⁴ Rapport de Hody, administrateur de la Sûreté publique, à d'Hoffschmidt, Bruxelles, le 29 mars 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 192, pp. 279-284.

s'empresse de donner l'ordre au commissaire de la station d'empêcher la manœuvre belge. Vers 1 heure du matin, après avoir choisi deux machines parfaitement en ordre, deux machinistes et des chauffeurs sur qui ils pouvaient compter, Gobert et un collaborateur nommé Vinchent se rendent à Valenciennes où ils attendent jusqu'à 5 heures du matin le train désiré. Une fois le convoi entré en gare de Valenciennes, les agents belges sont si prompts à la manœuvre que le commissaire de la station n'a pas le temps de prévenir les insurgés. Ces derniers sont emmenés à toute vitesse en direction de Quiévrain¹. Là-bas, ils sont reçus par le « comité d'accueil » belge composé de quinze cents hommes d'infanterie, un détachement de gendarmerie et d'artillerie avec deux canons et un bon nombre de paysans armés de haches, de fourches et gros bâtons, venus prêter main forte à la troupe. Le précieux chargement du train en provenance de Valenciennes est entièrement capturé, à défaut d'une centaine de légionnaires qui avaient sauté des wagons à la vue des soldats belges rassemblés et qui avaient réussi à prendre la fuite².

C'est alors que le second groupe d'insurgés sous les ordres de Blervacq arrive à proximité de la frontière, transporté par deux convois spéciaux toujours mis à disposition par Caussidière. Durant leur voyage, ils récupèrent à proximité de Douai les débris de la légion Fosses qui avaient pu s'échapper du train avant son arrivée en Belgique. Echaudé par cette première mésaventure, le second contingent commandé par Blervacq n'abandonne cependant pas ses projets et décide de franchir la frontière à hauteur de Lille en vue de rallier les ouvriers de cette région à leur cause. Ils restent cantonnés les 26, 27 et 28 mars à Seclin où ils obtiennent des vivres et une solde grâce aux billets de logement fournis par le commissaire de police de Douai et le maire de Seclin. Une compagnie de la garde urbaine, sous les ordres du capitaine Nicolai, armée à Paris par Caussidière, vient encore grossir les rangs de la légion belge. A Lille cependant, le général Négrier refuse de délivrer les armes que lui demandent le commissaire général Delescluze et les élèves de l'Ecole polytechnique. Qu'à cela ne tienne ! Deux élèves partent pour Paris et reviennent avec un document ministériel de Ledru-Rollin ordonnant à Négrier de délivrer sur le champ deux mille fusils aux membres de la légion. Environ quinze cents hommes armés par l'arsenal gouvernemental franchissent la frontière le 29 mars 1848. Mais ils sont rapidement mis en déroute par un détachement belge après un échange de tirs de plus ou moins deux heures au hameau de Risquons-Tout, à proximité de

¹ *Rapport de l'ingénieur Gobert sur les incidents de Valenciennes et de Quiévrain*, in HYMANS (P.), *Frère-Orban...*, II, pp. 6-7.

² Lettre du Comte de Woyna (Bruxelles) au Comte de Ficquelmont (Vienne), le 26 mars 1848, in DE RIDDER (A.), *Un diplomate autrichien à Bruxelles...*, p. 184-187.

Menin. Ces deux échecs successifs décourageront toute tentative ultérieure mais encourageront la Belgique à se tenir sur ses gardes, surtout à proximité des débouchés ferroviaires français¹. Malgré le ridicule de l'opération, cet épisode est en effet le premier à avoir démontré en pratique la possibilité d'un usage des chemins de fer afin de réaliser un « coup de main » rapide sur le territoire belge.

Tout le monde applaudit en Europe au sang-froid de la Belgique. Le cabinet de Bruxelles est heureux de cette vague de sympathie de la part des Cours européennes mais il souhaiterait surtout recevoir de la part des garants des assurances formelles en cas d'invasion française. Or, l'Autriche et la Prusse sont manifestement trop occupées par leurs propres affaires. C'est pourquoi le ministre belge des Affaires étrangères, d'Hoffschmidt, cherche à savoir le 1^{er} avril auprès de Van de Weyer si l'Angleterre prendrait seule la défense de la Belgique². L'avis du ministre de Belgique en Angleterre est qu'il ne faut pas presser l'Angleterre avec une demande formelle mais il reste persuadé qu'en cas de violation de la neutralité belge par la France, l'on peut compter sur l'envoi d'une flotte dans l'embouchure de l'Escaut à défaut d'un corps expéditionnaire³. D'Hoffschmidt est moyennement satisfait des renseignements fournis par Van de Weyer et juge la situation suffisamment critique pour chercher à obtenir de la part de l'Angleterre une déclaration officielle⁴. Palmerston répond alors que l'Angleterre s'est suffisamment exprimée sur la question pour qu'il soit besoin d'y revenir d'autant plus qu'une déclaration officielle ne ferait qu'envenimer les relations diplomatiques avec la France⁵. Néanmoins, suite aux incidents de Quiévrain et Risquons-Tout, Palmerston ne s'est pas privé de rappeler à la France que tout acte d'hostilité à l'égard de la Belgique pourrait engendrer de « graves conséquences »⁶. Avant même de recevoir la réponse de l'Angleterre, la Belgique a déjà fait une démarche similaire auprès de la Prusse⁷. Cette Puissance répond qu'elle fera ce que commandent ses intérêts. En l'occurrence, ceux-ci lui commandent de protéger la neutralité belge⁸. Quoique le ministre prussien des Affaires étrangères von Arnim

¹ Rapport de Hody, administrateur de la Sûreté publique, à d'Hoffschmidt, Bruxelles, le 27 juin 1848, in DE RIDDER 3, II, doc. n° 353, p. 132-135 ;

² D'Hoffschmidt (Bruxelles) à Van de Weyer (Londres), le 1^{er} avril 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 203, p. 310-311.

³ Van de Weyer (Londres) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 5 avril 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 218, p. 343-348.

⁴ D'Hoffschmidt (Bruxelles) à Van de Weyer (Londres), le 10 avril 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 232, p. 361-363.

⁵ Van de Weyer (Londres) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 29 avril 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 256, p. 391-392.

⁶ THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 102.

⁷ D'Hoffschmidt (Bruxelles) à Nothomb (Berlin), le 11 avril 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 233, p. 363-366.

⁸ Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 17 avril 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 243, p. 375-376.

estime que la Belgique s'alarme un peu trop rapidement, il cherche à savoir auprès de Palmerston si l'Angleterre est prête à envisager des mesures communes anglo-prussiennes en cas d'attaque de la France. L'Angleterre assure la Prusse de son soutien mais refuse de conclure un accord plus précis qui serait dangereux dans la situation présente s'il venait à être découvert par la France¹. En réalité, la pression anglaise mise sur la France suffit largement à impressionner sa diplomatie rapidement convaincue d'une possible alliance anglo-prussienne en vue de protéger le territoire belge. A Berlin, le chargé d'affaires français, Adolphe de Circourt est ainsi informé par le ministre d'Angleterre, Lord Westmorland, du manque de confiance grandissant de la diplomatie anglaise à l'égard de la France et de ses ambitions en Belgique, surtout après l'incident de *Risquons-Tout* :

« La diplomatie anglaise s'alarme au sujet de la Belgique. Elle s'efforce de communiquer ses alarmes à la Prusse et y a partiellement réussi. Elle rapporte que le commissaire du Gouvernement français à Lille a fait lui-même distribuer aux corps francs destinés à envahir le Hainaut des armes tirées des arsenaux, et spécialement des fusils de fabrique hollandaise, provenant de la prise d'Anvers². L'Angleterre attache une importance capitale à ce que l'existence politique de la Belgique soit respectée. Elle pèse maintenant sur la Prusse en lui offrant de s'unir à elle pour garantir formellement l'intégrité et l'indépendance des Pays-Bas »³.

A la même époque, le Premier ministre Lord John Russel écrit distinctement dans un mémorandum que le cabinet de Saint-James s'efforcera de garder la paix dans n'importe quelles circonstances, sauf si la France attaque la Belgique⁴. Le 21 avril, le Prince de Ligne signale à d'Hoffschmidt que la formation d'un corps d'armée français de 50.000 à 60.000 hommes le long de la frontière belge vient d'être décidée à Paris. Cependant, le Prince de Ligne se veut rassurant : la réalisation de cette décision paraît éloignée et ne semble pas devoir constituer une menace pour la Belgique⁵. Le 4 mai 1848, la République est enfin proclamée par l'Assemblée nationale et, après quelques tergiversations diplomatiques, la Belgique s'empresse, afin d'apaiser les susceptibilités de la presse française, de reconnaître la seconde République. La communication officielle de cette reconnaissance est transmise par le

¹ Van de Weyer (Londres) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 30 avril 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 257, p. 392-393.

² Suite au siège français d'Anvers par le maréchal Gérard en novembre-décembre 1832.

³ De Circourt (Berlin) à Lamartine (Paris), le 12 avril 1848, reproduite dans CIRCOURT (Adolphe de), *Souvenirs d'une mission à Berlin en 1848...*, p. 418.

⁴ STOCKMAR (E. von) (Baron), *Memoirs of Baron Stockmar...*, II, p. 370.

⁵ Prince de Ligne (Paris) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 21 avril 1848, in DE RIDDER 3, I, doc. n° 246, pp. 377-381.

Prince de Ligne le 22 mai. Ce faisant, la Belgique est le premier des Etats continentaux à entrer en relations officielles avec la France républicaine¹.

Les événements de février-mars 1848 constituent une transition stratégique importante. Si ce n'est la Russie, qui ne dispose d'aucune représentation diplomatique en Belgique, les autres Puissances garantes ne songent plus à ressusciter les clauses de la convention des forteresses et encore moins son article secret. Pourtant, les circonstances se prêtent à cette combinaison. L'Angleterre, si l'on en croit Van de Weyer, se bornera tout au plus à l'envoi d'une flotte dans l'estuaire de l'Escaut. De leur côté, nous avons vu que les milieux militaires prussiens regrettent désormais amèrement la barrière fortifiée érigée en 1815 face à la France. Mieux aurait-il valu se borner à fortifier les lignes de l'Escaut et de la Meuse en construisant une autre grande place sur l'Escaut pour couvrir Anvers et une grande place sur la Meuse pour couvrir Maastricht. Le coude de l'Escaut prolongé par la ligne Anvers – Diest – Maastricht longeant le cours du Rupel, de la Dyle et du Démer est en passe de devenir l'axe principal de la défense du territoire belge face à une France hostile. Le général Goblet affirme dans ses mémoires qu'il avait déjà eu l'occasion de suggérer à Wellington ce nouveau dispositif stratégique pour la Belgique lors des négociations à Londres en 1831 : « (...) il m'avait alors paru que les forteresses sur l'extrême frontière vers la France pourraient être, au point de vue européen, avantageusement remplacées par une nouvelle ligne de défense s'étendant d'Anvers à Maastricht en suivant le cours de la Basse-Dyle et du Démer »².

¹ DE RIDDER (A.), *La Belgique et la reconnaissance de la deuxième République...*, p. 640-644.

² GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances...*, p. 238.

IV. Le second Empire et l'accord de protection des quatre Puissances face au péril français

A. Les conversations diplomatiques (1852)

Durant le règne de Louis-Philippe, les puissances garantes étaient très préoccupées des tentatives de rapprochement économique franco-belge. Ainsi, malgré sa relative distanciation par rapport à la France lors de la crise de 1840, jusqu'en 1843 au moins, la Belgique est restée suspecte aux yeux de l'Europe conservatrice, de francophilie aiguë¹. Sous la seconde République, le danger commun partagé par la Belgique et les Pays-Bas a contribué à un rapprochement stratégique des deux puissances. Élément plus significatif encore concernant l'image de la Belgique à l'étranger, la conduite du petit royaume constitutionnel durant les premiers mois de 1848 lui a fait gagner l'estime de la Russie, de la Prusse et de l'Autriche, ces deux dernières ayant été aux prises avec des mouvements révolutionnaires qu'elles n'ont pu maîtriser que très difficilement contrairement à la Belgique. En 1848, la Prusse et l'Angleterre sont même proches d'un accord militaire pour contenir la menace révolutionnaire française en Belgique. Cependant les Anglais ont cru bon de snober à l'époque les approches du ministre de Prusse à Londres von Arnim, estimant que la promesse de garantie anglaise formulée en 1839 suffisait amplement et que tout accord sur le plan militaire était non seulement inutile mais dangereux s'il venait à être éventé². En 1852, la terreur que suscite dans toutes les Cours européennes la renaissance du bonapartisme français, combinée aux gages de bonne volonté fournis précédemment par la Belgique en 1840 et en 1848, contribue à un rapprochement inédit de l'Angleterre, de la Prusse, de l'Autriche et de la Russie. Fait qui ne sera jamais renouvelé dans l'histoire militaire belge, dans le courant du mois de mars 1852, les quatre grandes Puissances s'accordent sur un plan destiné à garantir la neutralité belge en cas d'attaque française³.

¹ Sur cet épisode fleuve, voir DE RIDDER (A.), *Les projets d'union douanière franco-belge et les Puissances européennes (1836-1843)*, Bruxelles, 1932, 473 p.

² HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849 sur les rapports hollando-belges*, in *Revue de l'Université de Bruxelles*, 1924-1925, p. 388-419.

³ Dans l'historiographie militaire belge, on n'attache pas à nos yeux assez d'importance à cette quasi-« quadruple alliance » qui constitue pourtant, depuis le traité de 1839, le premier exemple d'entente militaire entre les garants de la Belgique. Ce fait est d'autant plus exceptionnel qu'une alliance aussi concrète ne sera plus jamais constituée dans le futur. Alfred DE RIDDER donne un éclairage diplomatique de la question en s'attardant essentiellement sur les archives du ministère belge des Affaires étrangères : DE RIDDER (A.), *Le mariage de Léopold II*, Bruxelles, Dewit, 1925, p. 37-57 [ouvrage abrégé désormais de la façon suivante : DE RIDDER 4]. L'historien américain Daniel H. THOMAS donne une étude diplomatique complète de la question et livre d'utiles compléments sur les archives anglaises dans *The Guarantee of Belgian Independence and*

La Russie et l'Angleterre sont les premières puissances européennes à craindre les ambitions impériales de Louis-Napoléon et à s'entretenir sur les conditions d'une alliance défensive¹. La Russie la voudrait aussi large que possible mais il est finalement convenu que la garantie du traité de 1839 constitue le meilleur fondement d'une coalition européenne contre les ambitions françaises². Dès le mois de février 1852, affluent donc à Bruxelles des renseignements confirmant l'intention de l'Angleterre, de la Russie, puis ensuite de la Prusse, d'intervenir militairement si Louis Napoléon s'avisait de violer les frontières belges. Sylvain Van de Weyer en poste à Londres constitue le canal privilégié par lequel passent les informations. Ces assurances de garantie, quoique parfois indirectes, sont confirmées à plusieurs reprises suite à des conversations du diplomate belge avec von Brunnow, l'ambassadeur russe à Londres ou avec le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères, Lord Malmesbury ; ce dernier avait personnellement sondé à la fin du mois de février et au début du mois de mars l'ambassadeur de la Confédération germanique, le Baron von Manteuffel, sur les intentions militaires de la Prusse qui était également favorable à la Belgique³. Ces bonnes nouvelles permettent au ministre belge des Affaires étrangères d'Hoffschmidt de saisir la balle au bond. Le 27 mars 1852, il demande à Sylvain Van de Weyer de remercier chaleureusement Lord Malmesbury et l'ambassadeur russe von Brunnow pour la protection offerte. La communication que le ministre des Affaires étrangères belge reçoit en retour consiste en un engagement plus formel qui l'informe des dispositions prises par les alliés à l'égard de la Belgique :

« Aux yeux des Cours qui ont de nouveau exprimé de la manière la plus formelle l'intention de faire respecter notre indépendance et notre neutralité, le premier devoir de la Belgique envers elle-même et envers l'Europe est de se mettre en état de résister à une première attaque, et de se maintenir en possession de ses places fortes qui assurent d'un côté ses communications avec l'Angleterre et de l'autre avec l'Allemagne. De leur côté, ces Puissances se concertent sur les mesures qu'elles auront à prendre pour nous venir en aide, l'Angleterre par l'envoi d'une flotte dans l'Escaut, la Prusse et la Russie en faisant

Neutrality..., p. 114-123. M. HUISMAN aborde enfin cette question sous l'angle diplomatique belgo-hollandais dans son article *Le problème de la sécurité de la Belgique et des Pays-Bas à l'avènement du second Empire*, in *Revue de l'Université de Bruxelles*, 1927-1928, p. 257-295.

¹ VON STOCKMAR (E.) (Baron), *Memoirs of Baron Stockmar...*, II, p. 467.

² Pour un détail des préliminaires diplomatiques qui ont conduit à la « solution belge », voir THOMAS (D.H.), *The reaction of the Great Powers to Louis Napoleon's rise to power in 1851*, in *Historical Journal*, XIII, 1970, p. 241-242. La réelle volonté de la Russie de protéger le territoire belge et son rôle moteur dans les tractations constitue le début de bonnes relations qui aboutiront en janvier 1853 à l'établissement de relations diplomatiques entre les deux pays. TERLINDEN (Charles) (Vicomte), « L'Etablissement des relations diplomatiques entre la Belgique et la Russie », in *Revue d'Histoire diplomatique*, XXVII, 1923, n° 4, p. 398.

³ DE RIDDER 4, p. 39-41.

marcher des corps d'armée considérables. Dans tous les cas, soit que nous fussions diplomatiquement menacés par des prétentions exorbitantes et renouvelées à dessein, soit que notre territoire fût subitement envahi, la conférence se réunirait immédiatement, et elle protesterait contre l'atteinte portée à nos droits. Des commissaires seraient envoyés en Belgique et chargés d'annoncer à la France que les grandes Puissances, considérant toute attaque sur la Belgique comme une déclaration de guerre contre elles, font marcher leurs armées au secours d'un pays dont elles ont garanti l'indépendance »¹.

Afin d'officialiser « l'alliance », Sylvain Van de Weyer s'empresse de transmettre pour copie les termes de son rapport à Lord Malmesbury et au Baron von Brunnow. Un pas supplémentaire est franchi lorsque le cabinet britannique charge son ambassadeur à Saint-Pétersbourg, sir Hamilton Seymour, de demander au Gouvernement russe de doter son ambassadeur à Londres de pouvoirs plus étendus lui permettant dans les vingt-quatre heures d'agir de concert avec l'Angleterre dans le cas où la Belgique serait menacée². Plus généralement habituées à trouver closes les portes du *Foreign Office*, les Puissances du Nord se réjouissent des bonnes dispositions anglaises. « J'aime la Belgique car elle nous assure l'Angleterre », déclare à la mi-avril le chancelier russe Nesselrode à l'ambassadeur britannique Seymour à Saint-Pétersbourg. « La Providence nous donne la Belgique ; sans la Belgique, l'Angleterre abandonnerait le continent à lui-même », confiait au même moment le général von Rochow, ministre de Prusse en Russie, à son homologue belge Nothomb³.

En réalité, pour ne pas rompre totalement avec sa politique de splendide isolement poursuivie depuis 1848, l'Angleterre refuse par la suite de s'engager davantage dans les négociations. Il faut éviter, dit le secrétaire d'Etat au *Foreign Office* dans une lettre à son ambassadeur à Vienne, une quadruple alliance formelle contre la France qui conduirait plus rapidement encore à une guerre générale si la France passait à l'action en Belgique. Cette alliance induirait effectivement comme première conséquence funeste l'impossibilité pour chaque Etat concerné de revenir en arrière et de rester neutre s'il le désire⁴. D'autres considérations plus cyniques guident l'Angleterre dans sa politique ondoyante. L'obligation de garantie que l'Angleterre a vis-à-vis de la Belgique est compensée à ses yeux par le bénéfice qu'elle possède de pouvoir influencer sur la conduite extérieure du petit pays et notamment d'éviter qu'une grande puissance ne s'installe dans l'estuaire de l'Escaut. Aucun avantage stratégique similaire n'existe qui justifierait une implication de l'armée anglaise sur un autre théâtre

¹ MAEB, CP, Grande-Bretagne, XXVIII, Van de Weyer (Londres) à d'Hoffschmidt, le 1^{er} avril 1852.

² Van de Weyer (Londres) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 14 avril 1852, in DE RIDDER 4, p. 49-50.

³ Nothomb (Saint-Pétersbourg), à d'Hoffschmidt (Bruxelles), les 18 et 19 avril 1852, in DE RIDDER 4, p. 39-40.

⁴ NA – UK, FO 7/398, doc. n° 119, lettre de Malmesbury (Londres) à Westmorland (Vienne), le 22 juin 1852, citée in THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 115.

d'opérations. C'est pourquoi l'idée d'une quadruple alliance qui engagerait l'Angleterre au-delà de la protection de l'estuaire de l'Escaut et des côtes belges doit être évitée avec soin. Qui plus est, à l'intérêt direct de voir se maintenir l'embouchure de l'Escaut en dehors des mains d'une grande puissance, correspondent pour l'Angleterre des moyens opérationnels existants, en l'occurrence la coopération de la *Royal Navy* aux manœuvres de l'armée belge. En revanche, la constitution d'un corps expéditionnaire britannique appelé à servir aux côtés des autres armées continentales est beaucoup plus sujette à caution. Les précautions de la « perfide Albion » tempéreront donc tout au long des négociations l'enthousiasme des autres Puissances, particulièrement les desiderata du Tsar qui ne cache pas son ambition d'aboutir à une quadruple alliance au sein de laquelle les Etats se garantiraient mutuellement contre toute forme de danger français. Une entente est néanmoins trouvée sur des bases plus restreintes. L'Angleterre, l'Autriche, la Russie et la Prusse s'accordent dès la fin du mois de mars 1852 pour dire qu'il leur appartient collectivement le droit de juger si la conduite poursuivie par la Belgique est de nature à susciter ou non leur aide et leur protection. Une façon diplomatique de dire à la Belgique : « nous acceptons de vous garantir mais n'allez pas agiter le mouchoir rouge sous le nez du taureau français ». Par conséquent, si les circonstances le justifient, en cas d'attaque ou d'attitude comminatoire non légitime de la part de la France, la Belgique est invitée à s'adresser directement à l'arbitrage des quatre autres Puissances garantes qui réuniront immédiatement à Londres une conférence arbitrale présidée par le secrétaire d'Etat anglais aux Affaires étrangères. Toute conquête française ou toute occupation même temporaire de la Belgique constituant de facto un casus belli¹.

Les préventions des Puissances face à la renaissance possible de l'Empire français sont parfaitement justifiées. En effet, à plusieurs reprises, la France cherche à s'enquérir des fortifications anversoises projetées depuis la commission des forteresses de 1847-1848. Déjà à la mi-février 1852, au cours d'un bal donné à l'Élysée, plusieurs personnalités françaises, le ministre de la Marine, le ministre de l'Intérieur et les maréchaux Exelmans et Vaillant s'entretiennent avec Firmin Rogier de cette question. Le maréchal Vaillant, très au fait des forces et faiblesses de la place anversoise, déplore le fait que les travaux n'aient pas été entrepris durant une période diplomatique moins agitée car ils accréditent les rumeurs selon lesquelles la Belgique se défie d'hypothétiques ambitions françaises². En langage

¹ THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 114-116.

² D'Hoffschmidt (Bruxelles) à Rogier (Paris), le 21 février 1852 ; D'Hoffschmidt (Bruxelles) à Willmar (La Haye), le 16 février 1852, in DE RIDDER 4, p. 25-26.

diplomatique, cette démarche signifie purement et simplement un rappel à l'ordre de la Belgique qui sera reçu comme tel par les Affaires étrangères belges. Le 24 février 1852, Lefebvre, ministre de France à Berlin confirme cette impression en avertissant Nothomb que s'il se forme une ligue contre la France entre l'Angleterre, la Belgique et les Puissances du Nord, si des mesures de mobilisation ou de soi-disant travaux de défense surviennent en Belgique, le petit royaume doit s'attendre à voir sa frontière méridionale occupée par une armée française¹. A la fin du mois de mars 1852, le Baron André, ministre de France à la Haye, s'avance encore plus loin en suggérant au Baron Willmar que les travaux défensifs belges avaient été entrepris sous l'influence de l'Angleterre craignant que la France ne renoue avec ses ambitions portuaires en Belgique². De fait, depuis leur commencement, les travaux à Anvers sont suivis avec attention par le consul de France qui s'inquiète de l'ampleur des améliorations apportées à la forteresse³. Il cherche notamment à vérifier si les dépenses annoncées lors de la séance secrète de la Chambre du 26 février 1852 – dont il connaît manifestement les chiffres – s'accordent bien avec ce qui a été exécuté et ce qu'il reste à réaliser sur le terrain⁴. Comme le Baron André, le consul Herbet n'est pas loin de suggérer lui aussi à son ministère des Affaires étrangères que l'Angleterre possède quelque intérêt dans les fortifications anversoises⁵. Suite à la visite dans la place de plusieurs officiers supérieurs étrangers dont un colonel d'Etat-major prussien, le consul conseille d'envoyer également à Anvers des officiers du Génie français qui seront « naturellement beaucoup plus propres (sic) qu'un agent consulaire à apprécier l'importance et à suivre le développement des ouvrages destinés à compléter la défense de la place d'Anvers »⁶. Enfin les renseignements transmis en septembre 1852 par le Duc de Bassano, ministre de France à Bruxelles, sont des plus

¹ Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 25 février 1852, in DE RIDDER 4, p. 52.

² Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 23 mars 1852, DE RIDDER 4, p. 26.

³ Lettre de Herbet (Anvers) à Turgot (Paris), AEF, Correspondance politique, Belgique, citée in STENGERS (J.), *Léopold Ier et la France...*, p. 62.

⁴ « Les préparatifs de défense décrétés par le ministère sont venus servir à souhait ses calculs. Ces préparatifs se poursuivent avec activité et sur une grande échelle. Trois nouveaux forts doivent être ajoutés aux quatre qui avaient d'abord paru suffisants pour former le camp retranché sous Anvers. La ligne de défense sera ainsi complétée de Deurne à Kiel, en amont de l'Escaut. Les travaux beaucoup plus considérables encore de la Tête-de-Flandres ont été un peu ralentis par les grèves d'ouvriers ; cependant tous les terrassements sont terminés et la maçonnerie avance. (...) La direction du Génie aura encore à procéder d'ici à la fin du mois d'octobre à dix-huit adjudications publiques. Par les travaux qui ont été faits comme par ceux qu'il reste à faire, on peut juger de l'exactitude des devis que le ministère a communiqués en séance secrète à la Chambre des Représentants ». SHD/DAT, 1 M 1447, doc. n° 133, Extrait d'une lettre de Herbet (Anvers) à Turgot, ministre français des Affaires étrangères (Paris), le 18 juillet 1852, copie, 5 p.

⁵ « J'ai quelques motifs de croire que peu de temps avant le voyage de la Reine d'Angleterre, il [ndlr : Léopold Ier] s'est rendu dans un strict incognito sur le terrain, pour juger par lui-même du degré d'avancement des travaux que dirige son aide de camp, M. le colonel Delannoy ». SHD/DAT, 1 M 1447, doc. n° 135, Herbet (Anvers) à Drouyn de Lhuys, ministre français des Affaires étrangères (Paris), le 16 août 1852.

⁶ *Ibidem*.

alarmistes. Le Duc de Bassano accuse clairement la Belgique de collusion avec l'Angleterre et la Prusse. Le diplomate français interprète même les projets ferroviaires de la compagnie du Grand-Luxembourg comme une volonté manifeste de la part de la Belgique de créer une seconde ligne en provenance d'Allemagne pour hâter l'arrivée des troupes de la Confédération en cas de guerre avec la France :

« La place deviendrait la base des opérations stratégiques de l'armée belge dans l'éventualité d'une invasion. Au premier signal de guerre, toutes les forces militaires belges se retireraient dans Anvers sans livrer combat, sans disputer le terrain à l'ennemi et lui abandonneraient le pays sans défense. Couverte par le camp retranché d'Anvers, l'armée belge attendrait l'arrivée des secours que lui enverrait la Prusse et celle d'une flotte anglaise qui viendrait prendre position dans l'Escaut. Le Gouvernement belge hâte autant qu'il est en son pouvoir l'exécution du chemin de fer qui traversant le Luxembourg relierait par une seconde voie ferrée la Belgique à l'Allemagne et faciliterait la prompt arrivée d'une armée allemande au cœur du Royaume »¹.

La politique de l'Autriche est plus hésitante à l'égard de la question belge. Dans les semaines qui suivent le coup d'Etat du 2 décembre 1851, le chancelier autrichien Schwarzenberg ne cache pas ses sentiments francophiles tandis que les rapports de l'Autriche avec l'Angleterre souffrent de son anglophobie. Le chancelier autrichien considère d'un œil torve toute indiscretion de Palmerston dans les affaires continentales parce qu'il l'accuse de protéger les révolutionnaires. Plutôt que de compter sur une alliance avec l'Angleterre, il préfère parier sur une alliance des trois monarchies autrichienne, prussienne et russe pour contrer un hypothétique bellicisme français. Il pense d'ailleurs qu'un accord est envisageable avec Louis Napoléon et que la France constituerait ainsi une utile barrière contre la domination britannique. Cependant, la Prusse et la Russie vont rejeter les propositions autrichiennes². Suite à cet échec l'Autriche renverse totalement sa politique et propose début mars de se joindre à la coalition antifrançaise. Il n'est pas impossible que la correspondance de Léopold Ier avec Metternich³ et Schwarzenberg⁴, dans laquelle le Souverain belge plaidait pour une union défensive, ait eu une influence sur ce revirement. Plus prosaïquement, la démission de

¹ SHD/DAT, 1 M 1447, doc. n° 137, lettre du Duc de Bassano (Bruxelles) à Drouyn de Lhuys (Paris), le 7 septembre 1852.

² THOMAS (D.H.), *The reaction of the Great Powers...*, p. 241-242.

³ DELPLACE (L.), *S. J. Léopold Ier et le Prince de Metternich (1849-1859)*, in *Revue générale*, septembre 1907, XXXVI, p. 303-315 ; BURCKHARDT (éd.), *Unveröffentlichte Briefe des Staatskanzlers Fürsten von Metternich*, in *Festschrift Hans Nabholz*, Zurich, 1934, p. 260.

⁴ Parmi les lettres de Léopold Ier envoyées à toutes les Cours européennes pour les mettre en garde du danger français et obtenir des appuis, figurent plusieurs lettres à Schwarzenberg et à François-Joseph. De larges extraits de la correspondance de Léopold Ier avec la Cour de Vienne sont publiés dans DE RIDDER 4, p. 269-296 ; BRONNE Carlo (éd.), *Lettres de Léopold Ier, premier Roi des Belges*, Bruxelles, 1943, p. 234 et p. 237-240.

Palmerston à la tête du cabinet britannique et son remplacement par Granville ont sans doute aidé au revirement autrichien car Schwarzenberg était connu pour l'aversion profonde et durable qu'il entretenait à l'égard de Palmerston et de sa politique¹.

Du côté des Pays-Bas, la Belgique cherchait à conclure un accord depuis le début de l'année 1852. Mais plusieurs difficultés devaient être surmontées. Certains membres du cabinet néerlandais pensaient que la Belgique exagérait le danger français. Avant d'entreprendre des mesures défensives coûteuses, qui ne manqueraient pas d'alerter l'opinion publique lorsqu'il s'agirait de lever des fonds, le cabinet de La Haye désirait s'assurer que la Prusse et l'Angleterre entreraient dans l'alliance². Une pièce maîtresse dans le jeu diplomatique belge était le chef de cabinet Thorbecke qui était relativement méfiant à l'égard de la France, contrairement à son Souverain Guillaume III, « archinapoléonien ». Guillaume III voyait l'avènement en France d'un régime autoritaire comme un signe plutôt positif de redressement monarchique. De son côté, Thorbecke, de conviction libérale, pensait qu'en cas d'invasion française en Belgique, l'armée de Louis Napoléon ne se ferait pas prier pour pousser son attaque au-delà du Moerdijk³. L'intendant de la liste civile de Léopold Ier, Conway, entretenait une correspondance régulière avec Thorbecke dont il avait suivi les cours à Gand⁴. « Mon avis, écrivait confidentiellement Thorbecke à Conway, au lendemain du coup d'Etat, est qu'il est de la plus haute importance de nous fortifier dans notre conviction mutuelle que nous devons ensemble former une seule et même barrière, aussi bien contre la tactique gouvernementale allemande que contre celle de la France »⁵. Alors que les négociations entre la Russie, la Prusse et l'Angleterre sont sur le point d'aboutir à un accord de protection de la Belgique, Thorbecke se rend à Bruxelles le 28 mars 1852 où il a deux entrevues avec Léopold Ier. Il n'est manifestement pas informé des intentions prussiennes car en présence du Roi, il se

¹ Voici comment le chancelier autrichien s'exprime auprès de Léopold Ier qui lui recommandait dans une lettre du 26 décembre 1851 de renouer des contacts avec l'Angleterre après la démission de Palmerston : « La royale nièce de Votre Majesté s'est débarrassée et a délivré le monde de lord Palmerston ; c'est un bienfait pour lequel la reconnaissance universelle lui est due et lui est d'ailleurs témoignée effectivement. Maintenant le respect des convenances, qui était devenu tout à fait impossible avec un homme tel que Palmerston, renaîtra tout au moins dans la forme des rapports entre la Grande-Bretagne et les Puissances du continent. (...) Alors nous, qui n'avons jamais oublié les bonnes traditions, ne serons pas les derniers à tendre la main à l'ancien ami et allié ». Schwarzenberg (Vienne) à Léopold Ier (Laeken), le 18 janvier 1852, éditée et traduite dans DE RIDDER 4, p. 273-275 ; THOMAS (D.H.), *The reaction of the Great Powers...*, p. 246.

² MAEB, CP, Pays-Bas, IX, Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 23 février 1852.

³ La correspondance échangée par Thorbecke à cette époque témoigne bien de sa phobie d'une France renouant avec ses vieux démons bonapartistes. HOOYKAAS (G.J) et SANTEGOETS (F.J.P.), *De briefwisseling van J.R. Thorbecke, V : 1845-1853*, s'-Gravenhage, Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, 1996.

⁴ HUISMAN (M.), *Le problème de la sécurité de la Belgique et des Pays-Bas...*, p. 262 et 269.

⁵ Lettre de Thorbecke à Conway, le 8 décembre 1851, citée dans CORTI et BUFFIN, *Léopold Ier...*, p. 288.

montre disposé à croire que la Prusse a peut-être conclu une alliance avec la France¹. En réalité, peu d'informations ont filtré de cette entrevue mais il n'est pas impossible que le Souverain belge se soit efforcé de convaincre le chef de cabinet hollandais de l'opportunité d'une alliance militaire entre les deux pays et de l'appui assuré de la Prusse et de l'Angleterre. « Protégé au sud par la ceinture des forteresses qui, d'Ostende par Gand, Termonde, couraient jusqu'à Diest, le camp retranché d'Anvers, grâce à l'entente néerlandaise, eût été appuyé au nord par la ligne Bergen-op-Zoom à Bréda »². Sondés par la suite sur la question par sir Ralph Abercromby, l'ambassadeur anglais, Thorbecke et son ministre des Affaires étrangères Van Sonsbeeck qualifièrent respectivement la Belgique de « cuirasse » ou de « bouclier » de la Hollande, reprenant à peu de choses près la terminologie employée en 1848 par Guillaume II dans sa correspondance avec Léopold Ier³. Sans doute rassurés par les intentions de la Russie et de la Prusse, Van Sonsbeeck offrira même de « s'associer à toutes les mesures propres à assurer le maintien de son indépendance et l'intégrité de son territoire » et de « se concerter avec les grandes Puissances sur la part qu'aurait à y prendre la Hollande dans le cas où sa voisine serait menacée »⁴. Mais les déclarations solennelles des diplomates néerlandais ne seront jamais suivies de conversations militaires concrètes. Et la répugnance de l'Angleterre à livrer aux Pays-Bas ses intentions sur son plan naval ou à conclure des engagements spéciaux n'est pas étrangère à cette pusillanimité néerlandaise.

B. Les plans militaires

Toutes ces belles combinaisons diplomatiques seraient de bien peu de valeur si elles n'étaient pas soutenues par un plan militaire solide. Les renseignements prussiens estiment à la mi-mai 1852 que Louis Napoléon pourrait aligner 140.000 hommes durant les premières semaines de la guerre⁵. Face à cette force, les alliés se disent prêts à aligner plus ou moins rapidement 160.000 hommes. Ce contingent comprendrait 100.000 soldats sur le Rhin promis par la Prusse endéans les trois semaines – ils en promettent 300.000 à partir de la sixième semaine⁶

¹ CORTI et BUFFIN, *Léopold Ier...*, p. 288.

² HUISMAN (M.), *Le problème de la sécurité de la Belgique et des Pays-Bas...*, p. 270.

³ HUISMAN (M.), *Le problème de la sécurité de la Belgique et des Pays-Bas...*, p. 272-273.

⁴ MAEB, CP, Grande-Bretagne, XXVIII, Van de Weyer (Londres) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 29 avril 1852.

⁵ NA – UK, FO 64/342, Bloomfield (Berlin) à Malmesbury (Londres), le 18 mai 1852, cité d'après THOMAS (D.H.), *The reaction of the Great Powers...*, p. 117

⁶ NA – UK, FO 64/341, Bloomfield (Berlin) à Malmesbury (Londres), le 4 mars 1852, cité d'après THOMAS (D.H.), *The reaction of the Great Powers...*, p. 117. Peu de temps après, deux rapports très détaillés sur les forces terrestres et navales prussiennes sont transmis confidentiellement aux Britanniques. NA – UK, FO 64/341,

- et 60.000 soldats russes¹. Les Autrichiens offrent 150.000 soldats mais précisent par la suite qu'il s'agirait là d'une force destinée à opérer en Savoie, protéger la Suisse et certains Etats allemands qui seraient inévitablement impliqués dans une guerre générale. En définitive, ils ne désirent pas se prononcer sur un nombre spécifique pour le secteur nord. A la déception générale, les Anglais ne promettent aucun corps expéditionnaire en sus de leur soutien naval sur l'Escaut dont ils refusent par ailleurs de préciser l'importance². L'Angleterre est avant tout préoccupée par la sécurité de ses propres côtes. Si l'on en croit une lettre de d'Hoffschmidt à Van de Weyer, certains cercles militaires craignent sérieusement la possibilité d'une incursion dans les ports d'Ostende et d'Anvers de la part de bateaux à vapeur français chargés de milliers d'hommes³. Malgré ses appels répétés à la prudence et à la modération en Belgique pour ne pas éveiller les susceptibilités françaises⁴, l'Angleterre cherche néanmoins à se renseigner sur les effectifs belges disponibles, l'artillerie et la flotte qui compte encore à l'époque deux bateaux, le *Duc de Brabant* et le *Louise-Marie*. Les Belges ne se font pas prier et citent approximativement 33.000 hommes sous les armes pour leurs troupes régulières. En effet, au lendemain du coup d'Etat du 2 décembre 1851, 6000 hommes sont venus renforcer les troupes qui ne comptaient alors que 27.000 hommes. Ce chiffre peut monter à 80.000 hommes si la Réserve est rappelée sous les drapeaux⁵. En définitive, les alliés ne compteront dans leurs calculs que sur une armée belge de 30.000 hommes prête à intervenir dès les premières semaines du conflit⁶. Son premier devoir étant de « résister à une première attaque et de se maintenir en possession de ses places fortes qui assurent d'un côté ses communications avec l'Angleterre et de l'autre avec l'Allemagne »⁷.

lettres de Bloomfield (Berlin) à Malmesbury (Londres), les 10 et 17 mars 1852, cité d'après THOMAS (D.H.), *The reaction of the Great Powers...*, p. 117.

¹ NA – UK, FO 65/416, lettres de Nesselrode (Saint-Pétersbourg) à von Brunnow (Londres), les 5 et 17 avril 1852, cité d'après THOMAS (D.H.), *The reaction of the Great Powers...*, p. 116.

² THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 114-115 ; ID., *The reaction of the Great Powers...*, p. 248; TAYLOR (A.J.P.), *The struggle for mastery in Europe, 1848-1918*, Oxford, 1954, p. 47.

³ MAEB, CP, Grande-Bretagne, XXVII, d'Hoffschmidt (Bruxelles) à Van de Weyer (Londres), le 2 février 1852.

⁴ NA – UK, FO 10/164, Howard de Walden (Bruxelles) à Granville (Londres), le 12 février 1852 ; NA – UK, FO 10/164, Howard de Walden (Bruxelles) à Granville (Londres), le 19 mars 1852.

⁵ L'ambassadeur anglais Howard de Walden éprouve quelques difficultés à remplir la fiche de renseignements qui lui a été remise par le *Foreign Office* car il ne comprend pas immédiatement à quoi correspondent la Réserve et la Garde civique. En définitive, il décide de les associer respectivement à la *Landwher* et à la *Milice*. Concernant la Garde civique, Howard de Walden renseigne 400.000 hommes dont 100.000 sont mobilisables en cas d'invasion et 30.764 seulement sont armés. La maison militaire du Roi et le général Chazal fournissent à l'ambassadeur anglais des renseignements plus spécifiques sur l'artillerie constituant en Belgique une branche séparée contrairement à ce qui se pratique habituellement dans les autres armées européennes. NA – UK, FO 10/164, Howard de Walden (Bruxelles) à Granville (Londres), le 5 mars 1852.

⁶ NA – UK, FO 64/342, Lettre de Bloomfield (Berlin) à Malmesbury (Londres), le 18 mai 1852, cité d'après THOMAS (D.H.), *The reaction of the Great Powers...*, p. 117.

⁷ MAEB, CP, Grande-Bretagne, XXVIII, Van de Weyer (Londres) à d'Hoffschmidt, le 1^{er} avril 1852.

Au début du mois d'avril, le cabinet de Bruxelles est donc assuré de la protection de l'Angleterre, la Prusse, la Russie et l'Autriche. Dans une lettre à Nothomb du 14 avril 1852, le Roi exulte : « la quadruple alliance défensive est de fait établie »¹. Malgré le caractère éphémère de la coalition, les quelques informations stratégiques évoquées dans les longues tractations défensives de 1852-1853 auront un impact direct sur l'évolution du système défensif belge. Guidé par les instructions des alliés réclamant que les liaisons avec l'Angleterre et l'Allemagne soient maintenues coûte que coûte en attendant le secours des alliés, Léopold Ier va jeter tout son poids dans la balance pour réaliser le premier agrandissement d'Anvers. Les études des commissions militaires de 1847-1848 avaient d'ores et déjà conclu qu'en cas de guerre avec la France, Anvers devait devenir le siège du Gouvernement et corrélativement le lieu de concentration et de retraite privilégié de l'armée belge. Dès le printemps 1848, le général Chazal avait ordonné l'élaboration des plans d'ouvrages jugés indispensables. La commission mixte de 1851-1852 était arrivée aux mêmes conclusions². La volonté politique manquait encore pour le lancement des travaux. L'imminence du danger français et le volontarisme royal vont donner l'ultime impulsion. Anvers devient le cœur de la politique défensive belge : « ayant ses flancs protégés par les inondations, la position a besoin seulement d'être défendue en tête pour devenir le camp retranché le mieux établi peut-être de l'Europe, où une armée de 50 à 60.000 hommes, nombre en rapport avec son étendue, pourra repousser longtemps les attaques d'un ennemi supérieur et entreprenant. Là, en outre, si l'ennemi vient du Sud, les secours de l'Angleterre peuvent arriver par l'Escaut et se réunir à nous sans obstacle »³. Il s'agit de construire sept forts bastionnés autour d'Anvers et de compléter la défense du Bas-Escaut par l'érection d'un fort sur la rive gauche de l'Escaut, à la Tête-de-Flandre⁴. Alors que la procédure régulière aurait nécessité le vote des Chambres pour financer les travaux, Léopold Ier, de concert avec le ministre de la Guerre, agit en véritable autocrate. Par un arrêté royal du 15 février 1852, il légalise les travaux de fortifications à réaliser à la Tête-de-Flandre. Le Roi fait en sorte que les travaux du « camp retranché d'Anvers » soient entrepris le plus rapidement possible, sans

¹ AGR, Papiers Nothomb, n° 1, Léopold Ier (Bruxelles) à Nothomb (Berlin), le 14 avril 1852, cité d'après STENGER (J.), *Léopold Ier et la France...*, p. 58.

² Voir notre chapitre sur le travail de cette commission.

³ AGR, Papiers Rogier, n° 421, « Note sur l'importance d'Anvers et sur les travaux que cette position militaire réclame », Lettre du général Anoul à Rogier, le 31 mai 1852.

⁴ *Ibidem*

même attendre que les crédits soient débloqués au Parlement¹. Mais les articles de la presse anversoise et les travaux effectués sur le terrain ne tardent pas à éveiller l'attention de l'opinion publique comme du consul de France à Anvers. Le 26 février 1852, un représentant d'Anvers interroge le Gouvernement lors d'une séance du Parlement. Celui-ci refuse de s'expliquer publiquement étant donné que le débat est délicat puisqu'il touche à la défense du pays. Le Gouvernement subit en réalité complètement la volonté du Souverain qui ne divulgue ses intentions qu'au compte-gouttes. Le 15 mars 1852, alors que les quatre premiers forts destinés à entourer le faubourg de Borgerhout sont commencés, le député Osy revient à la charge pour savoir si le Gouvernement compte se lancer dans d'autres travaux coûteux. Afin d'avoir une idée de la dépense, le député demande que les études de la commission de défense soient publiées. Mais le Gouvernement préfère esquiver le débat, si bien qu'il se met dans une position de plus en plus délicate. Il reste en effet à construire et financer trois autres forts entourant le faubourg populeux de Berchem tandis que des dispositions militaires sont déjà prises dans le plus grand secret. Le général Anoul envoie le 11 avril 1852 une lettre « très confidentielle » au général de Lannoy, directeur des fortifications dans la 4^e Division territoriale afin que ce dernier étudie les modalités pratiques d'un transfert du Gouvernement à Anvers². Lorsque le conseil des ministres est mis au courant par le général Anoul dans le courant du mois de mai des crédits à débloquer pour la défense de la métropole commerciale, il prend peur et demande au Roi un délai de réflexion, ce qui irrite souverainement Léopold Ier. Dans le courant du mois de juin, le Gouvernement Rogier cède finalement aux instances royales³.

Il s'agit maintenant de voter après coup les dépenses effectuées. Au début de la session parlementaire de 1852-1853, le Gouvernement Rogier fait porter au budget du ministère de la

¹ « Il y a sept à huit ans, Votre Majesté voudra bien se le rappeler, nous n'avons pas hésité à engager notre responsabilité pour faire exécuter, sous notre responsabilité et sans crédits législatifs, les travaux de ce que l'on appelait le camp retranché d'Anvers. » Lettre de Rogier à Léopold Ier, le 20 avril 1858, citée in DISCAILLES (Ernest), *Charles Rogier (1800-1885), d'après des documents inédits*, tome IV : 1852-1885, Bruxelles, J. Lebègue, 1894-1895, p. 63.

² « Général, dans le cas de certains événements qui ne sont pas à prévoir, sans être cependant impossibles, le Gouvernement aurait à transférer son siège de Bruxelles à Anvers. Afin d'éviter, en ce qui concerne le ministère de la Guerre, les embarras et la confusion inséparables d'une opération de cette nature lorsqu'elle n'a pas été prévue et préparée à l'avance, j'ai donné des ordres dans l'intérieur de mon Département, pour la désignation et le transport éventuel des dossiers, pièces, documents, ouvrages, instruments, cartes et archives indispensables. Pour compléter cette mesure, je vous prie, Général, de faire rechercher avec soin quels seraient l'emplacement et le local les plus convenables, à Anvers, pour recevoir éventuellement le ministère et les bureaux de la Guerre. L'officier, que vous chargerez de cette mission, devra la considérer comme tout à fait confidentielle et éviter dans ses recherches toute démarche et tout propos qui auraient pour résultat d'en laisser pénétrer l'objet. Agréez... ». Lettre du général Anoul au général de Lannoy, Bruxelles, le 11 avril 1852, citée in DE LANNROY (A.), *Le roi Léopold Ier et la défense nationale...*, p. 132.

³ STENGERS (J.), *Léopold Ier et la France...* p. 62-64.

Guerre de 1852 un crédit extraordinaire et supplémentaire de 6.358.000 francs pour rembourser les travaux effectués à Anvers et l'achèvement des travaux de Diest qui traînent depuis quinze ans¹. Les débats parlementaires qui ont lieu à l'occasion du vote de ce crédit supplémentaire illustrent bien les tensions existant entre l'Armée et la Chambre des Représentants. Le principal obstacle à surmonter pour l'adoption de mesures militaires réside presque toujours dans ce fossé séparant les expertises de l'armée des intérêts publics défendus par les députés belges. Les milieux militaires répugnent généralement à divulguer des informations confidentielles ou plus prosaïquement à accepter que leurs analyses soient débattues par des non-militaires. Lors de la séance du 7 décembre 1852, les députés de Muelenaere et Frère-Orban reprochent ainsi au Gouvernement d'avoir entrepris en mars dernier des dépenses sans l'approbation de la Chambre. Les députés veulent bien reconnaître que ces dépenses sont en partie liées aux dangers qui pesaient alors sur la Belgique en pleine crise européenne mais la section centrale en charge de l'analyse du crédit extraordinaire n'en réclame pas moins la production de plans et devis pour les travaux d'Anvers. En l'occurrence, les travaux de fortifications d'Anvers ne feront toutefois pas l'objet du grand déballage public qui aura lieu réellement dans les années à venir. Il semble que la confiance dans l'expertise militaire reste encore de mise puisque le crédit est voté sans susciter beaucoup d'opposition. Afin de ne pas exposer au grand jour les raisons qui ont poussé le Gouvernement à effectuer de telles dépenses, Rogier rappelle d'ailleurs au cours de la discussion que les premiers crédits votés l'année dernière pour les travaux d'Anvers avaient été faits à huis clos et qu'il serait préférable, si une discussion approfondie s'engage sur cette question, que l'on renouvelle le huis clos cette année².

Le caractère ambitieux de l'accord militaire des « Puissances du Nord » contre la France n'a d'égal que son caractère éphémère puisqu'il tombera très vite en désuétude dès la fin de l'année 1852 sans pour autant être jamais aboli. Une des raisons principales de la volatilité de l'alliance réside dans le fait qu'il n'existait pas à proprement parler d'accord officiel mais uniquement des échanges diplomatiques discrets afin de ne pas blesser la France qui pour cette raison ne sera jamais mise au courant. D'autres faits sont invoqués : provocations de la presse belge libérale antinapoléonienne suscitant des craintes de la part des Puissances garantes ; manque de coopération de l'Angleterre refusant toujours de préciser son aide sur

¹ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 3 décembre 1852, Rapport fait au nom de la section centrale par M. Thiéfry, p. 301-302.

² *APC*, 7 décembre 1852, p. 255-262.

l'Escaut ; tension grandissante entre cette dernière puissance et la Russie au Proche-Orient annonçant la guerre de Crimée et l'alliance anglo-française, changement de ministres en France dès octobre 1852 favorisant des personnalités plus conciliantes ; modération diplomatique française afin d'atténuer l'accueil défavorable que ne manque pas de susciter le décret du 2 décembre 1852 instaurant le second Empire : « l'Empire c'est la paix »¹.

C. Tentative de réactivation de la coalition antifranaçaise (1853)

Depuis le coup d'Etat du 2 décembre 1851, l'établissement du second Empire était pressenti dans tous les cabinets européens. Un tel acte symbolique pouvait signifier à terme une politique d'annexion de la Belgique. Conscient du danger, l'ambassadeur anglais sir Ralph Abercromby cherche dans le courant du mois de novembre 1852 à rapprocher les Pays-Bas de la Belgique afin de susciter une alliance des *Low Countries* en cas d'invasion française. Le ministre néerlandais des Affaires étrangères van Zuylen ne ferme pas la porte aux propositions anglaises à condition que l'Angleterre soit plus explicite sur son soutien. Fidèle à la politique anglaise, Abercromby élude soigneusement tout engagement en assurant à son interlocuteur que l'Angleterre serait toujours prompte à soutenir ses amis d'autant plus lorsque leurs intérêts concordent avec les siens. L'ambassadeur anglais met au courant son collègue belge le Baron Willmar de ses approches auprès du cabinet de La Haye. Mais le Gouvernement belge comme le Gouvernement anglais s'empressent d'autre part de reconnaître le second Empire afin de ne pas froisser le très susceptible Napoléon III. A Bruxelles comme à Londres, l'on estime que les sentiments des différentes parties sont suffisamment connus pour qu'il soit utile d'entrer à nouveau dans les détails pratiques d'un accord militaire. Cet empressement belgo-anglais à reconnaître le second Empire contribue néanmoins à refroidir les bonnes dispositions initiales du cabinet Thorbecke².

Dans le courant du mois de décembre, le Roi de Prusse Frédéric-Guillaume IV prend le relais des initiatives anglaises et cherche à réactiver une alliance des Puissances du Nord pour la défense du territoire belge. Frédéric-Guillaume IV pense que « le moyen le plus indiqué, le plus sûr, le meilleur, c'est une quadruple alliance entre l'Angleterre, la Prusse, la Hollande et la Belgique avec une convention militaire qui réunira les forces des quatre Etats et réglera

¹ THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 116-117 ; THOMAS (D.H.), *The reaction of the Great Powers...*, p. 249.

² HUISMAN (M.), *Le problème de la sécurité de la Belgique et des Pays-Bas...*, p. 278-281 ; DE RIDDER 4, p. 101-105.

leurs opérations »¹. S'il obtient l'alliance escomptée, le Roi de Prusse compte ensuite en faire part à l'Empereur d'Autriche et au Tsar. Il s'agirait donc d'une résurrection des projets formulés quelques mois plus tôt avec l'appui supplémentaire des Pays-Bas. Frédéric-Guillaume IV demande à son ministre à Londres de l'éclairer sur les points suivants :

« 1°. L'Angleterre veut-elle conclure une alliance défensive avec moi, le Roi Léopold et Thorbecke ? (Si lord Derby comprend le véritable intérêt de l'Angleterre, il doit pousser de toutes ses forces à ce traité. Je suis prêt à mettre 100.000 hommes au service de la quadruple alliance. Dites-le à lord Derby.) 2°. Une stipulation militaire sera-t-elle acceptée ? Ceci, c'est le minimum ; l'alliance vaudrait mieux, car elle agira plus fortement sur les Tuileries... »².

Comme de coutume, l'Angleterre accueille froidement les approches prussiennes. Et le balai diplomatique commence. Le ministre de Prusse à La Haye, le Comte de Koenigsmarck cherche alors à sonder le cabinet Thorbecke. Puisque l'approche prussienne en direction de l'Angleterre a échoué, elle a peut-être des chances d'aboutir si les Pays-Bas sont à l'origine de l'initiative. C'est au tour de Thorbecke d'éprouver quelque méfiance à l'égard de la Prusse à qui il prête des visées annexionnistes. En outre, l'éternel louvoiement anglais l'engage plutôt à s'enquérir des réelles intentions anglaises auprès de la Belgique, par l'intermédiaire du Vicomte Conway et donc de Léopold Ier. Le diplomate néerlandais revient sur la possibilité d'une alliance à trois esquissée en novembre par sir Ralph Abercromby. L'Angleterre serait-elle prête désormais à souscrire à une triple-entente avec la Belgique et les Pays-Bas ? En réalité, à l'instar des Anglais, les Belges sont tout aussi réticents ; ils souhaitent éviter toute indiscretion diplomatique qui viendrait froisser le sourcilleux voisin méridional³. Le Baron Willmar reçoit des consignes très strictes de la part de son ministre :

« L'alliance éventuelle positive, dont vous a parlé ce ministre [Thorbecke], serait donc au moins inutile ; je dis plus, elle serait dangereuse. Cette alliance à trois sortirait des termes et serait, en quelque sorte, la mise en oubli des traités de 1839. Si la France nous attaque, ce n'est pas à deux Puissances qu'il appartient de nous secourir, c'est à toutes les autres Cours signataires de ces traités, car toutes ont garanti notre neutralité et notre indépendance. N'affaiblissons donc pas notre droit par des précautions hors de propos. Ne soyons pas à trois, quand nous pouvons être à six. D'ailleurs, à quoi bon un traité nouveau, si l'Angleterre est bien disposée (et pour ma part, je suis convaincu qu'elle est des mieux disposée) ? Et si, d'aventure, elle était peu portée à agir, peut-on croire qu'elle se laisserait lier par un acte spécial ? Evidemment, elle s'y refuserait et ne manquerait pas

¹ TAILLANDIER Saint-René, *Dix ans de l'histoire d'Allemagne. Origines du nouvel Empire d'après la correspondance de Frédéric-Guillaume IV et du Baron de Bunsen (1847-1857)*, [s.l.], Didier, 1875, p. 285.

² *Ibidem*.

³ DE RIDDER (A.), *Le mariage de Léopold II...*, p. 113-116.

de nous renvoyer aux stipulations de 1839. L'arrangement serait donc sans portée, si l'Angleterre est de bonne foi. Il serait, en tous cas, je le répète, dangereux. La proposition seule de cet arrangement pourrait blesser profondément l'Angleterre en témoignant de la défiance et, connue de la France, elle rendrait à peu près inévitable le péril auquel elle aurait en vue de parer »¹.

Pour ne pas fermer la porte, de Brouckère cherche cependant à renvoyer la balle à La Haye. Prenez l'initiative en premier, on vous suit de loin, semble suggérer le ministre belge. Le bilan est que ni la Belgique, ni les Pays-Bas ne parviendront à convaincre l'Angleterre de sortir de sa position « attentiste », pour ne pas dire opportuniste².

En dépit de quelques formules magnifiant les « relations amicales » et les « intérêts communs », jamais plus les diplomates ne parviendront à s'entendre comme en mars 1852 sur des bases stratégiques solides aboutissant à des promesses d'assistance militaire formelles. Ces échanges diplomatiques seraient donc de peu de valeur pour notre thèse si le Souverain belge n'avait entretenu de son côté une politique étrangère parallèle. Léopold Ier a toujours considéré que les Affaires étrangères constituaient une prérogative royale. Dans le cadre des contacts noués entre garants pour la défense de la Belgique, Léopold Ier reçoit personnellement beaucoup plus d'informations que l'on en fournit au cabinet belge³. Dans les archives du département belge des Affaires étrangères, nous ne serons donc pas surpris de découvrir une lettre du 8 février 1853 écrite par Léopold Ier à Frédéric-Guillaume IV de Prusse. Ce dernier n'a en effet pas abandonné l'idée d'une alliance défensive contre la France et tout naturellement il cherche à l'obtenir directement du Souverain belge en passant au-dessus du cabinet de Bruxelles. Dans sa lettre en réponse à Frédéric-Guillaume IV, le Souverain belge enregistre le désir prussien d'une entente préalable en cas d'invasion française. Toutefois, il rappelle à Frédéric-Guillaume IV les précautions que lui impose la neutralité, une façon polie de décliner l'offre dangereuse de son très cher cousin. S'il ne souhaite pas contracter une alliance formelle, Léopold Ier ne ferme cependant pas la porte à une collaboration militaire. Le Souverain belge mentionne dans sa lettre quelle position son armée entend prendre en cas de conflit. Anvers occupe désormais la place centrale des considérations défensives belges : « Notre devoir primordial vis-à-vis des cinq Puissances est de baser, autant que possible, notre neutralité d'après nos propres forces, dans la mesure où un

¹ De Brouckère (Bruxelles) à Willmar (La Haye), le 10 février 1853, MAEB, CP, Pays-Bas, X.

² HUISMAN (M.), *Le problème de la sécurité de la Belgique et des Pays-Bas...*, p. 287-295.

³ STENGERS (J.), *Léopold Ier et la France...*, p. 36 ; TERLINDEN (Charles) (Vicomte), *Le rôle des Rois des Belges dans la défense nationale*, in *Revue internationale d'histoire militaire*, 1959, n° 20, p. 575-590.

petit pays peut le faire. Pour atteindre ce but, nous cherchons à mettre nos places fortes en état de soutenir un siège. Comme de plus, si je ne suis pas empêché par les Chambres, il faut espérer qu'il nous restera encore une armée disponible, une très forte position est absolument nécessaire pour sa sécurité, position qui se présente près d'Anvers »¹. Même si Léopold I^{er} n'oublie pas de préciser d'entrée de jeu à son destinataire que toutes les places fortes belges seront mises en état de soutenir un siège, sans exception comme l'exigent les traités de 1839, il informe en même temps son allié éventuel de la position de l'armée belge dont la Prusse devra tenir compte en cas de conflit avec la France. Léopold I^{er} profite même de l'occasion pour glisser au passage à son cousin la position idéale d'une armée prussienne en cas de guerre : « Une observation attentive de la carte donne comme position extraordinairement résistante la ligne de l'Escaut jusqu'à Maestricht et puis la seconde ligne des forteresses néerlandaises dont celle de Bois-le-Duc constituerait l'aile gauche. Si jamais le cas venait à se produire que nous fussions attaqués, même une petite force armée prussienne disponible à la Meuse inférieure serait d'une importance capitale et elle trouverait un appui entièrement sûr dans cette ligne de forteresses »².

Bien conscient de la volatilité des assurances échangées l'an dernier entre diplomates, Léopold I^{er}, tout en restant extrêmement prudent, cherche à obtenir une confirmation des promesses passées. Début mars 1853, Léopold I^{er} exprime au nouveau secrétaire d'Etat à la défense Clarendon son espoir de voir 10.000 soldats britanniques venir soutenir la garnison anversoise. Mais l'accueil anglais est désormais glacial³. Il faut dire que la susceptibilité française à l'égard de la question belge est connue et décourage les manœuvres trop entreprenantes. A plusieurs reprises, cette dernière Puissance formule des griefs contre la Belgique, que ce soit à cause de l'établissement par les Belges de rapports diplomatiques avec la Russie ou en raison des travaux effectués à Anvers. Dans une lettre du 22 février 1853, Firmin Rogier avertit de Brouckère du mécontentement de l'Empereur relativement à la destruction des forteresses de Philippeville et Ath, « des places, déclare Louis Napoléon, qui pourraient servir de point d'appui à mes armées, dans le cas où, par suite d'événements que je ne prévois pas et d'agressions qui ne sont guère probables, je me verrais obligé de pénétrer sur votre territoire, tandis qu'on fait des travaux considérables à Anvers et qu'on conserve des forteresses dont l'occupation serait la plus avantageuse pour ceux qui voudraient

¹ MAEB, IND, I, Léopold I^{er} à Frédéric-Guillaume IV, le 8 février 1853.

² *Ibidem*.

³ THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 119.

m'attaquer »¹. De Brouckère interroge alors le ministre de la Guerre le général Anoul sur la pertinence des griefs français. Anoul répond que les critiques françaises sont excessives : « On ne saurait admettre d'ailleurs qu'elles [les forteresses] eussent pu en aucune circonstance être appelées à servir d'appui à une armée étrangère »². C'est oublier avec beaucoup d'à-propos l'article secret de la convention des forteresses de 1831, article jamais dénoncé depuis lors par le Gouvernement belge.

Face aux critiques françaises, qui ne sont pas sans rappeler les critiques de 1839-1841, les Belges avancent des arguments stratégiques d'un autre âge : les fortifications d'Anvers et Diest sont projetées depuis longtemps et doivent permettre de rééquilibrer une défense belge trop ostensiblement tournée contre sa frontière méridionale³. Il s'agit à nouveau d'un pieux mensonge. Il est évident que Diest n'est plus conçu par les Belges comme un fort d'arrêt face à la Hollande mais comme une position prolongeant celle d'Anvers afin de sécuriser la ligne Escaut – Dyle – Nèthe – Ruppel derrière laquelle camperont les Belges flanqués à droite par la flotte anglaise sur le Bas-Escaut et à gauche par les Prussiens sur la Meuse inférieure. La lettre de Léopold Ier à Frédéric-Guillaume IV montre bien que le Souverain belge ne craint plus grand-chose de la part de ses voisins du Nord et espère même leur collaboration spontanée aux côtés des alliés étant donné l'importance stratégique de la trouée du Limbourg et de la Meuse inférieure contrôlée par leurs forteresses⁴. Bien conscient du double jeu belge,

¹ MAEB, Convention des forteresses, II, Firmin Rogier (Paris) à de Brouckère Bruxelles, le 22 février 1853. L'intérêt français pour les forteresses méridionales de la Belgique ne s'est jamais complètement éteint jusqu'à leur destruction définitive. On trouve dans les archives militaires françaises quelques traces de cet intérêt naturel pour la ligne des forteresses belges faisant face à la France. Nous trouvons ainsi en 1850 des documents statistiques sur les places de la Belgique détaillant pour chacune d'entre elles la garnison nécessaire pour résister à un coup de main et la garnison nécessaire pour soutenir un siège. Selon André Duchesne, les renseignements statistiques qui font l'objet des documents portent la signature G. de Damst, et semblent extraits du *Moniteur Belge* du 9 octobre 1850. Il n'aura sans doute pas échappé au copiste en transmettant ces renseignements qu'ils pourraient peut-être un jour servir en cas d'occupation de certaines places fortes situées à moins d'un jour de marche des garnisons françaises. SHD/DAT, 1 M 1447, doc. n° 77 et 78, DE DAMST G., Belgique, Places fortes, De la défense de ce pays, 2 p., DUCHESNE (A.), *Les archives de la Guerre et de la Marine à Paris et l'histoire de Belgique*, Bruxelles, 1962.

² MAEB, Convention des forteresses, II, Anoul à de Brouckère, Bruxelles, le 26 février 1853.

³ THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 120-121. C'est encore la même argumentation lénifiante qui sera utilisée par le général Chazal en 1866 lors de son entrevue avec Napoléon III et l'Impératrice Eugénie à Biarritz. Le général belge présente Anvers au couple impérial comme une « place défensive formidable et remplaçant tout un système de forteresses agressives contre la France et construites par ses adversaires ». Lettre de Chazal à Rogier, le 9 octobre 1866, citée in GARSOU (J.), *Chazal et Napoléon III (1863-1870)*, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, XXVII, 1949, p. 760-761.

⁴ « Voici la position des Pays-Bas. Si nous restions sans être attaqués, alors il est naturel que les Pays-Bas couverts par nous, se tiennent tranquilles ; dans l'éventualité contraire, l'attaque dirigée contre nous doit être envisagée par les Puissances de telle sorte qu'elle rend impossible une neutralité des Pays-Bas. La question paraît être envisagée de cette manière par le cabinet de ce pays, mais il y aurait lieu de s'assurer avec soin si le Roi partage l'avis du cabinet ». MAEB, IND I, Léopold Ier à Frédéric-Guillaume IV, le 8 février 1853. Les conclusions de la commission militaire de 1853 vont dans le même sens : « Jusqu'à présent nous n'avons pas

le ministre des Affaires étrangères de Napoléon III revient une dernière fois à la charge lors d'une entrevue le 26 mars 1853 avec l'ambassadeur belge. La question n'est plus, selon lui, de conserver aujourd'hui en Belgique les forteresses favorables ou non à la France mais de les démolir toutes sans exception. Se réclamant d'une absence totale d'intention belliqueuse de la part de l'Empereur, Drouyn de Lhuys se lance dans un argumentaire fallacieux : « Dans un pays comme le vôtre, dont la neutralité est garantie par toute l'Europe, à quoi bon les forteresses ? » Alors que Firmin Rogier lui rappelle le respect des traités constitutifs de la Belgique, le ministre français insiste en déclarant que si la France possédait un quelconque désir de s'emparer de la Belgique, elle préférerait au contraire voir les forteresses être maintenues. Confronté au scepticisme du ministre belge, Drouyn de Lhuys centre finalement la conversation sur le fond du problème : selon lui, les travaux considérables effectués à Anvers sont inspirés par une pensée hostile à la France ; on ne peut les considérer autrement¹ !

De Brouckère prend d'autant plus ces menaces au sérieux que d'autres éléments font croire au même moment à une volonté française d'en découdre. Premièrement, les Belges savent qu'un nouveau camp militaire français est en formation dans le Pas-de-Calais à Helfaut non loin de leur frontière². Deuxièmement, le 22 mars 1853, le nouveau ministre de France fraîchement nommé à Bruxelles His de Butenval a prononcé conformément à des instructions reçues des paroles très dures. D'après lui, la France est décidée à ne plus tenir compte de l'équilibre européen issu des traités de 1815 si la Russie et l'Autriche s'obstinent à dicter leur loi à Constantinople. Que cette démarche ait été faite aux autres nations impliquées dans la question d'Orient est une chose. Qu'elle soit faite également à la Belgique, une nation neutre dépourvue d'intérêts majeurs dans l'Empire ottoman, est une faute politique de la part de la France. Quoique la Belgique ne souhaite pas créer trop de vagues autour de l'événement pour ne pas froisser encore plus sa voisine, elle prend des mesures militaires³ et informe

parlé de la Hollande ; cependant son concours est de la plus haute importance, et cette puissance [est] menacée autant que la Prusse par la guerre portée en Belgique ». MRA, Fonds Fortifications, I, GENERALITES, dossier n° 7, *Tableau des armements de sûreté, des armements de guerre et des armements complets des différentes places fortes. Rapports concernant Anvers, Diest, Liège, Huy, Audenaerde, Termonde, Nieupoort, Ostende, Namur, Dinant, Charleroi, Mons et Tournai*, 1 volume relié, 30 septembre 1853.

¹ MAEB, Convention des forteresses, II, Firmin Rogier (Paris) à de Brouckère (Bruxelles), le 26 mars 1853.

² DE RIDDER 4, p. 145.

³ Ainsi, le consul de France à Ostende informe le ministère français des Affaires étrangères que le port d'Ostende est mis à l'abri d'un coup de main. « Hier dans la matinée, le conseil des ministres s'est réuni à Bruxelles, et aussitôt après l'ordre est arrivé ici de mettre la place d'Ostende sur le pied de guerre. Deux postes sont établis en dehors la ville, à l'entrée du port et sur les dunes. Les portes restent fermées pendant la nuit. Les remparts sont mis en état de défense du côté de la mer principalement. Les consignes les plus sévères sont observées. Depuis quelque temps déjà la garnison était doublée ». SHD/DAT, 1 M 1451, doc. n° 6, Lettre du consul de France à Ostende au ministre des Affaires étrangères (Paris), le 24 mars 1853.

discrètement ses garants. La Russie met alors la Belgique dans l’embarras. L’ambassadeur russe à Paris Kisseleff se rend le 12 mai 1853 auprès de Drouyn de Lhuys pour lui exprimer sa surprise concernant la démarche de His de Butenval. Le ministre français des Affaires étrangères s’empresse de minimiser les déclarations de son ministre. Il se rend compte un peu tard de l’inopportunité de la démarche et décide finalement de sacrifier His de Butenval en le remplaçant dès juillet par Adolphe Barrot¹. L’incident est d’autant plus paradoxal que His de Butenval professait à l’encontre du système défensif belge des opinions beaucoup moins hostiles que son prédécesseur le Duc de Bassano, sans doute parce qu’il ne comprenait pas bien l’utilité de la forteresse d’Anvers contre la France :

« Je suppose d’ailleurs, que M. le Maréchal Ministre de la guerre a su se faire renseigner, par des observateurs spéciaux, sur la valeur du système général adopté depuis un an par la Belgique comme aussi sur le sens et l’étendue des travaux de construction et de démolition de places, qui ont modifié l’organisation défensive de ce Royaume. Sans doute le Gouvernement belge – préoccupé du souci national (qu’il avoue, qu’il professe en toute occasion) d’être en mesure de défendre de tous les côtés et contre tous, la nationalité qu’il entend garder – pousse avec une activité égale, au nord comme au midi, les préparatifs à sa sécurité. Sur ce point encore je suppose que notre département de la Guerre possède des informations précises. Les miennes me portent à croire à l’uniforme répartition des précautions sur toutes les frontières »².

Devant l’instabilité politique grandissante de l’Europe, Léopold Ier est persuadé qu’il doit se concilier les Puissances centrales. C’est dans ce contexte qu’il organise au mois de mai 1853 le mariage de son fils, le Duc de Brabant futur Léopold II, avec l’Archiduchesse Marie-Henriette d’Autriche ; ce qui ne manque pas de susciter à nouveau de hauts cris de la part de l’Empereur des Français et de son entourage³. De même, l’incident Butenval et les fréquentes interventions de la Russie depuis début 1852 en faveur de l’indépendance de la Belgique ont démontré à Léopold Ier l’importance des nouveaux rapports diplomatiques belges avec le Tsar qu’il considère comme « l’arbitre des destinées de l’Europe »⁴. Sans doute sous l’impulsion du Souverain belge, de nouvelles tentatives pour consolider la coalition antifrançaise auraient-elles été tentées depuis Moscou si les prolégomènes de la guerre de Crimée (1854-1856) n’avaient pas mis un terme à cet étrange ballet diplomatique. Durant le conflit, la Belgique se doit d’adopter une neutralité parfaite. Toute politique russophile aurait pour conséquence désastreuse de se voir aliéner non seulement la France mais aussi

¹ DE RIDDER 4, p. 144-147.

² SHD/DAT, 1M 1451, doc. n° 11, Butenval (Bruxelles) à Drouyn de Lhuys (Paris), le 4 mai 1853.

³ DE RIDDER 4, p. 149-172

⁴ STENGERS (Jean), *Léopold Ier et la France...*, p. 55 ; TERLINDEN Charles (Vicomte), « L’Etablissement des relations diplomatiques... », p. 398.

l'indispensable bouclier anglais. Et le raisonnement est valable avec toutes les Puissances. La neutralité doit se manifester scrupuleusement non seulement d'un point de vue militaire mais aussi commercial¹, notamment dans la vente d'armes aux belligérants qui reste un sujet très délicat. Le revers positif de la médaille est que l'alliance anglo-française qui se profile – elle sera scellée officiellement le 10 avril 1854 – a pour effet immédiat de calmer la susceptibilité impériale à l'égard de la Belgique et de resserrer les liens entre les deux pays. Napoléon III sait que s'il s'avise d'envahir la Belgique, il perdra son allié. Il s'agit là pour Léopold Ier d'un utile substitut au projet d'une coalition européenne antifrançaise qui n'est plus à l'ordre du jour².

Certes, Léopold Ier peut dormir sur ses deux oreilles du côté français mais pour un temps seulement car le second Empire risque bien de sortir renforcé de la crise. Qui plus est, des complications pourraient survenir à tout moment comme lors de la demande incongrue de la France en 1855 d'envoyer à Rome 5000 à 6000 soldats belges pour remplacer les troupes impériales chargées de protéger le Saint-Père³. Léopold Ier craint en définitive que le conflit ne devienne général en opposant d'une part la France, l'Angleterre et l'Autriche et d'autre part la Russie et la Prusse, ce qui aurait sans doute comme conséquence la violation du territoire belge à des fins stratégiques. Les craintes du Souverain belge sont justifiées car le chef d'Etat-major allemand Reyher prépare bien en 1855 un plan de guerre qui s'inscrit dans la continuité des plans précédents, à savoir un rassemblement des armées prussiennes sur le Rhin inférieur et le Rhin moyen en cas d'offensive française⁴. Le Souverain belge oscille par conséquent entre plusieurs positions. Ne sera-t-il pas obligé, en cas de guerre générale, de prendre le parti du plus fort pour éviter que la Belgique ne devienne durant les négociations de paix l'objet de compensations diverses ? D'un autre côté, il faut à tout prix éviter de perdre la précieuse alliance anglaise, ce qui nécessite un rapprochement avec la France. La paix est

¹ Une circulaire est envoyée aux légations début février 1854 pour chercher à collecter des informations sur les principes du droit maritime appliqués au sein des différentes Puissances. Afin de fixer les principes de ce droit en Belgique, de Brouckère cherche à connaître quelles sont les règles en vigueur à l'étranger concernant la liberté de commerce des neutres, le droit de capture en mer, le droit d'asile dans les ports pour les navires battant pavillon neutre, la définition de la contrebande de guerre ou les principes du blocus commercial désiré par la France et l'Angleterre. Dès le 15 décembre 1853, la Suède, la Norvège et le Danemark s'étaient mis d'accord sur un texte de droit maritime qui est admis par l'ensemble des Puissances et qui fera autorité pendant toute la durée du conflit. MAEB, IND, I, De Brouckère (Bruxelles) à O' Sullivan de Grass (Vienne), le 4 février 1854 ; BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 97-98.

² DE RIDDER 4, p. 219.

³ BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 99 (note d'édition) ; LORETTE (J.), *Problèmes de politique étrangère sous Léopold Ier, à propos d'éventuelles participations belges à la guerre de Crimée (1854-1856)*, in *Bulletin de l'Académie royale des Sciences d'Outre-mer*, 1965, p. 227-230.

⁴ ZUBER (Terence), *The Moltke Myth...*, p. 16.

brisée et Léopold Ier regrette amèrement de voir en ces circonstances les reliquats de la Sainte-Alliance voler définitivement en éclats. Il cherchera durant toute la durée du conflit à offrir ses services comme médiateur de la paix, sans réel succès. Après plus de vingt ans de règne et de réels succès diplomatiques, il ne pouvait que constater le déclin de son influence dans les affaires européennes¹.

¹ CORTI et BUFFIN, *Léopold Ier...*, p. 308-317 ; THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 136-139, MARCHESANI (Frédéric), *L'influence de Léopold Ier...*, p. 51-52.

V. La guerre franco-autrichienne de 1859, la Belgique et les Puissances

Les Anglais qui sont revenus de leur alliance de circonstance avec les Français pressent les Belges dès novembre 1857 de compléter leur système défensif. L'Angleterre s'inquiète des velléités françaises en Europe. Elle souhaite que la Belgique se mette à l'abri d'autant plus que la Grande-Bretagne est confrontée à une grave crise aux Indes – révolte des Cipayes – qui diminue sa capacité de projection sur le continent¹. Dans les hautes sphères de la diplomatie anglaise, l'on évalue la possibilité d'un conflit entre l'Angleterre et la France. Même si cette hypothèse est peu vraisemblable, nul doute qu'une telle éventualité entraînerait inmanquablement la violation du territoire belge². Le conflit latent entre la France et l'Autriche à propos de la question italienne augmente les suspicions anglaises vis-à-vis des ambitions impériales françaises en Europe. Suite à l'incident des Tuileries du 1^{er} janvier 1859³, les contacts se multiplient entre la Belgique et l'Angleterre. L'Angleterre réclame notamment des informations sur le système défensif belge afin de vérifier si la Belgique prend les mesures qui s'imposent pour résister à une attaque subite de son territoire⁴.

En Belgique, des mesures d'exception sont prises avant même que les crédits nécessaires ne soient votés au Parlement⁵. Lord Malmesbury se dit satisfait des renseignements généraux

¹ « Sous ce rapport, nous sommes de sa part l'objet d'une attention toute particulière et, dans le dernier entretien particulier que j'eus à la campagne avec Lord Palmerston, il me pria de lui donner les plus amples détails sur les travaux de fortification commencés à Anvers. A ses yeux, et tous les hommes politiques de quelque valeur seront de son avis, la Belgique serait inexcusable si, après vingt-six années d'indépendance, elle n'avait point usé de toutes les ressources que lui offrent la nature, la science et l'art pour asseoir son système de défense sur des bases plus solides. Aucun sacrifice ne nous doit sembler trop grand pour atteindre ce but et pour nous mettre en cas d'invasion en mesure d'attendre de pied ferme que l'Europe remplisse envers nous les obligations qu'elle a contractées... ». MAEB, IND, I, Van de Weyer (Londres) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 24 novembre 1857.

² « Tous les hommes d'Etat qui ont des relations personnelles avec l'Empereur, sont convaincus qu'il ne rompra pas l'alliance anglaise qu'à la dernière extrémité ; mais ils sont tout aussi profondément convaincus que le jour où cette nécessité lui sera imposée, c'est sur les champs ouverts de la Belgique et non sur les côtes bien armées de l'Angleterre, qu'il se précipitera avec l'élite de son armée ». MAEB, IND, I, Van de Weyer (Londres) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 30 avril 1858.

³ Les paroles de l'Empereur Napoléon III, exprimant à l'ambassadeur autrichien son regret que les relations franco-autrichiennes ne soient pas aussi bonnes qu'il pourrait le souhaiter, ont été interprétées comme un signe que la guerre entre les deux pays était imminente. BRIDGE (F.R.) et BULLEN (Roger), *The Great Powers and the European States System 1814-1914*, 2^e édition, Harlow, Pearson, 2005, [1980], p. 137.

⁴ MAEB, IND, I, Van de Weyer (Londres) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 1^{er} février 1859. Sylvain Van de Weyer fait référence à un courrier du cabinet de Bruxelles envoyé à Londres le 19 janvier 1859 concernant les mesures défensives prises par la Belgique.

⁵ « Aussitôt que les complications extérieures ont pris un caractère sérieux (...), le cabinet a donné son adhésion pleine et entière à tout ce que le ministre de la Guerre croirait devoir faire, afin de pourvoir aux besoins les plus urgents. Il l'a autorisé à anticiper sur tous les crédits de son budget pour toutes les dépenses relatives aux matériel, approvisionnements, fourrages, armements, etc. ; à déplacer un certain nombre de dépôts, afin de les

communiqués par le Baron de Vrière ; néanmoins, il souhaite des précisions beaucoup plus concrètes. En conséquence, Sylvain Van de Weyer transmet les demandes anglaises à son ministre :

« (...) Faites donc en sorte que nous sachions d'une manière positive et pratique quelles sont les places fortes qui ont été mises en état de défense ; le chiffre de chaque garnison, le nombre de pièces de canon dans chaque place ; la qualité et la quantité de nos munitions et de nos approvisionnements de guerre, le degré d'efficacité de notre artillerie de campagne ; enfin l'époque précise à laquelle toute notre armée pourra être mise sur pied de guerre effectif et munie de tout ce qui est nécessaire à la défense du territoire belge (...) »¹.

Malgré une certaine hésitation à transmettre des renseignements aussi confidentiels², le Baron de Vrière souscrit finalement à la demande anglaise. Les renseignements demandés sont envoyés à Sylvain Van de Weyer le 17 mars 1859³. L'ambassadeur belge les lit à Lord Malmesbury le 21 mars⁴. Dans le document transmis à Londres, la Belgique répond point par point aux questions formulées par le secrétaire d'Etat anglais aux Affaires étrangères avec en annexe un tableau de la garnison et de l'armement des quinze places belges appelées à jouer un rôle en cas de guerre⁵. Le cabinet de Saint-James se déclare très satisfait des mesures

mettre plus en sûreté et de les rendre plus accessibles aux miliciens qui pourraient être rappelés sous les armes ; à faire commencer *sur l'heure* des travaux défensifs à Anvers, sans plan, ni devis, ni crédits ; à nommer dans les quarante huit heures une grande commission qui, présidée par le général Chazal, ferait un plan d'ensemble relatif à la défense d'Anvers ». Il s'agit d'un extrait d'un projet de réponse de Rogier au Roi suite aux reproches formulés par Léopold Ier en mai contre l'inertie de ses ministres face à la crise franco-autrichienne. DISAILLES (Ernest), *Charles Rogier (1800-1885)*, IV : 1852-1885..., p. 104-106.

¹ MAEB, IND, I, Lettre de Van de Weyer (Londres) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 9 mars 1859.

² Il faut rester le plus discret possible pour éviter de froisser la France. En effet, le 10 mars 1859, de Montessuy, le ministre de France à Bruxelles, s'était inquiété auprès du Baron de Vrière des rumeurs au sujet d'armements effectués par la Belgique. Le ministre belge n'avait pu démentir les mesures prises par l'armée belge tout en rassurant la France sur leur caractère strictement défensif et neutre à l'égard de l'ensemble des Puissances. MAEB, IND, I, Baron de Vrière (Bruxelles) à Van de Weyer (Londres), le 10 mars 1859 ; THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 140.

³ MAEB, IND, I, Baron de Vrière (Bruxelles) à Van de Weyer (Londres), le 17 mars 1859.

⁴ MAEB, IND, I, Van de Weyer (Londres) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 21 mars 1859.

⁵ Les quinze places pourvues de garnison sont les suivantes : petit fort de Dinant ; petit fort de Huy ; Namur ; citadelle de Liège ; fort de la Chartreuse à Liège ; Tournai ; Audenaerde ; citadelle de Gand ; Termonde ; Anvers et dépendances ; Charleroi ; Mons ; Diest ; Ostende ; Nieuport.

Ci-dessous les réponses aux demandes anglaises :

« 1° Quelles sont les places fortes qui ont été mises en état de défense ? Les places fortes de la Belgique sont dans un excellent état d'entretien et bien approvisionnées de munitions de guerre. On n'y a exécuté jusqu'à présent aucune des dispositions qu'exige l'état de guerre ou l'état de siège. Ainsi, ce sont les troupes de l'armée sur pied de paix qui les occupent, leurs remparts ne sont pas armés et les approvisionnements de bouches n'ont pas été formés ; cependant des achats assez considérables en froment et avoine se sont déjà faits et sont continués sur les fonds budgétaires.

2° Le chiffre de chaque garnison ? Les troupes qui se trouvent actuellement dans les places fortes sont, en grande partie, destinées à entrer dans la composition de l'armée de campagne et, à l'exception d'un certain nombre de batteries de siège et de bataillons d'infanterie, tous les corps destinés à former les garnisons appartiennent à la réserve de l'armée qui se trouve dans ses foyers. Cette réserve peut être rendue dans les places fortes en dix jours et les garnisons seraient alors composées comme l'indique le tableau ci-annexé.

défensives belges et encourage vivement la Belgique à achever le plus rapidement possible ses travaux anversois sans céder aux intimidations françaises¹. Des renseignements supplémentaires sont encore transmis à Londres dans le courant du mois d'avril par l'intermédiaire du ministre anglais à Bruxelles, Howard de Walden. Ces renseignements proviennent du cabinet du nouveau ministre de la Guerre, le général Chazal, fraîchement désigné à ce poste par le Roi².

A l'instar de l'Angleterre, la Prusse souhaite savoir si la Belgique est capable de faire respecter sa neutralité par les armes. Le Baron Nothomb est « quotidiennement interrogé » sur le sujet et « ne possède que des renseignements insuffisants »³. Le 6 avril 1859, il demande des instructions supplémentaires à son ministre :

« Le principe de la neutralité belge n'est contesté par personne, non plus que le désir de la Belgique de le voir respecter. La neutralité ne se défend pas par elle-même ; la Belgique a-t-elle les moyens de la faire respecter, s'il y était porté atteinte et que les Puissances garantes fussent engagées ailleurs ? C'est la question que me font les hommes politiques et les militaires prussiens, le Baron de Schleinitz aussi bien que le général de Bonin. Quel est l'état de l'armée belge et de notre matériel de guerre ? Les forteresses belges sont-elles en état de défense ? Quel est l'état de la place d'Anvers qui, dans un cas extrême doit servir de refuge au gouvernement belge, éventualité sur laquelle une récente discussion a appelé l'attention européenne ? (...) Je recevrai avec reconnaissance les détails que vous voudrez bien me fournir, je vous promets d'en faire l'usage le plus discret ; il s'agit seulement de rassurer ceux dont l'appui nous importe »⁴.

3°. Le nombre de pièces de canon dans chaque place ? Les colonnes de ce tableau indiquent pour chaque place le nombre total de canons, obusiers et mortiers, non compris les mortiers à main, au nombre de 400.

4°. La qualité et la quantité des munitions d'approvisionnement de guerre ? La qualité du matériel et des munitions de guerre des places est excellente. Leur qualité est proportionnelle à l'importance militaire de chacune d'elles. La quantité de munitions de guerre de l'armée de campagne est également proportionnelle à la force de cette armée.

5°. Le degré d'efficacité de l'artillerie de campagne ? L'artillerie de campagne est parfaitement organisée. Elle comprend 4 pièces par 1000 hommes. Elle aurait naturellement à compléter ses chevaux de selle et ses attelages sur pied de guerre.

6°. Enfin, l'époque à laquelle toute l'armée pourra être mise sur pied de guerre effectif munie de tout ce qui est nécessaire à la défense du territoire belge ? L'armée belge en campagne évaluée ici à 40.000 hommes peut être rassemblée et concentrée en 15 jours au maximum. En trois semaines, ou un mois, elle pourrait être munie de la partie essentielle de ce qui lui est nécessaire pour la défense du territoire belge. En résumé, les forces militaires de la Belgique lui permettraient de garder les forteresses et d'occuper militairement le pays pendant le temps strictement nécessaire pour l'arrivée de ses alliés ». MAEB, IND, I, Van de Weyer (Londres) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 21 mars 1859.

¹ MAEB, IND, I, Van de Weyer (Londres) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 21 mars 1859.

² THOMAS (Daniel H.), *Neutral Belgium's divulgence of military information to its guaranters in the nineteenth century*, in *Revue belge d'Histoire militaire*, XXIV, 1982, 6, p. 564 ; MAEB, Système défensif, I, doc. n° 112, Note du Baron de Vrière à propos d'une communication de Chazal, le 11 avril 1859.

³ MAEB, IND, I, Baron Nothomb (Berlin) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 6 avril 1859.

⁴ *Ibidem*.

Tout comme pour la demande anglaise, de Vrière répond aux interrogations allemandes par une note envoyée à Nothomb le 21 avril 1859. La note commente en termes généraux le rôle dévolu aux places fortes et à l'armée¹. Elle reprend également le tableau précédemment envoyé à Londres détaillant la garnison et l'armement des places fortes du pays et livre quelques détails supplémentaires concernant la défense anversoise jugée insuffisante à ce jour, notamment du côté de l'Escaut².

Lorsque l'on songe à la vive polémique survenue après la Première Guerre mondiale autour des conversations « Barnardiston-Ducarne », l'on ne peut manquer de sourire au fait que soixante ans auparavant, la Belgique n'hésitait pas à transmettre des informations confidentielles, non seulement aux Anglais mais aussi aux Prussiens. A posteriori, la transmission de renseignements militaires par le Gouvernement belge peut étonner. Une interprétation un peu trop scrupuleuse des termes de la neutralité belge conclurait vite que ces échanges d'informations s'apparentent à une rupture de la neutralité du Royaume³. Il s'agit là

¹ « Les forteresses soigneusement entretenues sont dans le meilleur état ; toutes ont leur matériel de siège et leurs munitions de guerre au complet. On n'y a exécuté, jusqu'à ce jour aucune des dispositions qu'exige l'état de guerre ; leurs remparts ne sont pas armés, mais les bouches à feu nécessaires à la défense existent dans les arsenaux et chaque place a son armement entier. Les approvisionnements de bouche ne sont pas formés, cependant des achats assez considérables en froment et en avoine ont été faits et seront continués sur les fonds budgétaires. (...) L'armée est encore sur le pied de paix : mais le Gouvernement a pris des mesures pour hâter le plus possible le rappel des miliciens. Quinze jours suffiraient pour constituer l'armée de campagne à l'effectif de 40.000 hommes. L'artillerie de campagne est organisée dans la proportion de 4 pièces par 1000 hommes. Ses attelages et ses chevaux de selle devraient être complétés si les circonstances exigeaient la mise de l'armée sur pied de guerre. Ses 42 escadrons de cavalerie devraient, dans les mêmes circonstances, recevoir leur complément de chevaux pour atteindre l'effectif de guerre. » MAEB, IND, I, Baron de Vrière (Bruxelles) au Baron Nothomb (Berlin), le 21 avril 1859.

² « La place d'Anvers et le camp retranché qui couvre cette place sont susceptibles d'une bonne défense. On augmenterait la valeur de ce dispositif par des travaux de campagne si le temps manquait pour mettre à exécution les vues du Gouvernement relativement aux fortifications nouvelles qu'il se propose d'ériger à Anvers. Pour ce qui regarde la défense maritime de cette place, le Gouvernement a jugé que les forts de l'Escaut ne seraient pas suffisants pour empêcher une flotte ennemie de remonter le fleuve, aussi a-t-il fait mettre en adjudication des travaux importants qui seront commencés dans un court délai. » *Ibidem*.

³ La Belgique est bien consciente de cet état de fait et elle éprouve certains scrupules à recevoir trop ostensiblement à Anvers des officiers anglais en voyage d'étude. Ainsi, le 28 mai 1857, le *Foreign Office* écrit à son ministre à Bruxelles pour obtenir des facilités pour la visite des capitaines Hutchinson et Wilson sur le continent dans le but de visiter certaines forteresses, notamment en Belgique : Anvers, Gand, Liège, Tournai, Luxembourg, Namur, Diest et Charleroi. Les deux officiers *du Royal Engineers* sont tous les deux instructeurs en fortifications à la *Royal Military Academy* à Woolwich. Ils désirent « collecter des informations pour permettre une meilleure instruction des classes de Gentlemen Cadets ». Le même jour, des facilités sont également demandées pour le lieutenant-colonel Gardner, « Director of Artillery Studies » à Woolwich, accompagné de six officiers et désireux de visiter Anvers, Brasschaat, Namur, Liège et Beverloo. [NA – UK, FO 10/203, Lettres de Clarendon (Londres) à Howard de Walden (Bruxelles), le 28 mai 1857]. Le ministre belge des Affaires étrangères le Vicomte Vilain XIII donne son autorisation le 13 juin 1857 mais quelques jours plus tard, le ministre de la Guerre Greindl formule une objection. Il ne souhaite pas donner une autorisation générale à tous les officiers porteurs d'un passeport mentionnant leur qualité d'instructeur dans un collège militaire mais uniquement des autorisations « spéciales » et « nominatives ». Howard de Walden ne reçoit d'abord aucune explication à cette exigence avant d'être mis au courant des scrupules belges : « Le Gouvernement français pourrait suivre notre exemple et faire de la Belgique le théâtre ostensible pour l'instruction de ses cadets instruits

du dernier reliquat de l' « esprit de la Barrière » car une telle complaisance à l'égard du voisin d'Outre-Rhin ne se trouvera plus à l'avenir. En revanche, l'Angleterre, allié « naturel »¹ de la Belgique, continuera à bénéficier d'informations plus conséquentes².

Sans doute animé lui aussi par l' « esprit de la Barrière », le chancelier autrichien Buol a fait un mauvais calcul en lançant les opérations militaires contre la France fin avril sans recevoir l'appui ni de l'Angleterre ni de la Prusse. Les Français franchissent les Alpes en mai. Les succès remportés par les Français sur l'armée autrichienne à Montebello, Palestro et Magenta du 20 mai au 4 juin font naître en Allemagne un mouvement interventionniste qui invoque la solidarité germanique contre les ambitions bonapartistes³. Le 14 juin 1859, le Prince-Régent Frédéric-Guillaume, soutenu par l'opinion publique, ordonne la mobilisation de six corps d'armée prussiens tandis qu'une requête est formulée au Bundestag pour la création au sud de l'Allemagne d'un corps d'observation de 60.000 hommes formés des deux corps méridionaux de la Confédération⁴. Avec « 400.000 hommes » massés sur le Rhin, le Baron Nothomb commence à craindre que l'allié d'hier ne se transforme en envahisseur⁵. En France, le bruit circule que la Diète de Francfort aurait exprimé publiquement l'espoir d'obtenir de la Belgique un droit de passage des troupes allemandes en cas de guerre. De Vrière s'empresse de démentir cette rumeur. Le ministre de Belgique à Paris Firmin Rogier est également chargé de rassurer la France de la volonté du Gouvernement belge de défendre le territoire du royaume de quelque côté que vienne le danger⁶.

Les soupçons français comme les craintes de Nothomb sont en l'occurrence pleinement justifiés. Dans sa correspondance avec Schleinitz, le ministre de Prusse à Bruxelles von

dans les collèges militaires français concernant les fortifications ». NA – UK, FO 10/205, lettres de Howard de Walden (Bruxelles) à Clarendon (Londres), les 13 et 22 juin 1857.

¹ Outre les liens familiaux de Léopold Ier avec la couronne anglaise, il faut souligner la position géographique de l'Angleterre et son intérêt de ne pas voir le territoire belge tomber dans les mains d'une grande Puissance.

² THOMAS (Daniel H.), *Neutral Belgium's divulgence of military information to its guaranters in the nineteenth century*, in *Revue belge d'Histoire militaire*, XXIV, 1982, 6, p. 561-570.

³ HYMANS (P.), *Frère-Orban, II : La Belgique et le Second Empire...*, p. 75 ; DISCAILLES (Ernest), *Charles Rogier (1800-1885), IV : 1852-1885...*, p. 108-109 ; BRIDGE (F.R.) et BULLEN (Roger), *The Great Powers...*, p. 137-139 ; LECLERE (L.), *1859-1914, Un mémoire du Maréchal de Moltke*, in *Bulletin de la Classe des Lettres de l'Académie Royale de Belgique*, 1920, p. 483.

⁴ *Moltkes Militärische Werke, I. Militärische Korrespondenz, 4. Aus den Dienstschriften des Jahres 1859*, herausgegeben von GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), Berlin, Mittler, 1902, p. 123-124.

⁵ MAEB, CP, Prusse, XIX, doc. n° 192, Baron Nothomb (Berlin) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 10 juin 1859.

⁶ Baron de Vrière (Bruxelles) à Firmin Rogier (Paris), le 9 juin 1859 ; Lettre de Firmin Rogier (Paris) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 18 juin 1859, in DISCAILLES (E.), *Un diplomate belge à Paris...*, doc. n° CDXLIV et n° CDXLVI, p. 532-534.

Redern expose le 2 juin les avantages d'une occupation du territoire belge en cas de guerre avec la France. Selon Redern, la frontière nord-est de la France est la position la plus vulnérable à partir de laquelle Paris peut être atteinte en huit jours. Et Redern de déclarer cyniquement : « de grands objectifs sont atteints uniquement par de grands moyens. Autant la France n'a aucun intérêt à respecter le territoire neutre de la Savoie, autant nous n'avons aucun intérêt à compliquer notre mission en respectant la neutralité belge. Il est particulièrement important d'occuper immédiatement la Belgique avec toutes les troupes prussiennes »¹.

En réalité, en cas de guerre avec la France, il ne sera vraisemblablement pas nécessaire à la Prusse de violer la neutralité belge. Début juillet, l'ambassadeur de Prusse à Londres Bernstorff a une entrevue privée avec Léopold Ier de passage en Angleterre. La manière subtile avec laquelle Léopold Ier entretient Bernstorff de la neutralité belge laisse largement penser que la Belgique prêterait main forte à la Prusse dans une guerre contre la France. En effet, le Souverain belge suggère au diplomate prussien que la France éprouvera beaucoup de difficultés à ne pas violer la neutralité belge. En pareil cas de figure, ajoute Léopold Ier, une offensive alliée qui se priverait du passage par le territoire belge aurait une ligne de front « très réduite et peu avantageuse »². Quoi qu'il en soit des intentions françaises, poursuit le souverain, la Belgique est fermement décidée à se défendre. Léopold Ier amène ensuite la conversation sur les extensions prévues aux fortifications d'Anvers et se déclare persuadé qu'en cas d'attaque française, l'Angleterre entrera dans la bataille³.

La collaboration de l'armée belge est déjà évoquée dans un mémoire du chef d'Etat-major général de l'armée Moltke transmis au ministre de la Guerre Bonin le 7 février 1859. Bonin venait d'informer Moltke de l'imminence d'une guerre entre la France et l'Autriche à propos de la question italienne, guerre qui pourrait avoir des répercussions pour l'Europe entière. Le contexte international pousse Moltke à rédiger les propos suivants à propos de la Belgique :

« Depuis qu'elle a conquis son indépendance, la Belgique a pris un essor sans égal parmi les autres Etats européens. Malgré la diversité des races, il s'y est développé un réel sentiment national. La nécessité absolue au début, de s'appuyer sur la France a cessé. La Belgique voit dans ce pays le seul ennemi véritable de son indépendance nationale ; elle considère l'Angleterre, la Prusse, et même la Hollande comme ses alliés certains. Si la

¹ Redern (Bruxelles) à Schleinitz (Berlin), le 2 juin 1859, in APP, I, doc. n° 445, p. 665, note infrapaginale n°2.

² Bernstorff (Londres) à Schleinitz (Berlin), le 7 juillet 1859, in APP, I, doc. n° 485, p. 741.

³ Ibidem.

neutralité de la Belgique est respectée, la plus grande partie de notre frontière occidentale est pleinement garantie. Certes, la France peut aussi, avec facilité et dans un temps très court, rassembler vigoureusement une armée significative à notre frontière dans Metz. Mais seule l'opération contre le Bas-Rhin permet une base plus large, que seule la Belgique peut fournir. Il n'est pas vraisemblable que la Belgique s'allie avec la France, ainsi l'invasion de ce pays reste toujours pour la France le premier pas à franchir, pour entreprendre quelque chose de sérieux contre la Prusse. (...) L'armée anglaise se trouve en Inde et est appelée à y rester encore pendant quelques années. (...) C'est de la Prusse seule que la Belgique peut attendre un secours efficace »¹.

Le 20 février 1859, le mémoire de Moltke est transmis par Bonin à Schleinitz. Dans le même temps, Moltke est informé par Bonin de la possibilité d'une participation active de la Belgique et de la Hollande à une guerre contre la France. Ces informations incitent Moltke à rédiger un second mémoire dans lequel il envisage une campagne où la Belgique serait par la force des choses le théâtre de la guerre future. Ce mémoire est achevé le 26 février en vue d'être lu par Moltke au cours d'une conférence tenue le lendemain sous la présidence du Prince-Régent Frédéric-Guillaume. Sont présents à cette conférence le ministre-président Prince Hohenzollern, le ministre de la Guerre von Bonin, le ministre des Affaires étrangères von Schleinitz, le conseiller secret du cabinet Illaire, le chef du cabinet militaire général von Manteuffel et le général adjudant von Alvensleben comme chef du protocole². Moltke précise dans son mémoire que la conquête de la Belgique ne peut être envisagée comme en 1830 car « la situation politique actuelle s'y opposerait peut-être ; et puis la question n'est pas à envisager, si la Belgique et son armée marchent avec nous »³. Il soutient en revanche la thèse suivante : « La conquête de la rive gauche du Rhin, de Belfort à Metz, serait l'objectif réel de la guerre ; le moyen d'y parvenir serait une offensive par la Belgique dans la direction de Paris, offensive qui aurait pour objet l'armée française »⁴. Dans la pensée du stratège prussien, il s'agit de protéger l'intégrité de la Hollande et de la Belgique menacée par la France tout en occupant au passage l'Alsace-Lorraine. L'armée belge est appelée à consolider l'armée

¹ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ... p. 11-13 ; LECLERE (L.), 1859-1914, *Un mémoire du Maréchal de Moltke...*, p. 478. Moltke ne fait que recopier ici, en y apportant uniquement de légères modifications, des propos qu'il avait déjà précédemment écrits dans un mémoire sur Anvers rédigé le 19 juin 1858 à l'occasion du débat belge à la Chambre sur les fortifications anversoises. Ce mémoire avait été transmis au ministre de la Guerre Eduard von Bonin qui l'avait lui-même transmis le 10 septembre 1858 au ministre des Affaires étrangères Otto von Manteuffel. Lettre de Bonin à Manteuffel, Berlin, le 10 septembre 1858, in AW, Belgique, Acta concernant les places fortes de la Belgique, microfilm FNRS, Université de Liège, n° 1, REEL I 249/1. Cette lettre contient le mémoire de Moltke sur Anvers du 19 juin 1858.

² *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 39 ; LECLERE (L.), 1859-1914, *Un mémoire du Maréchal de Moltke...*, p. 479.

³ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 42.

⁴ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 45.

prussienne du Bas-Rhin en se positionnant sur la Meuse¹. Dans un mémoire du 5 mars 1859, Moltke continue à penser que la Belgique prendra le parti de la Prusse en raison des appétits rhénans de la France et de la faiblesse de son propre système défensif². Mais la pensée du général prussien concernant la participation belge à la guerre va évoluer au fil du temps³. Dans un mémoire du 26 avril 1859 adressé au Prince-Régent, Moltke fait remarquer à son futur souverain l'engagement de l'armée française en Italie : « Dans la mesure où elle [la France] est engagée en Italie avec 120.000 hommes, il ne lui reste à disposition contre l'Allemagne que 200.000 hommes tout au plus »⁴. Il est donc légitime de se demander désormais si la France entreprendra une offensive contre l'Allemagne, comme Moltke le supposait jusque là, ou si elle restera sur la défensive. En bon stratège, afin de ne négliger aucune possibilité, Moltke envisage encore la perspective d'une offensive française. Il passe en revue trois directions offensives possibles : par la Belgique, par la Prusse rhénane et par l'Allemagne du Sud. Des trois directions, la Belgique est selon lui la moins probable car elle avantagerait considérablement la Prusse :

« Cette opération nous laisserait, plus que tout autre, du temps pour rassembler nos forces, car la distance séparant Hamm, Coblenze et Trèves de Aix-la-Chapelle n'est pas plus grande que celle qui sépare la France de Bruxelles. Les Français devraient laisser au moins sur le Haut-Rhin 70.000 hommes et devraient opérer sur trois théâtres d'opérations, dont le plus septentrional serait séparé du théâtre sud par 100 lieues. Ils trouveraient en Belgique un nouvel ennemi, devraient occuper les places frontières et la capitale de ce pays, détacher des troupes contre l'armée belge et aborderaient ainsi avec retard et faiblesse notre frontière. Cette offensive offre si peu de chances de succès qu'elle est par conséquent impossible »⁵.

Le 8 mai 1859, lors d'une nouvelle conférence avec le Prince-Régent, Moltke annonce que les effectifs français engagés en Italie sont encore plus importants que ce qu'il avait imaginé : « 163.000 hommes avec 25.000 chevaux »⁶. A moins d'adopter un comportement suicidaire, la France gardera donc la défensive face à la Prusse. Moltke peut envisager sereinement de

¹ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 48.

² *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 57.

³ C'est ici qu'il convient de remarquer la volonté manifeste de Léon Leclère, dans son article de 1920, de culpabiliser au maximum la Prusse. Dans son article, Léon Leclère ne retient que les passages à charge de la Prusse dans les deux premiers mémoires de Moltke de février 1859. Plus grave d'un point de vue scientifique, il tronque « malencontreusement » certaines citations qui indiquent la volonté de Moltke de ravitailler et de soutenir l'armée belge en cas d'invasion française. Enfin, alors qu'il traduit les extraits d'un ouvrage où est retracée toute la pensée militaire de Moltke durant l'année 1859, il « oublie » de préciser que cette pensée va évoluer au fil des mois jusqu'à considérer le passage par la Belgique comme inopportun. LECLERE (L.), *1859-1914, Un mémoire du Maréchal de Moltke...*, p. 475-494.

⁴ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 85.

⁵ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 86.

⁶ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 100.

porter la guerre sur le territoire français avec Paris comme principal objectif. Plus rien ne justifie cependant aux yeux de Moltke le passage par la Belgique car, en l'absence de menace française de ce côté, il serait impossible de l'expliquer auprès des Gouvernements belge et anglais¹. Moltke exprime clairement cette idée dans un mémoire rédigé le 19 mai 1859 en vue d'une future réunion avec Frédéric-Guillaume :

« La Belgique n'a pas fait de préparatifs, ce qui porte à croire qu'elle souhaite rester neutre. Il est probable que cette neutralité sera pour le moment respectée de tous les côtés. La violation forcée de cette dernière appellerait contre nous comme contre la France deux nouveaux ennemis sur le champ de bataille : la Belgique et l'Angleterre »².

La réunion a finalement lieu le 23 mai en présence du conseiller militaire du Roi le général Edwin von Manteuffel. Moltke y présente son plan en cas de guerre contre la France. Il s'agirait d'établir un déploiement stratégique sur la Sarre « car la Belgique est neutre » et « parce que la France ne peut pas conduire une guerre offensive contre nous »³. Il faut cependant prendre une position intermédiaire sur le Rhin et le Main « car les voies de chemin de fer ne conduisent pas jusqu'en Sarre », « afin de former d'abord tactiquement les corps d'armée » « pour couvrir ces corps d'armée contre une quelconque intrusion »⁴. Par conséquent, contrairement aux appréhensions du Baron Nothomb, les « 400.000 Prussiens »⁵ réunis sur le Rhin à la mi-juin n'étaient pas destinés à gagner Paris par la Belgique mais bien par la Sarre. Après la victoire non décisive de Solferino le 24 juin 1859, qui se solde par un grand nombre de morts dans les deux camps, Napoléon III est inquiet de la mobilisation prussienne sur le Rhin tandis que François-Joseph craint que la Prusse ne gagne en Allemagne une position prépondérante. Les deux empereurs négocient l'armistice de Villafranca signé le 11 juillet 1859⁶. La tension diminue même si les Prussiens restent sur leurs gardes. La démobilisation prussienne est annoncée le 1^{er} août 1859⁷.

¹ Selon un rapport de Sylvain Van de Weyer, outre le vote pour les fortifications d'Anvers, la Belgique aura obtenu au cours de la crise la confirmation de la solidité de la protection anglaise. Sans le nommer, il cite ces paroles d'un homme d'Etat anglais prononcées récemment : « Les frontières de l'Angleterre commencent sur l'Escaut ». MAEB, CP, Grande-Bretagne, L, Lettre de Van de Weyer (Londres) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 2 juillet 1859.

² *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 105.

³ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 113.

⁴ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 113.

⁵ MAEB, Correspondance Politique, Prusse, XIX, doc. n° 192, Baron Nothomb (Berlin) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 10 juin 1859.

⁶ CORTI et BUFFIN, *Léopold Ier...*, p. 339 ; BRIDGE (F.R.) et BULLEN (Roger), *The Great Powers...*, p. 139.

⁷ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 179.

Même si durant la crise de 1859 la Belgique est relativement tranquille du côté de la frontière française, les mouvements observés dans les places françaises comme Saint-Omer, Lille, Chalons ou même Nancy ne manquent pas de susciter quelque inquiétude. Le général Chazal reçoit dans les premiers jours de juin des informations de la frontière française et les transmet à Rogier :

« ...Chaque jour de nouveaux régiments reçoivent l'ordre de renforcer le camp établi à Saint-Omer¹ : des régiments de la garde impériale, s'ils n'y sont déjà, doivent incessamment y arriver. On croit que l'effectif des troupes réunies sur ce point s'élèvera à plus de 50.000 hommes. Dans le cas d'une intervention de la Prusse dans la guerre actuelle, on dit à Lille et dans les environs que l'armée d'observation se rendrait promptement en Belgique, afin d'arriver en quelques heures à la frontière prussienne après s'être préalablement emparée du chemin de fer belge. Les esprits sont fort agités depuis hier, à cause des grandes mesures préventives prises par la Prusse...² ».

Dans une lettre du 12 juin, le général Chazal confie au ministre de l'Intérieur ses craintes concernant la Prusse mais aussi la France. Chazal compare la situation à celle de 1840 et pense que Napoléon III fera au cabinet belge une sommation semblable à celle qu'avait faite M. Thiers en 1840³. Si la Belgique n'est pas en état de faire respecter sa neutralité, si la Belgique ne peut pas garantir à la France la sécurité de sa frontière nord, la France sera obligée de faire occuper la Belgique par une armée française. Selon Chazal, il faut s'attendre à voir l'Empereur tenir le même langage avec des intentions beaucoup moins avouables que sous la monarchie des Orléans⁴.

Quelques années plus tard, l'attention des écrivains militaires francophones est attirée par un essai stratégique attribué à un lieutenant-colonel d'Etat-major allemand anonyme ; traduit en 1867 par le capitaine français au 2^e régiment du Génie A. Bacharach sous le titre *Considérations sur les défenses naturelles et artificielles de la France*⁵. Cette traduction rencontre manifestement un certain succès en France car elle est rééditée en 1870⁶. L'ouvrage est également remarqué par Brialmont qui le cite dans son *Traité de fortification polygonale*

¹ Sur le camp de Saint-Omer voir BONIFACE (Xavier), *Le camp du Nord et la préparation à la guerre de Crimée (1854-1856)*, in COCHET (F.) (dir.), *Expérience combattante – XIXe-XXIe siècles – I : Former les soldats au feu*, actes académiques, Paris, Riveneuve éditions, 2011, p. 29-44.

² DISCAILLES (Ernest), *Charles Rogier (1800-1885)*, IV : 1852-1885..., p. 108-109.

³ Sur le caractère controversé de cette déclaration, voir supra notre chapitre sur la crise de 1840.

⁴ DISCAILLES (Ernest), *Charles Rogier (1800-1885)*, IV : 1852-1885..., p. 108-109.

⁵ Mr. (lieutenant-colonel de l'Etat-major général), *Considérations sur les défenses naturelles et artificielles de la France en cas d'une invasion allemande*, traduit de l'allemand par A. Bacharach, Paris, Tanera, 1867, 151 p.

⁶ Mr. (lieutenant-colonel de l'Etat-major général), *Considérations sur les défenses naturelles et artificielles de la France en cas d'une invasion allemande*, traduit de l'allemand par A. Bacharach, 2^e édition, Paris, Tanera, 1870, 107 p.

en 1869¹ comme un témoignage de l'intérêt porté à notre territoire par l'Allemagne². De façon assez étrange, le nom de l'auteur allemand reste un mystère puisque seules les lettres « Mr. » sont mentionnées³. Au lendemain de la guerre franco-allemande, l'opinion publique française en attribue la paternité à Moltke lui-même ; mais c'est un fantasme car les idées exposées par Moltke sont bien trop éloignées de cette publication⁴. Les stratèges français, peu au fait des publications allemandes, semblent ignorer que l'ouvrage est déjà ancien puisque l'original allemand dont est tirée la traduction date de 1860⁵. Il a donc été rédigé peu de temps après la décision belge d'agrandir les fortifications anversoises. L'officier allemand inventorie les différentes voies d'invasion vers la France depuis Chimay jusqu'à Belfort. Dans l'optique d'une guerre future, ces voies d'invasion seraient empruntées par des armées allemandes qui convergeraient vers la Marne de Reims à Chaumont. La Belgique occupe une place privilégiée dans l'analyse du stratège puisque, selon lui, l'armée allemande de Belgique sera vraisemblablement la plus conséquente :

« La ligne d'opérations d'une armée qui envahit la France par la Belgique est plus courte encore que celle d'une armée partant de Luxembourg. Pour résister à une invasion française, on a transformé Anvers en une place du premier ordre, pouvant servir de lieu de refuge à l'armée belge tout entière. Les petites places de la Belgique, à l'exception de deux, doivent au contraire disparaître, de sorte que dans l'avenir une armée allemande ne pourra plus les utiliser pour en faire sa base d'opérations. La frontière franco-belge présente deux trouées de 12 à 14 lieues de largeur : l'une entre Avesnes et Rocroy, l'autre entre Sedan et Longwy. L'armée allemande passera impunément dans le pays peu accidenté (sic) qui sépare ces places, et se bornera à les bloquer. On ne pourra lui opposer une résistance sérieuse qu'à Saint-Quentin, La Fère et Laon »⁶.

Un autre aspect intéressant du mémoire est que l'officier y spécule sur les solutions défensives qui pourraient être adoptées par la France. Dans le cas de la Belgique, l'auteur préconise une action préventive de l'armée française en Belgique pour y devancer l'armée allemande d'autant plus que les voies de chemin de fer françaises très nombreuses sur la

¹ BRIALMONT (A.), *Traité de fortification polygonale*, I, Bruxelles, 1869, p. 147-148.

² Brialmont commence déjà à défendre l'idée de fortifier Liège. Voir supra.

³ L'ouvrage est attribué par Philippe Boulanger au lieutenant-colonel Meyer. Il s'agit d'un précurseur dans le domaine de la géographie militaire. BOULANGER (Philippe), *La géographie militaire française...*, p. 32.

⁴ Sur l'impact étonnant de cet ouvrage sur les prévisions françaises après 1870, voir infra notre chapitre sur la Belgique dans le plan français.

⁵ Mr., *Frankreichs natürliche und künstliche Vertheidigungsmittel*, mit Anwendung der neuesten Grundsätze über Fortification, bei einem Kriege Deutschlands gegen Frankreich, von Mr., Oberstlieutenant i.P. des Generalquartiermeistersabes, Leipzig, Geibel, 1860, VIII-153 p.

⁶ Mr., *Considérations sur les défenses naturelles et artificielles de la France en cas d'une invasion allemande*, traduit de l'allemand par A. Bacharach, Paris, Tanera, 1867, p. 124-125.

frontière nord conduisent plus rapidement en Belgique que leurs homologues allemandes à l'est de la Prusse :

« D'un autre côté, si une armée française avait envahi la Belgique, ou si cet Etat s'alliait à la France contre l'Allemagne, l'armée allemande de la Moselle ne pourrait plus entreprendre ses opérations contre Paris. Les armées alliées feraient, en effet, de la Meuse leur base d'opérations, et menaceraient le flanc et les arrières de l'armée de la Moselle »¹.

De façon significative, l'auteur insiste dans sa conclusion sur le danger d'une invasion française en Belgique. Selon l'auteur, Napoléon III aurait été particulièrement mécontent des mesures belges de renforcement de la place d'Anvers. Les dispositions prises par la suite en France semblent indiquer qu'il entre dans l'intention des Français d'opérer un raid sur Anvers. Le raid serait d'autant plus probable que les lignes de chemins de fer offrent désormais aux Français toutes les facilités pour effectuer un coup de main sur le réduit national belge :

« D'après les feuilles publiques, le cabinet français aurait été irrité et aurait vu une menace contre la France dans la délibération des chambres belges, votant une dépense de 48 millions de francs pour améliorer et agrandir la fortification d'Anvers et la transformer en un camp retranché où l'armée pût trouver un refuge afin de ne plus se disperser dans les places qui touchent la frontière française, places dont deux seulement seront conservées. L'Empereur a répondu à ce vote des Chambres belges par le décret qui érigeait à Lille, tout près de la frontière belge, un grand commandement militaire sous les ordres de Mac-Mahon puis par l'armement des fortifications du port de guerre de Cherbourg et enfin par les stations de flottes établies dans des ports de commerce en face de Douvres, principalement au Havre, afin de pouvoir menacer de là, à chaque instant, les côtes anglaises et belges. (...) On peut donc dans cette organisation, et dans l'établissement du camp permanent de Châlons, voir une menace constante de la France vis-à-vis de ces pays. Lille est éloignée d'Anvers de dix-huit miles (environ 133 kilomètres et demi), que le chemin de fer permet de franchir en cinq heures. Deux autres voies conduisent dans le même temps à Anvers : l'une part de Valenciennes par Mons et Bruxelles, l'autre de Maubeuge par Charleroi et Malines. Si une armée d'invasion française peut se servir de ces lignes ferrées, elle se trouvera en peu de temps devant Bruxelles et Anvers »².

Les considérations de l'officier allemand sont assez pertinentes mais il oublie de préciser qu'un raid français sur Anvers aurait été difficilement accepté par l'Angleterre. Un tel raid aurait inmanquablement précipité le cabinet de Saint-James dans les bras de Moltke et Bismarck.

¹ *Idem*, p. 125.

² *Idem*, p. 147-148.

VI. La question du Luxembourg et les prolégomènes de la guerre franco-allemande (1866-1870)

A. L' « Affaire du Luxembourg » et la Belgique (1866-1867)

La politique habile d'unification allemande sous le sceptre des Hohenzollern, menée par Bismarck dès son arrivée à la tête du ministère prussien des Affaires étrangères en 1862, a pour conséquences de modifier radicalement l'équilibre des forces au cœur de l'Europe et de « redistribuer les cartes » sur les marches de la Confédération germanique chancelante. Après la guerre du Schleswig-Holstein en 1864, dernier épisode de collaboration austro-prussienne sur fonds de méfiance mutuelle, la guerre entre les deux Puissances allemandes pour la suprématie au cœur du défunt Saint-Empire semble de plus en plus inévitable. Cette rupture de l'équilibre centre-européen indispose non seulement Vienne mais aussi Paris qui s'est réconciliée avec l'Autriche depuis 1859 en vue de mettre un frein à la montée en puissance prussienne. C'est pourquoi, la diplomatie bismarckienne se préoccupe très tôt d'isoler la France afin d'éviter une alliance militaire franco-autrichienne contre laquelle l'armée prussienne ne serait pas de taille à lutter¹. Bismarck doit cependant compter avec les appétits français en Rhénanie, au Luxembourg et en Belgique qu'il ne peut totalement éconduire au risque de précipiter la France dans les bras de l'Autriche. En effet, Louis Napoléon espère bien tirer parti de la tension austro-prussienne pour obtenir une révision des traités de 1815 dans un sens plus favorable à la France sur le plan territorial. En 1863, il cherche déjà à instrumentaliser l'insurrection polonaise de Russie pour reconfigurer la carte de l'Europe. Mais l' « Oracle de l'Europe » veille. Léopold Ier grâce à sa correspondance avec les Cours de Vienne et Berlin parvient à apaiser la crise². En juin 1864, l'ambassadeur de Prusse à Paris von Goltz suspecte encore l'Empereur des Français de négocier discrètement le partage de la Belgique avec Guillaume III des Pays-Bas en spéculant sur la mort prochaine de Léopold Ier à

¹ La biographie de Bismarck par Lothar Gall met bien en lumière le rôle de « révolutionnaire blanc » joué par le chancelier qui bouleverse l'ordre européen établi tout en souhaitant conserver les structures traditionnelles au profit de la Prusse. GALL (Lothar), *Bismarck*, Paris, Fayard, 1984.

² BALACE (F.), *Jean-Baptiste Nothomb et l'insurrection polonaise*, in PETIT (R.) (éd.), *Jean-Baptiste Nothomb et les débuts de la Belgique indépendante*. Actes du Colloque international de Habay-la-Neuve (5 juillet 1980), Bruxelles, 1982, p. 158-180. Sur les projets de reconfiguration des frontières au détriment de la Belgique, voir le mémoire sur les frontières de la France rédigé par le maréchal Vaillant en 1863 que nous analysons en détail dans notre chapitre « Regards français sur la frontière belge ». SHD/DAT, 1M 1164, Maréchal VAILLANT, *De la frontière Nord et Nord-Est de la France, Des défauts que présente cette frontière au point de vue militaire, et des modifications qu'il conviendrait d'y apporter*, manuscrit, 10 pages.

la santé réputée chancelante¹. De fait, le Souverain belge décède l'année suivante mais bien entendu, aucun partage n'est à l'ordre du jour.

Le 5 mars 1866, Goltz sonde une nouvelle fois Napoléon III sur son attitude future en cas de renforcement de la Prusse en Allemagne du Nord contre les intérêts autrichiens. Napoléon III ne soulève pas d'objections à la montée en puissance de la Prusse mais réclame néanmoins des compensations territoriales, notamment pour contenter l'opinion publique française. Napoléon passe en revue les territoires allemand, belge et suisse. Alors qu'il soulève l'annexion du sud de la Belgique, Goltz l'interrompt pour lui faire valoir l'avis des officiers prussiens :

« ...l'annexion du sud de la Belgique exigerait pour nous le déplacement de la frontière prussienne jusqu'à la Meuse, elle exigerait en particulier la possession de Liège, afin d'éviter que la rive gauche du Rhin ne soit livrée au premier coup de feu »².

L'Empereur dont la « maladie de la pierre » commençait à altérer ses capacités de discernement, recule finalement durant le conflit austro-prussien de juin 1866 devant la possibilité d'obtenir par les armes un rééquilibrage européen favorable à la France. Il s'en suit, selon les propres mots de Bismarck, une « politique des pourboires » menée par la diplomatie française qui tente vainement d'obtenir des compensations. Mais les réclamations françaises arrivent trop tard ! Toutefois, les hommes d'Etat français l'ignorent car Bismarck a l'habileté de ne pas fermer brusquement la porte pour gagner du temps et ne pas engager immédiatement la Prusse dans une seconde campagne militaire contre la France. Par l'intermédiaire de leur ambassadeur à Berlin Benedetti, les demandes françaises vont se développer en deux phases. Dans un premier temps, de fin juillet à la mi-août 1866, la France cherche à obtenir un retour à ses frontières de 1814 : le Palatinat rhénan – appelé aussi « Bavière rhénane » – la Hesse rhénane avec Mayence et le Grand-Duché de Luxembourg. Dans un second temps, de la mi-août 1866 à février 1867, la France cherche à obtenir une alliance avec la Prusse en échange du Grand-Duché de Luxembourg et de la Belgique.

¹ MEDERNACH (Paul), *Der Weg zur Luxemburger Frage von 1867*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XIX, 1967, 1, p. 12 ; SPRUNCK (Alphonse), *La question du Luxembourg avant les pourparlers entre l'Empereur Napoléon III et le Roi Grand-Duc Guillaume III*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XIX, 1967, 1, p. 28.

² Goltz (Paris) à Bismarck (Berlin), le 6 mars 1866, in ONCKEN (H.), *Die Rheinpolitik Kaisers Napoleons III, von 1863 bis 1870 und der Ursprung des Krieges von 1870-1871*, nach den Staatsakten von Österreich, Preußen und den süddeutschen Mittelstaaten, I. 1863 bis Juli 1866, Neudruck der Ausgabe 1926, Osnabrück, Biblio Verlag, 1967, doc. n° 37, p. 97 [Abrégé désormais de la façon suivante ONCKEN] ; CALMES (C.), *L'Affaire du Luxembourg, 1867*, Luxembourg, Imprimerie Saint-Paul, 1967, p. 11-12.

L'échec de cette seconde phase de tractation conduit à la tentative avortée de rachat du Grand-Duché de Luxembourg par la France et au départ final des troupes prussiennes de la forteresse de février à mai 1867. Ce dernier épisode est connu sous le nom d'« Affaire de Luxembourg ». Mais l'« Affaire du Luxembourg » n'est guère compréhensible si l'on ne remonte pas à ses origines en 1866¹.

Les premiers appétits rhénans transmis officiellement à Benedetti par le ministre français des Affaires étrangères Drouyn de Lhuys le 29 juillet s'avéreront très vite complètement inacceptables². Bismarck, s'il craint au début une réaction française, s'aperçoit très vite que la France a peu de cartes dans son jeu. En effet, l'armistice de Nikolsburg (2 août 1866) signé entre l'Autriche et la Prusse contribue à éloigner la probabilité d'une alliance franco-autrichienne. De même, la carence en hommes, en matériel et chevaux de l'armée française face à la Prusse, consécutive à une politique impérialiste en Italie, en Afrique et au Mexique, laisse peu de moyens de pression à la France³. Il est désormais hors de question pour la Prusse de sacrifier un quelconque territoire allemand. Le 11 août, lorsque Napoléon III reçoit l'ambassadeur prussien Goltz venu officiellement contester les ambitions françaises, l'Empereur déclare qu'il s'agit d'un malentendu. Lors de cette entrevue, il désavoue complètement son ministre qui l'aurait, prétend-il, manipulé pendant sa maladie⁴. Drouyn de

¹ ONCKEN (H.), *Die Rheinpolitik Kaisers Napoleons III, von 1863 bis 1870 und der Ursprung des Krieges von 1870-1871, nach den Staatsakten von Österreich, Preußen und den süddeutschen Mittelstaaten, II. Juli 1866 bis Juli 1868*, Neudruck der Ausgabe 1926, Osnabrück, Biblio Verlag, 1967 [1926] ; ROTHAN (G.), *Souvenirs diplomatiques, L'Affaire du Luxembourg, Le prélude de la guerre de 1870*, Paris, 1882 ; GRENU (René), *La question belge dans la politique européenne de 1866 à 1870*, Paris, Rieder, 1931.

² Pour plus de précision sur les appétits territoriaux français, voir infra notre chapitre « Regards français sur la frontière belge ».

³ Dans ses souvenirs, le consul général français à Francfort Rothan a des paroles très dures contre les carences du ministère de Jacques-Louis Randon : « Mais ce qui impressionnait surtout et à juste titre ceux qui combattaient l'idée d'une intervention armée et même d'une démonstration militaire, c'étaient les conceptions de l'Etat-major prussien, exécutées avec un bonheur foudroyant par une armée admirablement disciplinée, dont le patriotisme exaltait le courage. N'était-ce pas en effet une révélation aussi inattendue qu'inquiétante pour qui pensait au triste état de nos arsenaux et de nos effectifs, au relâchement de notre discipline, à l'ignorance où étaient nos généraux des conditions de guerre moderne ». Dans ses mémoires, le maréchal Randon cherche à se disculper des défaillances de la politique française de juillet 1866. Il déclare en substance qu'il fallait un bouc-émissaire pour justifier l'inactivité française au lendemain de Sadowa. Jacques-Louis Randon est finalement remplacé par le maréchal Niel en janvier 1867. ROTHAN (G.), *La politique française en 1866*, Paris, C. Lévy, 1879, p. 218-219 ; RASTOUL (A.), *Le Maréchal Randon (1795-1871) d'après ses mémoires et des documents inédits, Etude militaire et politique*, Paris, Firmin Didot & Cie, 1890, p. 332-335 ; RANDON (Jacques-Louis), *Mémoires du Maréchal Randon*, II, Paris, Lahure, p. 203-240. Mais la Prusse est au courant depuis juillet de la faiblesse militaire française via les renseignements transmis par son attaché militaire. LOË (General-Feldmarschall von), *Erinnerungen aus meinem Berufsleben (1849-1867)*, 2e édition, Stuttgart ; Leipzig, Deutsche Verlags-Anstalt, 1906, p. 126. Les souvenirs de l'attaché militaire à Paris, le général von Loë se limitent à l'espace français et ne contiennent aucune allusion à la Belgique.

⁴ CALMES (C.), *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 16-21 ; GRENU (René), *La question belge dans la politique européenne de 1866 à 1870*, Paris, Rieder, 1931, p. 27-38.

Lhuys démissionne le lendemain. Le 16 août 1866, le ministre d'Etat Rouher, l'éminence grise de Napoléon III, transmet de nouvelles instructions à Benedetti. Il conseille à l'ambassadeur de développer ses approches en trois phases. Les deux premières phases sont généralement bien connues de l'historiographie mais les derniers conseils de Rouher sont fréquemment tronqués sous l'influence des synthèses d'Emile Ollivier ou du Baron Beyens¹, alors qu'ils sont très révélateurs de la pensée géopolitique française. Revenons au document :

« En premier lieu, réunissant dans une même pensée les questions des frontières de 1814 et de l'annexion de la Belgique, vous devez réclamer, par un traité public, la concession de Landau, Sarrelouis, Sarrebruck et du duché de Luxembourg, et la faculté, par un traité d'alliance offensive et défensive, qui serait secret, de nous annexer ultérieurement la Belgique. En second lieu, si ces bases ne vous paraissent pas pouvoir être obtenues, vous devez renoncer à Sarrelouis et à Sarrebruck, même à Landau, vieille bicoque dont la possession surexciterait contre nous le sentiment allemand, et borner nos conventions publiques au duché de Luxembourg, nos conventions secrètes à la réunion de la Belgique à la France. En troisième lieu, si la réunion de la Belgique à la France, purement et simplement, rencontrait de trop grands obstacles, acceptez un article par lequel on conviendrait que, pour apaiser les réticences de l'Angleterre, on pourrait constituer Anvers à l'état de ville libre. Mais, en aucun cas, vous ne devez accepter la réunion d'Anvers à la Hollande et celle de Maëstricht à la Prusse »².

Les dernières instructions de Rouher sont claires. Il faut absolument éviter que la Hollande ne devienne maîtresse de l'embouchure de l'Escaut, eu égard à son alliance traditionnelle avec la Prusse. De même l'armée prussienne ne doit pas maîtriser dans le futur le passage de la Meuse à Maastricht. Ces instructions s'avèrent pertinentes car au cours des négociations qui suivent, Bismarck réclamera effectivement la cession de Maastricht à la Prusse. En revanche, « il n'a rien dit d'Anvers » bien que l'engagement de la Prusse pour la Belgique ait été formulé en termes non équivoques à ce sujet³.

Les approches de Benedetti ont lieu à partir du 20 août 1866 et se poursuivent les 21 et 22 août. Bismarck répète à son interlocuteur le refus absolu de toute concession du territoire allemand. En revanche il fait miroiter la perspective d'un accord concernant le Luxembourg et la Belgique. Habilement, le ministre prussien des Affaires étrangères obtient de Benedetti qu'il développe son projet d'accord secret sur du papier à en-tête de l'ambassade de France.

¹ BEYENS (Baron), *Le Second Empire vu par un diplomate belge*, Lille-Bruges-Paris, 1924, p. 199-200 ; OLLIVIER (Emile), *L'Empire libéral : études, récits, souvenirs*, VIII. *L'année fatale, Sadowa 1866*, Paris, Garnier frères, 1903, p. 564.

² Rouher (Paris) à Benedetti (Berlin), le 16 août 1866, in ONCKEN, II, doc. n° 288, p. 82-83.

³ Benedetti (Berlin) à Rouher (Paris), le 23 août 1866, in *Origines diplomatiques*, XII, doc. n° 3478, p. 171 ; GRENU (René), *La question belge...*, p. 58.

L'Empereur des Français s'y engagerait à reconnaître les extensions territoriales prussiennes en échange de l'entremise du Roi de Prusse auprès du Roi des Pays-Bas pour faciliter l'acquisition du Grand-Duché par la France. Concernant la Belgique, « Sa Majesté le Roi de Prusse, dans le cas où Sa Majesté l'Empereur des Français serait amené par les circonstances à faire entrer ses troupes en Belgique ou à la conquérir, accordera le concours de ses armées à la France et la soutiendra avec toutes ses forces de terre et de mer envers toute puissance qui, dans cette éventualité, lui déclarerait la guerre »¹. Le 29 août 1866, Benedetti remet à Bismarck ce projet de traité rédigé aux alentours du 23 mars. Ce dernier l'emporte « pour étude »².

En l'absence de documents clairs sur la réception du projet français par Guillaume Ier, les historiens ont beaucoup glosé sur les réelles intentions allemandes. De la correspondance échangée entre Goltz et Bismarck, il ressort qu'un fossé existait entre le souverain et ses deux ministres. Ce dernier répugnait à sacrifier la Belgique et le Luxembourg à la France tandis que Bismarck et Goltz conservaient une attitude ambiguë : à leurs yeux, en cas de coup dur, le projet français pourrait toujours être une monnaie d'échange. Ainsi, le 11 septembre 1866, Goltz continue à entretenir Guillaume Ier des propositions françaises. Mais les notes écrites par le Souverain prussien dans la marge du rapport de Goltz indiquent nettement que le Roi ne désire pas être associé à ces manœuvres qui pourraient le rendre impopulaire en Allemagne. En effet, selon Guillaume Ier, le peuple allemand risquerait de retirer sa sympathie à la Prusse s'il apprenait que les Hohenzollern avaient sacrifié la Belgique à la France, pour prendre les rênes de l'Allemagne. D'un autre côté, s'il ne désire pas s'associer à la chute d'une dynastie, Guillaume Ier ne semble pas attacher plus de prix que cela à l'indépendance belge : « Si c'est un désir de la France d'annexer la Belgique, c'est son affaire et non la mienne³ ». Un certain fossé semble même se creuser entre le souverain prussien et le ministre de Prusse à Paris. Alors que ce dernier évoque à Bismarck dans un rapport du 10 décembre l'annexion de la Belgique comme un sacrifice « inévitable » pour réaliser l'unité allemande et sauvegarder la paix, Guillaume Ier note sur un ton rageur dans la marge que le comte Goltz « devrait

¹ Projet français d'alliance défensive et offensive entre la France et la Prusse, (ca 23 août 1866), ONCKEN (H.), *Die Rheinpolitik...*, II, doc. n° 297, p. 95.

² Au début de la guerre franco-prussienne, Bismarck fera publier le « traité Benedetti » dans le *Times* du 25 juillet 1870 afin de discréditer la France aux yeux de la diplomatie européenne. OLLIVIER (Emile), *L'Empire libéral...*, VIII, p. 567-568 ; CALMES (C.), *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 25-26 ; THOMAS (D.H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 175-178.

³ Goltz (Paris) à Guillaume Ier (Berlin), le 11 septembre 1866, ONCKEN, II, doc. n° 302, p. 109.

combattre et ne pas soutenir ces chimères »¹. A plusieurs reprises, Bismarck et Goltz évoquent effectivement dans leur correspondance le sacrifice belge comme un mal potentiellement nécessaire selon les circonstances. Contrairement à la conversation que Goltz avait eue avec Napoléon III le 5 mars 1866, à aucun moment les deux hommes d'Etat prussiens ne soulèvent désormais un quelconque intérêt géopolitique à sauvegarder la neutralité du territoire belge ou du moins à se ménager en Belgique la rive droite de la Meuse². Cependant, dans une lettre du 14 janvier 1867, Bismarck écrit à l'ambassadeur prussien à Londres Bernstorff que la prise en compte par Guillaume Ier des intérêts géopolitiques anglais risque d'être un puissant frein à son acceptation d'un abandon de la Belgique à la France. Dans cette lettre, le ministre prussien des Affaires étrangères pèse avec beaucoup de circonspection l'appui anglais et prend le contre-pied de la prudence qu'il prête à son souverain. Il constate que la politique continentale anglaise est beaucoup moins affirmée que par le passé, ce qui ne doit pas être sans influence sur la politique étrangère prussienne. Aussi longtemps que l'Angleterre persévéra dans cet isolationnisme larvé, la Prusse devra ménager les susceptibilités françaises, quitte à envisager des compensations en Belgique³.

Au cours de l'automne et de l'hiver 1866, après avoir rencontré diverses mesures dilatoires de Bismarck, la diplomatie française concentre finalement ses intérêts sur le seul Luxembourg, délaissant, temporairement pensait-elle, la question belge⁴. Une fois le Luxembourg acquis, la Belgique serait complètement encerclée par la France ; c'est pourquoi Benedetti déclare cyniquement à Moustier le 26 janvier 1867 qu' « une fois en possession du Luxembourg, nous sommes sur le chemin qui conduit à Bruxelles ; ni l'opinion publique, ni les Gouvernements ne s'y méprendront et, avec la neutralité de la Prusse solidement garantie, nous y arriverons plus sûrement que si elle ne nous avait donné que des gages incertains. La Belgique peut ainsi être unie à la France sans qu'il soit besoin de tirer l'épée. En cherchant à l'obtenir avec l'Autriche par exemple et contre le gré de l'Allemagne, nous avons chance certainement de reculer nos frontières plus loin encore mais ce ne sera pas sans combattre et, à mes yeux, les

¹ Goltz (Paris) à Bismarck (Berlin), le 10 décembre 1866, ONCKEN, II, doc. n° 302, p. 135.

² Bismarck (Berlin) à Goltz (Paris), le 8 et le 20 août 1866, ONCKEN, II, docs. n° 254 et n° 296, p. 35 et p. 87-88.

³ Bismarck (Berlin) à Bernstorff (Londres), le 14 janvier 1867, ONCKEN, II, docs. n° 336, p. 183-186 ; CALMES (C.), *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 31-32 ; BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 182. Sur l'isolationnisme anglais : FOOT (M. R. D.), *Great Britain and Luxemburg 1867*, in *The English Historical Review*, 1952, LXVII, n° 264 (juillet 1952), p. 352-356 ; MILLMAN (Richard), *British Foreign Policy and the Coming of the Franco-Prussian War*, Oxford, 1965, p. 27-45 ; MARX (Roland), *L'Angleterre et la crise de 1867*, in *Les relations franco-luxembourgeoises de Louis XIV à Robert Schuman*, Metz, 1978, p.137-140.

⁴ GRENU (René), *La question belge...*, p. 68-76.

frontières naturelles ne sont plus de notre temps une nécessité absolue : les véritables sont celles qui sont ou peuvent devenir des frontières nationales »¹. Dans le même courrier, il indique qu' « on ne ferait pas du démantèlement de la forteresse une condition de notre entente sur ce point »², ce qui démontre bien la volonté française de conserver au Gibraltar du Nord sa vocation militaire. Un événement aurait pourtant dû contribuer à éveiller la méfiance française concernant les promesses bismarckiennes. Nothomb avait négocié, avec l'appui de Guillaume Ier et de la Reine Victoria, le mariage de la fille d'Antoine von Hohenzollern Maria avec le frère de Léopold II, Philippe Comte de Flandre. Ce mariage prévu pour le mois d'avril 1867 créait un lien direct entre la dynastie belge et son homologue prussienne ; ce qui constituait, selon les termes d'Emile Ollivier, un « *Noli Tangere* » à l'adresse de la France³. Toutefois, Bismarck continuera à faire miroiter les compensations belges jusqu'en février 1867. A tel point que Benedetti s'interroge dans une lettre envoyée au ministre des Affaires étrangères Moustier le 13 février 1867 : « ...pour le prix de la Belgique qu'on nous laisserait conquérir, voudrait-on, en continuant d'occuper la place de Luxembourg, obtenir de la Hollande avec notre concours la rive droite de la Meuse ? »⁴

Encouragée par les assurances de la Prusse, la diplomatie française va décider d'engager directement les négociations avec La Haye pour l'acquisition du Grand-Duché de Luxembourg, sans passer par l'intermédiaire prussien. L'occasion lui en est offerte en février 1867 suite à la tension grandissante entre les Pays-Bas et la Prusse. En effet, depuis la dissolution de la Confédération germanique l'année précédente et la nouvelle constitution de la Confédération d'Allemagne du Nord, plus rien ne justifiait aux yeux de la diplomatie néerlandaise la persistance de liens fédéraux unissant encore théoriquement le Limbourg et le Luxembourg à la Prusse. Pratiquement totalement détaché des Pays-Bas sur le plan politique et économique, le Luxembourg avait en outre ce désavantage énorme d'accueillir dans sa capitale fortifiée une garnison prussienne en vertu d'un accord signé au lendemain du Congrès de Vienne⁵. En dépit de la dissolution de l'ancienne Confédération, Bismarck s'était toutefois évertué depuis lors à réaffirmer envers et contre tous le droit de garnison de la Prusse dans la forteresse de Luxembourg. Le 12 février 1867, après avoir usé pendant plusieurs mois des

¹ Benedetti (Berlin) à Moustier (Paris), le 26 janvier 1867 in *Origines diplomatiques*, XIV, doc. n° 4116, p. 187-188.

² *Idem*, p. 185.

³ ROTHAN (G.), *Souvenirs diplomatiques, L'Affaire du Luxembourg...*, p. 132 ; OLLIVIER (E.), *L'Empire libéral...*, IX, p. 168 ; GRENU (René), *La question belge...*, p. 76.

⁴ Benedetti (Berlin) à Moustier (Paris), le 13 février 1867 in *Origines diplomatiques*, XIV, doc. n° 4195, p. 289.

⁵ MARX (Roland), *L'Angleterre et la crise de 1867...*, p. 137 ; FOOT (M.R.D.), *Great Britain and Luxemburg...*, p. 352.

procédés dilatoires dont il avait le secret, Bismarck finit par refuser catégoriquement une offre de La Haye qui invitait Berlin à reconnaître officiellement la rupture des liens unissant le Limbourg à la Confédération d'Allemagne du Nord, en échange notamment d'une renonciation des Pays-Bas aux bénéfices de la liquidation des anciennes finances fédérales¹.

Dans un tel climat, la France pense par conséquent avoir toutes ses chances d'acquérir le Grand-Duché de Luxembourg en proposant aux Pays-Bas de l'annexer, moyennant une compensation financière et un appui diplomatique dans la question du Limbourg, d'autant plus que l'opinion aux Pays-Bas est largement favorable à cette vente. La demande est présentée fin février au ministre des Pays-Bas à Paris Lightenveld². Dans ses instructions du 28 février 1867 au ministre de France à La Haye Baudin, le ministre français des Affaires étrangères Moustier fournit à son destinataire des arguments stratégiques favorables à l'annexion du Luxembourg par la France pour le préparer à défendre le dossier devant les autorités néerlandaises. Ces considérations touchent également la Belgique :

« La position géographique du Grand-Duché rend sa situation très précaire. Bien qu'il soit rattaché à la Hollande par un lien permanent personnel, les embarras qui résultent de cet état de choses se font souvent sentir, et nous croyons, comme je viens de le dire, que les habitants du Grand-Duché désirent réellement être réunis à la France. Le Gouvernement de l'Empereur ne suit pas une politique d'agrandissement, et l'acquisition d'un pays si peu étendu ne saurait aux yeux de personne avoir le caractère d'un accroissement territorial, mais la forteresse de Luxembourg, en passant entre nos mains, donnerait à notre système défensif une solidité à laquelle nous pouvons légitimement prétendre. Non seulement Luxembourg couvrirait les approches de Metz, mais encore le peu d'espace qui resterait entre cette place et celle de Maëstricht, défendue par les Hollandais, rendrait plus difficile à une armée qui se proposerait d'envahir la France, de violer la neutralité belge pour surprendre notre frontière du Nord. Cette hypothèse n'a rien d'absolument inadmissible ; car, si nous n'avons aucun intérêt à traverser la Belgique pour envahir l'Allemagne, celle-ci a un intérêt tout contraire du moment qu'elle voudrait nous attaquer. Je n'ai pas besoin de m'étendre davantage à ce sujet pour faire comprendre l'importance purement défensive que cette position militaire offrirait pour nous, et l'avantage qu'il y aurait en même temps à ce que le Limbourg, avec la citadelle de Maëstricht, fût dégagé de tous les liens par lesquels on a voulu naguère l'associer aux destinées de la Confédération germanique. (...) Ces réflexions serviront à vous diriger dans l'échange d'idées qui va nécessairement s'établir entre vous et le Ministre des Affaires Etrangères des Pays-Bas, par suite de la communication qu'il nous a fait parvenir »³.

¹ MATSCHOSS (A.), *Die Kriegsgefahr von 1867 ; Die Luxemburger Frage*, Bunzlau, 1908, p. 75-79.

² OLLIVIER (E.), *L'Empire libéral...*, IX, p. 262 ; CALMES, *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 117-119, TAMSE (C.A.), *Nederland en België in Europa...*, p. 66-70.

³ Moustier (Paris) à Baudin (La Haye), le 28 février 1867 in *Origines diplomatiques*, XIV, doc. n° 4270, p. 382.

Dans ses souvenirs, l'ancien consul de France à Francfort Rothan résume bien les craintes hollandaises sur le plan géopolitique :

« La guerre d'Allemagne avait éveillé en Hollande les plus vives appréhensions. On craignait pour deux provinces : pour le Limbourg, qui faisait partie intégrante de la monarchie, et pour le Luxembourg, qui était un fief héréditaire de la maison régnante. On savait que ces deux provinces, qui avaient été rattachées par des liens artificiels à la Confédération germanique, n'étaient pas indifférentes à la Prusse, et l'on craignait qu'elle ne voulût les faire entrer dans la Confédération du Nord. On se rappelait aussi que les publicistes militaires allemands qui avaient écrit sur le système défensif de l'Allemagne avaient déploré plus d'une fois qu'en 1815, le négociateur prussien, le prince de Hardenberg, eût consenti à abandonner aux Pays-Bas Maëstricht et Vanloo [Venlo], les deux clefs de la Meuse ; elle appréhendait la revendication de ces deux places fortes, et elle craignait surtout que le Luxembourg ne donnât lieu à de sérieuses complications entre la France et l'Allemagne, dont elle aurait à subir les conséquences »¹.

Mais si beaucoup d'hommes politiques et même l'entourage royal sont favorables à la cession, Guillaume III des Pays-Bas hésite car il craint de froisser la Prusse. La France se montre néanmoins rassurante et suggère à mots voilés que la Prusse n'est pas hostile à la manœuvre. Le mois de mars 1867 se passe en tergiversations. Le Gouvernement de La Haye souhaiterait en effet une confirmation de la part de la diplomatie prussienne qui ne la donne pas. Par conséquent, le cabinet de La Haye se raidit car il craint que la responsabilité d'une crise entre la France et la Prusse ne lui soit imputée. Fin mars, les tractations sont pourtant sur le point d'aboutir lorsque des fuites alertent l'opinion publique allemande. La presse nationaliste se déchaîne alors contre les manœuvres françaises visant à s'emparer d'un territoire considéré comme allemand. Sans s'opposer frontalement à la cession du Luxembourg pour ne pas cabrer inutilement l'opinion française, Bismarck confie aux Français sa crainte des réactions guerrières de l'opinion allemande derrière laquelle il se retranche désormais habilement. Le 1er avril 1867, Bismarck est interpellé violemment au Reichstag par le représentant hanovrien Benningsen pour savoir si la rumeur de la cession du Luxembourg à la France est fondée ; tandis que le même jour, Baudin transmet au Gouvernement néerlandais le texte de la convention et le traité de garantie entre la France et les Pays-Bas. La signature n'est désormais plus qu'une question d'heure. La France joue alors de malchance. L'absence du ministre luxembourgeois Tornaco oblige le ministre néerlandais des Affaires étrangères à différer la signature qui n'aura finalement jamais lieu. En effet, le 3

¹ ROTHAN (G.), *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 151-152.

avril 1867, impressionné par son opinion publique ou feignant de l'être, Bismarck transmet à La Haye un grave avertissement : la cession du Luxembourg à la France risque d'être une cause de guerre. Il n'en fallait guère plus à Guillaume III et son Gouvernement pour stopper toute forme de négociation. Napoléon III est furieux de ce retournement de veste de Bismarck, vu les espoirs qu'il avait entretenus auprès de la France depuis des mois. Si Bismarck veut éviter la guerre, il semble bien que cet affront fait à la France le précipite plus sûrement encore vers un règlement de la question par les armes¹.

L'opinion publique française est chauffée à blanc mais l'armée est-elle prête ? Napoléon consulte Trochu et Leboeuf pour l'éventualité d'une prise du Luxembourg par la force². Selon un rapport de l'attaché militaire prussien à Paris von Loë, rapport envoyé à Berlin le 5 avril 1867, les généraux Fleury, Le Boeuf et Frossard sont parmi les meneurs du parti de la guerre. Le ministre de Prusse à Paris rapporte ainsi les propos du général Fleury qui aurait dit à une de ses connaissances : « Pourvu que les Prussiens ne cèdent pas dans la question du Luxembourg ! Car pour nous la guerre est la seule issue possible dans ce chaos général. Elle empêchera la désorganisation complète de la France et le renversement de la dynastie par les partis ennemis »³. Des deux côtés on assiste à des armements défensifs⁴. Mais la désorganisation de l'armée française suite à son engagement au Mexique est un frein qui ne lui permet pas d'exercer une pression sérieuse sur la Prusse⁵. En revanche du côté prussien, si le ministre de la Guerre Roon prêche la modération, le chef d'Etat-major Moltke se dit prêt à la guerre⁶. Moltke déclare en privé que l'importance stratégique de la forteresse luxembourgeoise est suffisante pour que les prétentions françaises constituent en soi un *casus*

¹ HAAG (Emil), *Was wollte Bismarck mit der Luxemburger Affäre 1867 ?*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXIII, 1971, 1, p. 43-58 ; GRENU (René), *La question belge...*, p. 99-115 ; TAMSE (C.A.), *Nederland en België in Europa...*, p. 66-70.

² ROTHAN (G.), *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 252.

³ Lettre de Loë (Paris) au chef du cabinet militaire général von Tresckow (Berlin), le 5 avril 1867, ONCKEN, II, doc. n° 402, p. 289. Les souvenirs du général Fleury s'arrêtent à la fin de l'année 1866 et n'abordent hélas pas son attitude durant la crise luxembourgeoise. FLEURY (E. F.), *Souvenirs du général Comte Fleury*, 2 volumes, Paris, E. Plon, Nourrit & Cie, 1897-1898, VIII-433 p ; 393 p.

⁴ OLLIVIER (E.), *L'Empire libéral...*, IX, p. 326.

⁵ Dans ses souvenirs, le général Lebrun note l'incompatibilité qui existait entre les prétentions françaises et l'état de son armée : « En effet, une partie considérable de notre armée était encore au Mexique, et la partie disponible, à l'intérieur, ne permettait pas au Ministre de la guerre de mobiliser plus de 200.000 hommes. C'était peu assurément pour affronter une grande guerre contre la Prusse. » LEBRUN (général), *Souvenirs militaires, 1866-1870, Préliminaires de la guerre, Mes missions à Vienne et en Belgique*, Paris, 1895, p. 23-24. Sur les manques de l'armée française en 1867 on consultera utilement TROCHU (général), *L'armée française en 1867*, Paris, H. Charles-Lavauzelle, 1895.

⁶ ROON (Albrecht) (Grafen von), *Denkwürdigkeiten aus dem Leben des Generalfeldmarschalls Kriegsministers Grafen von Roon, Sammlung von Briefen, Schriftstücken und Erinnerungen*, 3 volumes, 5e édition, Berlin, Eduard Trewendt, 1905, p. 507-508.

*belli*¹ ; d'autant plus qu'il est informé par l'attaché militaire prussien à Paris Loë que la France n'est pas de taille à lutter contre la Prusse². Napoléon III recule à nouveau et s'en remet dès le 7 avril 1867 à la décision des Puissances signataires du traité de 1839. Il reste désormais à convaincre la Prusse de l'opportunité d'une conférence internationale sur la question³.

Depuis l'été 1866, Léopold II et son Gouvernement ont été alertés, via le Baron Nothomb, qu'ont lieu entre la France et la Prusse des tractations nébuleuses sans doute relatives à des compensations dont la Belgique pourrait bien être l'objet. Malgré certaines dénégations françaises obtenues par Frère-Orban et Rogier, malgré un certain tassement des rumeurs pendant l'hiver, les soupçons à l'égard de la France et de la Prusse réapparaissent au printemps 1867 dans le sillon des vagues luxembourgeoises⁴. Léopold II, à l'instar de son défunt père, continue à entretenir une relation épistolaire avec la Reine Victoria. Il ne cache pas à sa cousine son appréhension. Le 12 mars 1867, il écrit à Victoria : « J'espère que Bismarck ne songe pas à laisser l'Empereur Napoléon acquérir le Luxembourg hollandais. Ce serait une pointe bien dangereuse pour les provinces rhénanes et même pour nous⁵ ». De son côté, Chazal écrit à Rogier le 2 avril 1867 : « ...L'ambition de la Prusse est si grande que, pour la satisfaire, il faudrait sacrifier de nouvelles nationalités. Pour réussir, on serait disposé à s'entendre avec la France. La Hollande à la Prusse, la Belgique et le Luxembourg à la France, tel serait le prix de l'alliance. Le ministre d'une grande Puissance est persuadé que la négociation se poursuit...⁶ ». Déjà en octobre 1866, lors de sa mission auprès de Napoléon III, l'ancien ministre belge de la Guerre avait observé chez l'Empereur une « très grande réserve à l'égard de la Belgique » lorsqu'il avait abordé la question des compensations et s'était demandé si cela était « bon ou mauvais signe »⁷.

¹ KEUDELL (Robert von) (ancien ambassadeur d'Allemagne à Rome), *Bismarck et sa famille, Impressions et souvenirs (1846-1872)*, traduit de l'allemand par E.-B. Lang, Paris, Société d'éditions littéraires et artistiques, 1902, p. 329.

² LOË (General-Feldmarschall von), *Erinnerungen...*, p. 133-134.

³ Goltz (Paris) à Bismarck (Berlin), le 8 avril 1867, ONCKEN, II, doc. n° 409, p. 301-302.

⁴ GRENU (René), *La question belge...*, p. 63-68 ; DISCAILLES (E.), *Charles Rogier...*, IV, p. 256-258 ; HYMANS (Paul), *Frère-Orban...*, p. 121-123.

⁵ Léopold II (Bruxelles) à Victoria, le 12 mars 1867, Royal Archives Windsor, Q2 (14), citée in DEMOULIN (Robert), *Léopold II et le Grand-Duché de Luxembourg au printemps de 1867*, in *Mélanges offerts à G. Jacquemyns*, Bruxelles, 1968, p. 164.

⁶ Chazal à Rogier, le 2 avril 1867, citée in DISCAILLES (E.), *Charles Rogier...*, IV, p. 277-278.

⁷ GARSOU (J.), *Chazal et Napoléon III (1863-1870)*, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, XXVII, 1949, p. 763.

Comme toujours en cas de crise diplomatique grave, la Belgique cherche à obtenir de la part de l'Angleterre des garanties de protection. Mais, sous l'influence de son secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères Edward Stanley, la politique anglaise est beaucoup plus soucieuse de garder les mains libres que par le passé. Lorsqu'il en est informé après l'interpellation Benningsen du 1^{er} avril 1867, Stanley préfère minorer la crise luxembourgeoise. Il fait mine de penser qu'elle n'aura aucune conséquence sur la neutralité belge. Le ministre de Prusse à Londres Bernstorff cherche pourtant à le convaincre à plusieurs reprises du danger que courrait la Belgique avec une pareille pointe française le long de sa frontière orientale. Mais rien n'y fait ; le secrétaire d'Etat exprime à son interlocuteur sa confiance totale dans le traité de garantie de 1839 et fait déjà une nette distinction entre les neutralités belge et luxembourgeoise. Sans lui faire de promesses, il rassure néanmoins Bernstorff en lui déclarant que si la Belgique était menacée, il est vraisemblable que l'Angleterre interviendrait¹. Ce qui fait dire à Bernstorff dans son rapport à Bismarck du 3 avril 1867 qu'il serait du plus grand intérêt pour la Prusse que la France se montre ostensiblement menaçante à l'égard de la Belgique ou même qu'elle viole sa neutralité. A moins, poursuit Bernstorff, que la politique prussienne choisisse sciemment de mettre en danger l'Angleterre et de la « sacrifier » en s'entendant avec la France à propos de « l'absorption de la Belgique »². De son côté, Stanley assure d'ailleurs ses arrières car dans des instructions « secrètes et confidentielles » envoyées le même jour à l'ambassadeur anglais à Paris Cowley, il demande à ce dernier « d'encourager toute disposition de la part de l'Empereur ou de son Gouvernement qui pourrait montrer une intention de renoncer à toutes les vues d'agrandissement au détriment de la Belgique »³.

Au cours du mois d'avril, le ministre de Belgique Van de Weyer cherche lui-même à rompre le « splendide isolement » anglais en obtenant de Stanley une promesse d'intervention en bonne et due forme en cas de guerre européenne. Cependant, dans un rapport envoyé à Rogier le 17 avril 1867, Van de Weyer est bien obligé de confier à son ministre que malgré ses espoirs initiaux, il s'est confronté Outre-Manche à un véritable mur. Certes, au cours de sa récente entrevue avec Stanley, ce dernier a approuvé chaleureusement l'attitude de la Belgique qui n'exprime « ni plainte, ni vœu, ni insinuation » pour recouvrer le Luxembourg ; une attitude, déclare Stanley, « qui ne permettrait pas au Gouvernement français de rendre la

¹ Bernstorff (Londres) à Bismarck (Berlin), le 3 avril 1867, in *APP*, VIII, doc. n° 410, p. 575-576 ; FOOT (M.R.D.), *Great Britain and Luxemburg...*, p. 361-362.

² Bernstorff (Londres) à Bismarck (Berlin), le 3 avril 1867, in *APP*, VIII, doc. n° 410, p. 575-576.

³ Stanley (Londres) à Cowley (Paris), le 3 avril 1867, citée in FOOT (M.R.D.), *Great Britain and Luxemburg...*, p. 362-363.

Belgique responsable d'un échec prévu »¹. Certes, le secrétaire d'Etat britannique a confié pareillement au ministre belge ses craintes concernant la politique de Bismarck peu disposé à évacuer le Luxembourg mais qui sacrifierait au contraire aisément la Belgique à l'unité allemande. Il n'empêche, Stanley est resté extrêmement évasif vis-à-vis de ses démarches réitérées afin d'obtenir une garantie formelle en cas de guerre sur le continent ; ce qui est un comble, estime Van de Weyer, dans la mesure où Stanley n'hésite pas dans le même temps à conseiller le Gouvernement Rogier d'armer le pays en secret². Dans la foulée de ses avertissements, le *Foreign Office* cherche également à connaître le nombre de soldats belges mobilisables directement en cas d'attaque du territoire et leur répartition entre infanterie, artillerie et cavalerie. Le ministre d'Angleterre à Bruxelles Howard de Walden fait une démarche auprès du Gouvernement belge pour savoir si les garnisons des forteresses ont des réserves suffisantes³. Comme à l'accoutumée, les Belges s'empressent de fournir ces renseignements à leur « allié naturel », escomptant sans doute un assouplissement de la politique isolationniste anglaise à leur égard. Les chiffres sont fournis de façon détaillée par le général Guillaume, chef du personnel au ministère de la Guerre. L'armée belge peut aligner au total 89.350 hommes : 49.750 hommes pour l'armée de campagne ; 38.600 soldats restent disponibles pour la réserve, la garnison d'Anvers et des autres forts belges. Ce bilan est bien inférieur aux 100.000 hommes dont Léopold II prétend disposer lors de ses voyages à Paris et Berlin⁴. Le danger qu'un grand nombre de ces hommes ne soient enfermés dans la défense des places fortes, diminuant d'autant la force de frappe d'une armée de campagne, suscite des explications supplémentaires auprès du ministre britannique : des volontaires issus de la garde civique permettront notamment de libérer certaines troupes régulières attachées ordinairement à la garde des forteresses⁵.

¹ Van de Weyer (Londres) à Rogier (Bruxelles), le 17 avril 1867, citée in DISCAILLES (E.), *Charles Rogier...*, IV, p. 278-280.

² *Ibidem*.

³ Howard de Walden à Rogier, Bruxelles, le 22 avril [1867]. Copie certifiée, MAEB, CP, Question du Grand-Duché de Luxembourg, 1², document n° 271, citée in THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 196-197 ; GARSOU (Jules), *Les débuts d'un grand règne...*, II, p. 88.

⁴ Le 10 avril 1867, Léopold II part en visite à Paris pour l'exposition universelle. Il en profite pour s'entretenir avec Napoléon III de la question luxembourgeoise. Il part ensuite pour Berlin le 22 avril où il doit assister le 24 au mariage de son frère Philippe, Comte de Flandre avec Marie de Hohenzollern. A l'annonce du chiffre de 100.000 hommes, Moltke fait mine d'être impressionné et fait remarquer à Léopold II qu'il s'agit d'une force suffisamment large pour exercer une influence sur la diplomatie : « La Belgique peut exercer une grande influence sur la politique générale en se liant soit avec la France soit avec la Prusse.- Oui, a dit le Roi, mais nous sommes neutres et désirons le rester ». GARSOU (Jules), *Les débuts d'un grand règne...*, II, p. 92-93 ; LICHTERVELDE (Louis), comte de, *Léopold II*, Bruxelles, Dewit, 1926, p. 81-82 ; DEMOULIN (Robert), *Léopold II et le Grand-Duché de Luxembourg...*, p. 166-173.

⁵ NA – UK, FO 10 / 276, Howard de Walden (Bruxelles) à Stanley (Londres), le 24 avril 1867.

La Reine Victoria, alertée par sa correspondance avec son cousin belge, tente d'infléchir l'isolationnisme de son ministre. Dans une lettre à Stanley, elle cherche à convaincre ce dernier de maintenir le principe de la Barrière contre la France :

« La Reine voudrait rappeler à Lord Stanley que la forteresse de Luxembourg fut confiée aux soins de la Prusse en un temps où, bien que la France fût faible et impuissante, l'objet des Grandes Puissances était de créer une barrière contre une possible renaissance de l'ambition française dans quelque temps à venir ; et nous ferions bien de réfléchir à présent, avant de concourir à recommander la cession de la forteresse à la France...alors que (ce pays) est fort et plus susceptible de poursuivre une politique agressive que jamais depuis la grande guerre »¹.

La Reine Victoria est soutenue dans sa politique belgophile par l'ancien ministre des Affaires étrangères Malmesbury devenu en 1866 *Lord Privy Seal* sous le Gouvernement Derby. A l'instar de la Reine, Malmesbury pense que si les Français s'emparent de la Belgique, les Prussiens réclameront en échange la façade maritime hollandaise : «...si un tel marchandage a lieu, notre flanc sud-est serait complètement contourné... ». Dans sa correspondance avec Stanley, Malmesbury lui rappelle les fondements de la politique anglaise continentale, à savoir qu'une bonne défense de l'Angleterre commence par l'indépendance de la Hollande et du port d'Anvers. « Je sais qu'il s'agissait de l'opinion ferme du Duc de Wellington et de Palmerston qui m'ont exhorté encore et encore à conserver cet axiome lorsque je pris la tête du *Foreign Office* en 1852 »².

Agacé par les tergiversations anglaises, Bismarck fait comprendre au ministre d'Angleterre à Berlin Loftus que la Prusse ne s'engagera pas pour la Belgique si les Anglais ne font pas au moins un geste pour soutenir l'opposition de la Prusse au rachat du Luxembourg par Napoléon III : « Si vous jugez sans intérêt de défendre la position du Luxembourg, la Belgique n'aura de même aucun intérêt pour nous. Cela ne nous concernera pas si la France est sur le point d'annexer les provinces du sud de la Belgique tandis que les provinces flamandes seront données à la Hollande...³ » Mais ni les pressions de la Reine – qui réclame *in fine* de son ministre une politique guidée par des sentiments d'honneur à l'égard des

¹ Victoria à Stanley, le 11 avril 1867, *The Letters of Queen Victoria*, Second Series, ed. G.E. BUCKLE, I, p. 416-417. ; MARX (Roland), *L'Angleterre et la crise de 1867...*, p. 140.

² Lettre de Malmesbury à Stanley, le 23 avril 1867, correspondance privée, Stanley Papers, X 6, cabinet, citée in MILLMAN (Richard), *British Foreign Policy...*, p. 121.

³ Lettre de Loftus (Berlin) à Stanley (Londres), le 13 avril 1867, citée in THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 196. Voir aussi FOOT (M.R.D.), *Great Britain and Luxembourg...*, p. 365-366.

obligations contractées en 1839 – ni les avertissements prussiens n’infléchissent la ligne adoptée par Stanley. En vérité, sa politique isolationniste est guidée par le danger qu’une alliance franco-prussienne ferait courir à l’Angleterre si ces deux Puissances s’entendaient pour sacrifier l’indépendance de la Belgique. En pareille occurrence, une promesse formelle de garantie à la Belgique équivaldrait à ses yeux à un authentique suicide de l’Angleterre¹.

Non contente de ne recevoir aucune promesse formelle de garantie de son traditionnel allié, la Belgique est même menacée par une initiative du ministre autrichien des Affaires étrangères Beust. Celui-ci poursuit une politique francophile et antiprussienne depuis le 24 mars 1867². Sur base de ses entretiens avec le ministre de France le Duc de Grammont, de Beust propose en effet deux solutions à la question luxembourgeoise dont la deuxième est plutôt embarrassante pour la Belgique : « 1° Le Luxembourg resterait à la Hollande et la Prusse évacuerait la forteresse en renonçant au droit de garnison. 2° Le Luxembourg serait réuni à la Belgique qui céderait en échange à la France une bande de territoire comprenant les petites forteresses qui ont été laissées à la France en 1814 et reprises en 1815³. Dans l’une et l’autre de ces deux combinaisons, il est à prévoir que l’on insisterait sur la démolition des fortifications »⁴. Pour la première fois sans doute, la Belgique paraît devoir compter sur ses propres forces ! Ce qui explique naturellement par la suite l’intransigeance de Léopold II dans la question des fortifications de la rive gauche de l’Escaut à Anvers ; la question du Luxembourg ne vient-elle pas de prouver que ni la France, ni la Prusse, ni l’Autriche ne constituent des garanties suffisamment solides pour conserver l’intégrité territoriale du pays et que l’Angleterre n’interviendra vraisemblablement sur le continent que dans les conditions les plus favorables à son armée et sa politique ?

Il n’empêche, la crise aussi dangereuse soit-elle pour la Belgique, pourrait bien aussi s’avérer payante pour le jeune royaume si les Puissances décident de lier le sort du Grand-Duché de Luxembourg à la neutralité belge. La politique de Léopold II est par conséquent la suivante : faire tomber le Grand-Duché dans l’escarcelle belge sans heurts ni fracas. Surtout, il faut éviter de blesser l’amour-propre français. Le Gouvernement belge s’abstiendra donc de toute démarche officielle. En revanche, la couronne accueillera d’un œil bienveillant les démarches

¹ MILLMAN (Richard), *British Foreign Policy...*, p. 120-121; THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 194-195.

² GRENU (René), *La question belge...*, p. 104.

³ Il s’agit de Philippeville, Mariembourg et Bouillon.

⁴ L’idée est exprimée pour la première fois dans une lettre de Beust à Metternich, Vienne, le 8 avril 1867, ONCKEN, II, doc. n° 408, p. 301.

privées et les articles de presse favorables au rattachement. Font partie de cette mécanique officieuse des hommes de 1830 comme Charles Rogier ou le ministre belge à Londres, Sylvain Van de Weyer, jamais totalement consolés de la perte des territoires limbourgeois et luxembourgeois à leurs yeux « historiquement belges ». Apparaît aussi dans les coulisses de la diplomatie l'action d'Emile Banning¹, archiviste aux Affaires étrangères, qui jette dans plusieurs articles et mémoires les bases d'une doctrine « panbelge » justifiant la récupération des territoires « perdus »². Mais, alors que la plupart des Puissances garantes de la Belgique considèrent la solution belge comme naturelle, la savante mécanique se grippe à mesure que la proposition du Comte de Beust fait le tour des capitales. Bismarck est approché le 12 avril 1867 par le ministre autrichien à Berlin le Comte von Wimpfen pour connaître quelle serait la réaction de la Prusse si en échange du Luxembourg, « un morceau de Belgique près de Mariembourg devenait français ». Habilement Bismarck déclare ne pas fermer la porte à pareille éventualité. Cependant, poursuit-il, tout dépendra de l'accueil qui sera réservé à cette nouvelle par les opinions publiques d'Allemagne, de Russie et de Grande-Bretagne³. Cette dernière puissance est approchée le 15 avril 1867 via le ministre anglais à Vienne Bloomfield. Stanley se dit séduit par les propositions autrichiennes mais finalement se rallie à l'avis de

¹ BANNING Emile (1836-1898), Haut fonctionnaire, publiciste et historien belge. Fixé à Bruxelles en 1861, il est attaché à la Bibliothèque Royale et collabore à l'*Echo du Parlement*. Remarqué par le secrétaire général aux Affaires étrangères le Baron Lambermont pour son mémoire intitulé « De la liberté des fleuves dans le droit public et l'histoire » (1863), il est attaché la même année au ministère des Affaires étrangères, en qualité d'archiviste. A une époque où les archives belges sont encore mal organisées, il s'investit d'abord dans un patient travail de collecte de documents et de classement. Banning est également engagé comme traducteur mais son talent et son influence s'expriment principalement à travers la rédaction de mémoires destinés à asseoir la politique extérieure belge sur une base documentaire solide. Sa production en la matière fut considérable puisqu'il s'exprima sur des sujets divers et variés. Concernant l'histoire des frontières européennes, il écrit notamment : *Éléments et phases de la question du Schleswig-Holstein de 1460 à 1863* (1864) ; *Aperçu sur l'histoire territoriale de la rive gauche du Rhin* (1865) ; *Les traités de 1815 et la Belgique* (1866). Dans ce dernier traité, Banning montre qu'il partage les vues des hommes de 1830 concernant la perte du Limbourg et du Luxembourg. Rogier l'attache d'ailleurs en 1866 à son cabinet, sans doute en raison de sa communauté de vue avec Banning sur ces questions qui agitent l'Europe au moment de l'« Affaire du Luxembourg ». Sur le statut international de la Belgique, il rédige plusieurs mémoires retraçant *Les origines et les phases de la neutralité belge* (textes rassemblés par Alfred DE RIDDER en 1927). Banning s'investit également dans la question militaire en soutenant en 1882 le projet de fortifications de la Meuse du général Brialmont. Il rédige à cet effet un mémoire confidentiel intitulé *Considérations politiques sur la défense de la Meuse* (1882). Enfin Banning s'intéresse également à la question coloniale. En 1876, il est nommé par Léopold II secrétaire de la *Conférence géographique* de Bruxelles. Il collabore aussi aux conférences antiesclavagistes de Berlin (1884-1885) et Berlin (1889-1890) dans le sillage desquelles il rédige plusieurs mémoires. Il est consulté à diverses reprises par Léopold II pour régler des litiges douaniers avec la France dans le bassin du Congo. WALRAET (M.), *Emile Banning, un grand Belge (1836-1898)*, Bruxelles, Office de Publicité, ancien établissement J. Lebègue, 1945 ; GOSSART (E.), *Emile Banning et Léopold II 1867-1892*, s.l., [s.d.], collection du « Flambeau » ; VANDER LINDEN (Herman), « BANNING Emile », in *Biographie Nationale*, XXIX, col. 186-200.

² WALRAET (M.), *Emile Banning...*, p. 27-31 ; GOSSART (E.), *Emile Banning et Léopold II*, p. 13-26 ; HYMANS (P.), *Frère-Orban...*, II, p. 140-150 ; DISAILLES (E.), *Charles Rogier...*, IV, p. 280-283 ; DEMOULIN (Robert), *Léopold II et le Grand-Duché de Luxembourg...*, p. 178-180.

³ Brouillon de Bismarck à propos d'une entrevue avec le Comte von Wimpffen, Berlin, le 12 avril 1867, in ONCKEN, II, p. 315-316.

tous ses collaborateurs qui considèrent ce transfert de population digne d'une foire aux moutons. Il envoie un refus formel à Vienne le 20 avril¹.

Le jeu de la diplomatie anglaise au cours de la quinzaine écoulée ne fut cependant pas sans influence sur le sort futur du Grand-Duché. Le 8 avril 1867, au cours d'un entretien avec l'ambassadeur de France La Tour d'Auvergne, Stanley avait déjà proposé lui-même trois solutions à la question luxembourgeoise. La première solution évoquée suggérait que le Luxembourg soit cédé à la Belgique mais que la forteresse soit préalablement rasée. Dans la deuxième hypothèse, le Luxembourg avec sa forteresse démantelée serait laissé à la Hollande. En dernier lieu, Stanley propose de régler le sort du Luxembourg par une consultation populaire tout en continuant d'exiger le démantèlement de la forteresse. Stanley estime que la première solution est la moins bonne car, avance-t-il, la Belgique pourrait difficilement accepter l'adjonction du Luxembourg à son territoire². Stanley dissimule bien entendu ici derrière les prétendues réserves belges ses propres craintes devant les conséquences politiques et militaires qu'une union belgo-luxembourgeoise impliquerait. En cas d'annexion par la Belgique, le territoire luxembourgeois serait sous le régime de la neutralité belge de 1839 garantie par les Puissances signataires parmi lesquelles l'Angleterre. Fort de sa politique isolationniste, Stanley n'est pas particulièrement disposé à garantir un territoire aussi éloigné des côtes anglaises, territoire dont l'importance stratégique entre deux Puissances rivales ne ferait d'ailleurs qu'accroître la probabilité d'un devoir d'ingérence anglaise dans la politique continentale. Ayant renoncé à ses prétentions sur le Luxembourg, la France répond aux propositions britanniques en manifestant son intérêt pour la constitution d'un Luxembourg neutre avec évacuation de la garnison prussienne. Quelques jours plus tard cependant, dans une lettre confidentielle du 11 avril 1867 à La Tour d'Auvergne, le ministre français des Affaires étrangères Moustier revient sur les trois hypothèses de Stanley. Tout bien considéré et après mûre réflexion, il se demande si la combinaison belge ne serait pas avantageuse pour la France. « Nous pourrions, par exemple, nous faire céder Philippeville et le Duché de Bouillon, idée que nous suggère M. le Baron de Beust, et obtenir une union douanière entre la France et la Belgique. Mais il me semble qu'il y aurait peut-être quelque utilité à ne pas

¹ FOOT (M.R.D.), *Great Britain and Luxembourg...*, p. 366-368.

² CALMES (C.), *L'Affaire du Luxembourg. 1867. Histoire contemporaine du Grand-Duché de Luxembourg*, volume 7, Luxembourg, Imprimerie Saint-Paul, 1967, p. 319.

raser la forteresse et à la confier aux Belges comme protection de leur neutralité vis-à-vis de l'Allemagne »¹.

Mais la cession d'un territoire belge est inacceptable pour Léopold II. Lorsqu'il est approché par le représentant autrichien, le cabinet de Bruxelles, soutenu par le Roi, oppose à cette proposition une fin de non-recevoir catégorique. Dans une lettre envoyée aux légations de Londres, Vienne et Saint-Pétersbourg le 17 avril, Rogier fait savoir que la Belgique n'est demandeuse de rien et qu'il est hors de question de marchander une quelconque portion du territoire national. Le même jour, Napoléon III déclare à Léopold II en visite à Paris qu'il ne souhaite aucun accroissement de territoire, qu'il veut seulement que les Prussiens quittent la forteresse². Le 18 avril, Stanley assure la France de ses bons offices dans la question du Luxembourg, à condition que l'existence du royaume de Belgique ne soit pas remise en cause³. Le 20 avril, Stanley confie à la Tour d'Auvergne son opinion. Il pense en définitive que la combinaison qui soulèverait le moins de vagues serait « soit la neutralisation du Luxembourg entre les mains du Roi des Pays-Bas, soit encore la vente par ce Souverain du Grand-Duché à la Belgique »⁴. Le 20 avril, l'ambassadeur belge à Paris Beyens rassure Bruxelles en indiquant que la proposition autrichienne de retour aux frontières de 1814 avait été déclinée par l'Empereur, Louis Napoléon ayant déclaré « d'une part, qu'il ne voulait rien de la Belgique, d'autre part, qu'il n'entendait pas préjuger du sort réservé au territoire luxembourgeois après sa renonciation »⁵. Cependant, pour ne pas essuyer un échec complet, l'Empereur réclame toujours l'évacuation de la forteresse de Luxembourg par la garnison prussienne ; sinon, c'est la guerre. Mais Bismarck hésite. Il pense personnellement que la guerre peut être évitée avec honneur⁶. Bismarck est soumis à la pression de Moltke qui juge la

¹ Moustier (Paris) à La Tour d'Auvergne (Londres), le 11 avril 1867, in *Origines diplomatiques*, XV, doc. n° 4657, p. 369.

² DEMOULIN (Robert), *Léopold II et le Grand-Duché de Luxembourg...*, p. 169 ; DISCAILLES (E.), *Charles Rogier...*, IV, p. 278 ; DISCAILLES (E.), *Trois dates...*, p. 22-23.

³ MARX (Roland), *L'Angleterre et la crise de 1867...*, p. 141.

⁴ La Tour d'Auvergne (Londres) à Moustier (Paris), le 20 avril 1867, in *Origines diplomatiques*, XVI, doc. n° 4759, p. 89-90.

⁵ BEYENS (Baron), *Le Second Empire vu par un diplomate belge*, II, Lille-Bruges-Paris, Desclée-De Brouwer – Plon, 1924, p. 228.

⁶ Il manifeste clairement cette position à son confident et ami Robert von Keudell, conseiller aux Affaires étrangères à Berlin, qui lui déclare le 24 avril 1867 que le maintien de la garnison est désirable et que Moltke pense pouvoir vaincre les Français sur le champ de bataille. Ce à quoi il répond froidement : « Non. Luxembourg n'est plus une forteresse fédérale, notre droit d'occupation par conséquent contestable. Si les grandes Puissances nous dispensent d'y tenir garnison et neutralisent ce petit pays, nous nous tirerons de l'affaire sans accroc à notre honneur. On ne doit pas faire la guerre quand on peut l'éviter en tout honneur ; la chance du succès n'est pas une raison légitime pour commencer une grande guerre ». KEUDELL (Robert von), *Bismarck et sa famille, Impressions et souvenirs (1846-1872)*, traduit de l'allemand par E.-B. Lang, Paris, Société d'éditions littéraires et artistiques, 1902, p. 329.

conservation de la forteresse de Luxembourg comme un motif suffisant pour la déclencher. A la fin du mois d'avril, lors de la cérémonie de mariage de Philippe Comte de Flandre avec Maria von Hohenzollern-Sigmaringen, Bismarck conseille d'ailleurs à Léopold II d'armer au plus vite¹. Finalement sous la pression de l'Angleterre et surtout de la Russie, la Prusse accepte le principe d'une conférence européenne. Le 27 avril, le Roi de Prusse déclare à Léopold II qu'il accepte le principe d'un Luxembourg neutre et indépendant de même que l'évacuation de la forteresse mais à condition que la neutralité luxembourgeoise soit placée sous la garantie européenne. L'idée du Roi de Prusse est de s'aligner sur le système qui existe déjà pour la Belgique afin d'engager l'Angleterre². On se dirige en tout cas vers une conférence des signataires de 1839.

La conférence de Londres se réunit du 7 au 11 mai 1867. La solution adoptée est celle d'un Grand-Duché de Luxembourg neutre avec démantèlement de la forteresse³. Le modèle de garantie adopté pour soutenir l'indépendance du Luxembourg semble être de prime abord le même que celui de 1839 garantissant la neutralité du territoire belge. Cependant, une distinction importante est apportée par Stanley le 13 mai 1867 devant la chambre des Lords. Le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères y précise que la neutralité luxembourgeoise est une garantie collective qui n'impose pas « un quelconque devoir spécial et séparé d'imposer l'application (du traité) ». Il fait la même déclaration le lendemain devant la chambre des communes. Il ressort de la déclaration de Stanley que les deux neutralités ne sont donc pas identiques. Dans le cas de la Belgique, le traité de 1839 oblige individuellement les Puissances à intervenir en cas de violation du territoire. En revanche, la garantie du Grand-Duché ne sera assurée que « collectivement » après entente préalable des garants. Une telle précision, uniquement conçue pour laisser les mains libres à l'Angleterre, vide complètement la garantie de son efficacité. En effet, si une Puissance comme la France ou la Prusse s'avisait de violer la neutralité luxembourgeoise, le principe de « collectivité » serait *de facto* rompu⁴.

¹ Le 26 avril 1867, le cabinet de Bruxelles reçoit en conséquence un télégramme alarmiste du souverain belge. Le ministre belge de l'Intérieur Vandenpeereboom note dans ses souvenirs que le cabinet pensait alors que Léopold II se servait de la crise luxembourgeoise pour faire avancer la question militaire en Belgique. LICHTERVELDE (Louis) (Comte de), *Léopold II...*, p. 81-82 ; GARSOU (J), *Les débuts d'un grand règne...*, p. 90

² DEMOULIN (Robert), *Léopold II et le Grand-Duché de Luxembourg...*, p. 174 ; THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 198-199.

³ Le 9 septembre 1867 au matin, le dernier bataillon d'infanterie prussien (n°88) quitte la forteresse et est transféré en train jusqu'à la gare de Trèves. BILDORFF (Paul), *Die Preussische Besatzung in der Festung Luxemburg*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XIX, 1967, 4, p. 423.

⁴ BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 217-219 ; MARX (Roland), *L'Angleterre et la crise de 1867...*, p. 143-145 ; FOOT (M.R.D.), *Great Britain and Luxembourg...*, p. 371-379.

Lors des négociations qui précèdent la conférence de Londres, Sylvain Van de Weyer n'a pas manqué de faire savoir officieusement que si la Belgique n'est demandeuse de rien, elle accepterait avec plaisir le « retour » des Luxembourgeois en son sein. Mais à la veille d'ouvrir les débats, les dés sont d'ores et déjà jetés : la solution belge ne sera pas retenue par les confédérés. Il reste au ministre de Belgique à Londres, selon les instructions reçues de Bruxelles, à vérifier que les principes présidant à la protection de la neutralité luxembourgeoise ne viennent pas amoindrir ceux garantissant la neutralité belge. De même, Van de Weyer doit s'assurer que le démantèlement de la forteresse luxembourgeoise ne soit pas considéré à l'avenir comme un précédent juridique obligeant un pays neutre comme la Belgique à faire de même avec ses propres forteresses. Le plénipotentiaire belge obtient que le traité « ne porte aucune atteinte au droit des autres Puissances neutres de conserver et au besoin d'améliorer leurs places fortes et autres moyens de défense ». Cette demande est adoptée à l'unanimité : elle sera revêtue de la signature des plénipotentiaires des Puissances représentées à la conférence¹. Sylvain Van de Weyer obtient également en toute logique que la Belgique ne fasse pas partie des Puissances « garantissantes » du Grand-Duché de Luxembourg étant donné sa neutralité. Informé des inquiétudes belges, Stanley rassure le ministre belge en distinguant bien le cas luxembourgeois du cas belge².

Lors de la conférence de Londres, les Puissances officialisent par ailleurs le rattachement du Limbourg comme partie intégrante des Pays-Bas et sa connexion avec l'Allemagne est définitivement supprimée³. A défaut d'avoir perdu définitivement le Limbourg, les nostalgiques de 1830 entrevoient encore dans la question dynastique du Luxembourg⁴ un espoir de reconquête. Ainsi, Léopold II entretient à partir de la fin de 1867 une

¹ MAEB, IND, I, Télégramme chiffré adressé de Bruxelles à Van de Weyer le 10 mai 1867 et télégramme chiffré de Londres adressé à Rogier le 11 mai 1867.

² MAEB, IND, I, Van de Weyer (Londres) à Rogier (Bruxelles), le 12 mai 1867.

³ *Luxemburg and Limburg*. Books prepared under the Direction of the Historical Section of the Foreign Office (n° 27), London, H.M. Stationery Office, 1920, p. 36.

⁴ D'après le pacte de famille de 1783, chez les Nassau, la couronne se transmet en ligne directe par ordre de primogéniture dans la descendance mâle, en excluant la descendance féminine. A défaut de descendant mâle en ligne directe et en ligne collatérale dans l'une des branches de la maison d'Orange-Nassau, la couronne passe de plein droit à la descendance mâle de l'autre branche de la famille, celle des Nassau-Weilburg, seule branche encore existante à l'époque. Cela signifiait qu'en pareil cas, le Luxembourg quittait l'orbite des Pays-Bas pour se rapprocher de la branche « allemande » des Nassau, ce qui ne manquerait pas de faire grincer des dents la France. Les Belges pouvaient donc espérer tirer les marrons du feu d'une éventuelle querelle dynastique. Le cas se présenta en 1890 mais ne suscita pas les remous espérés. Après la mort de Guillaume III des Pays-Bas, le Grand-Duché passa alors aux mains du Duc Adolphe de Nassau, chef de la branche aînée, tandis que la fille unique de Guillaume III, Wilhelmine, succéda à son père sur le trône des Pays-Bas régi par un ordre de succession différent de celui du Grand-duché. TRAUSCH (G.), *Histoire du Luxembourg. Le destin européen d'un petit pays*, Toulouse, Privat, 2002.

correspondance suivie avec Emile Banning. Ce haut fonctionnaire, passionné par la constitution d'une Grande Belgique dotée de frontières naturelles, estime que la reprise de la position belge sur la Moselle est une mission à laquelle la Belgique ne peut se dérober. A une époque où les derniers hommes de 1830 quittent le devant de la scène, le souverain belge voit en Banning le continuateur de l'idée « Grand Belge ». C'est pourquoi il l'encourage dans son activité journalistique. Léopold II donne même son imprimatur ou corrige des articles parus dans des journaux belges, allemands ou luxembourgeois¹.

B. Réflexions géopolitiques et plans de guerre à la veille de la première guerre franco-allemande (1866-1870)

1. Le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique dans les écrits militaires et plans de guerre prussiens

Il n'existe pas de consensus en Prusse sur la valeur stratégique de la forteresse de Luxembourg. Ainsi, Benedetti est informé par Bismarck le 11 janvier 1867 des tergiversations jusqu'au sommet de l'Etat prussien : « (...) il ne m'a pas caché qu'il n'avait pas encore obtenu l'assentiment du Roi à l'abandon de la citadelle de Luxembourg et qu'il s'agissait, pour nous comme pour lui, de continuer un plan de campagne qui rendît sa tâche à Berlin aussi facile que nous devions le désirer. Il m'a assuré que les généraux de Roon et de Moltke s'étaient ralliés à son avis, en considérant que la position militaire qu'on nous livrerait ne présentait pas ou n'avait plus l'importance qu'on y avait attachée jusqu'à présent et qu'il convenait d'y renoncer si cette résolution devait assurer à la Prusse l'avantage politique que le président du Conseil (Bismarck) en attend »². Or, peu de temps après, le Roi de Prusse décide de faire examiner par Roon et Moltke, accompagnés d'autres officiers, la question de savoir si la forteresse est toujours utile à la défense des frontières du royaume. Le ministère de la Guerre s'est certes déjà prononcé sur le caractère obsolète de la citadelle mais le 19 janvier, Bismarck télégraphie à Goltz que Moltke défend pour sa part le maintien de la garnison

¹ LICHTERVELDE (Louis) (Comte de), *Léopold II...*, p. 89-90 ; GOSSART (E.), *Emile Banning et Léopold II...*, p. 18-21. En 1854, alors qu'il n'était encore que Duc de Brabant, n'avait-il pas déjà couché sur le papier un plan d'invasion des Pays-Bas qui prévoyait l'annexion du Nord-Brabant, du Limbourg et la récupération du Luxembourg. Certes ce mémoire théorique est demeuré dans les papiers du Palais et l'on peut se demander si le fougueux Prince royal a cru lui-même un instant au caractère réalisable de ses plans. Il n'empêche, ce travail nous semble révélateur de certaines théories qui circulaient à l'époque en Belgique. Voir sur cette problématique le livre du journaliste Kris Clerck qui a médiatisé le « plan d'invasion belge des Pays-Bas ». CLERCKX (K.), *Reizen in het spoor van leopold II : van Koekelberg naar Hong Kong*, Tielt, Lannoo, 2009.

² Benedetti (Berlin) à Moustier (Paris), le 11 janvier 1867, in *Origines diplomatiques*, XIV, p. 77-78 ; CALMES (C.), *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 93-94 ; MATSCHOSS (A.), *Die Kriegsgefahr von 1867...*, p. 82.

prussienne¹. Le 21 janvier 1867, Goltz écrit à Bismarck sur un ton alarmiste que la solution luxembourgeoise risque d'être compromise par l'expertise de Moltke. Cette expertise risque même d'avoir une grande influence sur le Roi². Dans une lettre qu'il envoie à Bismarck le 4 février 1867, Goltz exprime à nouveau ses craintes relativement à l'étude de Moltke et Roon³. Il craint finalement que cette affaire du Luxembourg, au lieu de pacifier les relations entre la France et la Prusse, ne vienne au contraire les tendre à l'extrême en soulignant « les intérêts des deux Puissances et les tendances de leur cabinet respectif » à vouloir s'emparer du rocher luxembourgeois⁴. La situation est d'autant plus embarrassante que Benedetti a été mis au courant des travaux de la commission militaire dès le 17 janvier, soit deux jours avant que Bismarck n'apprenne l'opposition du chef d'Etat-major⁵. Afin de ne pas revenir sur sa déclaration du 11 janvier, Bismarck choisit de ne pas divulguer immédiatement cette information compromettante à son interlocuteur français. Mais lors de son entrevue du 20 janvier avec Moustier, Goltz fait une légère allusion à un possible échec de l'expertise militaire⁶. Il n'en faut pas plus à Moustier pour informer son ambassadeur de l'opposition de Moltke à une cession de la forteresse. Benedetti décide par conséquent de s'en entretenir avec Bismarck le 26 janvier. Le chancelier confirme l'information tout en cherchant à rassurer son interlocuteur : « Il a, toutefois, ajouté que le Chef d'Etat-major général n'avait pas, jusqu'à présent, soumis son avis au Roi, et qu'il espérait encore qu'il le formulerait dans un sens favorable à nos arrangements projetés »⁷.

En réalité, dans les cercles militaires prussiens, une distinction nette s'établit entre la valeur défensive de la place et la position. Au regard de la campagne de presse menée par les journaux prussiens pendant tout le mois d'avril 1867, il faut donner à la question de la valeur de la forteresse en 1867 la réponse suivante : « Du point de vue de sa capacité défensive la

¹ Bismarck (Berlin) à Goltz (Paris), le 19 janvier 1867, in ONCKEN, II, doc. n° 338, p. 188 ; CALMES (C.), *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 106. Dans ses souvenirs, le consul de France à Francfort Rothan indique que la commission militaire s'est prononcée pour le démantèlement de la forteresse en cas d'évacuation. Selon lui, Moltke reconnaissait également que la forteresse était coûteuse mais ne pouvait néanmoins souscrire à l'idée qu'elle ait perdu tout intérêt stratégique étant donné son caractère avancé devant les frontières prussiennes. ROTHAN (G.), *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 126-127 et p. 129.

² Goltz (Paris) à Bismarck (Berlin), le 21 janvier 1867, in ONCKEN, II, doc. n° 339, p. 190.

³ Les écrits ou souvenirs publiés de ces deux officiers ne font pas référence à cette expertise stratégique sur la position luxembourgeoise. ROON (Albrecht) (Grafen von), *Denkwürdigkeiten aus dem Leben des Generalfeldmarschalls Kriegsministers Grafen von Roon, Sammlung von Briefen, Schriftstücken und Erinnerungen*, 3 volumes, 5e édition, Berlin, Eduard Trewendt, 1905 ; MOLTKE (Helmuth von), *Ausgewählte Werke*, I, *op. cit.*

⁴ Goltz (Paris) à Bismarck (Berlin), le 4 février 1867, in ONCKEN, II, doc. n° 343, p. 194-195.

⁵ Benedetti (Berlin) à Moustier (Paris), le 17 janvier 1867, in *Origines diplomatiques*, XIV, doc. n° 4078, p.133.

⁶ Note d'édition dans ONCKEN, II, p. 188.

⁷ Benedetti (Berlin) à Moustier (Paris), le 26 janvier 1867, in *Origines diplomatiques*, XIV, doc. n° 4116, p. 184.

forteresse était dépassée par les techniques militaires ; sa position géographique donnait néanmoins un avantage à celui qui l'occupait, surtout en cas de guerre comme point de départ pour des opérations militaires offensives »¹. La campagne de presse a été analysée par l'historien luxembourgeois Christian Calmes. Parmi les arguments insistant sur la valeur stratégique de la position du rocher de Luxembourg, figure en bonne place la proximité avec le territoire belge :

- *Luxemburger Wort* du 18 avril 1867 qui reproduit un article du journal *Kölnische Blätter* : « Pour les adversaires de l'évacuation, le Luxembourg est le rempart indispensable de la Rhénanie, et si cette dernière est le bras droit de l'Allemagne, le Luxembourg c'est le poing de ce bras. Au cas où le Luxembourg serait incorporé à la France, la frontière entre la France et la Prusse – autrefois protégée par Sarrelouis et Luxembourg – s'allongerait de beaucoup, sans autre couverture réelle que Coblenze et Cologne. Non seulement, toute la rive gauche du Rhin (Moselle et Eiffel) serait ouverte, mais par la possession du Luxembourg, la France disposerait d'une forte pointe agressive, tout en mettant la main sur des chemins de fer importants, parce qu'ils longent les frontières. Ainsi la ligne Sarrebruck, Trèves, Luxembourg, Troisvierges serait tenue en son milieu par la France qui, au cas où elle occuperait la forteresse de Luxembourg serait, de ce fait, à même, non seulement de diriger ses troupes vers la Rhénanie du sud mais encore de menacer, via la Belgique, l'Allemagne du nord ; car la Belgique ne saurait résister à une attaque française en provenance du Luxembourg »².
- *Luxemburger Wort* du 23 avril 1867 qui reproduit un article du journal *Kölnische Zeitung* opposé pour sa part au maintien de la forteresse : « Un trou de tout au plus 12.000 habitants, situé sur une petite rivière sans importance, loin de toutes les grandes routes militaires, sans dépôts, sans fonderies et sans ateliers, ne peut pas, pour ces seules raisons, être une forteresse de premier ordre. (...) L'Eiffel, avec le Luxembourg situé à l'avant du front, n'est pas une bonne position pour une armée, tant du point de vue des voies ferrées que des approvisionnements dont elle pourrait disposer. Le seul objectif important dans le cas d'une guerre franco-prussienne, c'est la Belgique, où chacun essaiera de devancer l'autre pour mettre la main sur les ressources de ce pays et pour se procurer un premier gage par la prise de possession »³.

L'article le plus important et le plus sérieux sur l'importance stratégique de la place paraît dans la *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* du 3 avril 1867. Il n'est pas signé mais l'auteur est

¹ CALMES (Christian), 1867, *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 415. Les nombreuses modifications apportées aux servitudes de la forteresse à partir de l'arrivée du chemin de fer ont également contribué à diminuer la valeur de la place. BILDORFF (Paul), *Die Preussische Besatzung in der Festung Luxemburg (1826-1867), Das Festungsterrain und die Festungsrayonbestimmungen*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XVII, 1965, p. 67-74.

² CALMES (C.), *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 411.

³ *Idem*, p. 412.

vraisemblablement le lieutenant-colonel Coster, officier d'artillerie prussien¹. Le lieutenant-colonel Coster est l'auteur d'une histoire de la forteresse de Luxembourg parue en 1869 en français et en allemand². C'est un très bon spécialiste de la forteresse où il résida pendant vingt-cinq ans en garnison avant d'être envoyé à Trèves après le démantèlement de la forteresse en 1867³. L'auteur de l'article reconnaît bien que les progrès des charges explosives au cours des dernières années permettraient de réduire facilement la place en quelques heures. En revanche, la position garde toute sa valeur et le fait qu'elle ne soit pas aux mains des Français est déjà en soi un avantage :

« En cas de guerre, les armées allemandes auraient probablement à opérer sur deux théâtres principaux : l'Alsace-Lorraine et le secteur Belgique et Bas-Rhin, séparés par la région des chaînes secondaires situées entre la Moselle et la Meuse. En cas d'une offensive en direction du Rhin moyen et du Haut-Rhin vers l'Ouest, la ligne d'opération la plus importante à prendre en considération serait la ligne Mayence-Kaiserslautern-Metz qui conduit vers la vallée de la Marne. Cette ligne coupe le réseau des fortifications françaises de l'Est, dont la plus importante ici est la forteresse de Metz sur la Moselle. Metz est une forteresse de premier rang mais de piètre importance si Luxembourg, qui est situé uniquement à sept ou huit lieues, est entre nos mains et la tient en respect. Celui qui possède Luxembourg est le maître de la vallée inférieure de la Saar, qui est seulement barrée par la faible place de Saarlouis ; or la vallée de la Saar coupe de façon perpendiculaire la ligne d'opération évoquée ci-dessus d'une armée s'avancant en Champagne en provenance du Rhin moyen. Une forteresse de Luxembourg aux mains des Français, en relation avec Metz, dans la mesure où elle permet de compromettre gravement les lignes de communication de cette armée, contraint cette dernière à s'affaiblir considérablement par le détachement d'un corps d'encercllement. Un Luxembourg prussien signifie donc la sécurité, un Luxembourg français une menace de nos lignes de communication sur le flanc droit. De même, quoique la menace serait plus limitée, l'influence de la forteresse de Luxembourg aux mains des Français se ferait ressentir dans le flanc gauche d'une armée allemande s'avancant en Belgique en provenance du Bas-Rhin »⁴.

¹ L'article n'est pas passé inaperçu. Paul Hymans le cite dans sa biographie de Frère-Orban. Sans doute l'a-t-il consulté dans les Papiers de Frère-Orban [HYMANS (P.), *Frère-Orban*, II..., p. 135]. Christian Calmes le cite également d'après l'ouvrage d'A. Matschoss.; CALMES (C.), *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 413-415 ; MATSCHOSS (A.), *Die Kriegsgefahr von 1867...*, p. 51-54.

² COSTER (J.) (Oberstlieutenant), *Geschichte der Festung Luxemburg seit ihrer Entstehung bis zum Londoner-Traktate von 1867: Mit besonderer Rücksicht auf die strategische Bedeutung und die kriegsgeschichtlichen Ereignisse dieses Platzes*, Nebst einem Plan mit sammtl. Festungswerken, Luxemburg, V. Bück, 1869, 189 p. ; ID, *Histoire de la forteresse de Luxembourg, depuis son origine jusqu'au traité de Londres en 1867 avec des considérations particulières sur l'importance stratégique et les événements historiques de cette place*, un plan de tous les ouvrages de fortification est ajouté à cette étude, Luxemburg, V. Bück, 1869, 204 p.

³ Dans son livre de 1869, dans la troisième partie consacrée à l'importance stratégique de la forteresse, le lieutenant-colonel Coster reprend en les adaptant des passages entiers de l'article du 3 avril 1867, ce qui laisse à penser qu'il en est bien l'auteur, à moins bien entendu qu'il ait recopié ledit article. L'ouvrage de J. Coster a été reproduit entièrement dans le *Luxemburger Illustrierte* de l'année 1931. Le journal illustré luxembourgeois bihebdomadaire donne une courte notice biographique sur son auteur. *Luxemburger Illustrierte*, janvier 1931, n° 2, p. 21.

⁴ *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*, 3.04.1867, article cité in MATSCHOSS (A.), *Die Kriegsgefahr von 1867...*, p. 52-53.

L'article insiste tout particulièrement sur les quatre lignes de chemin de fer qui se croisent dans la capitale du Grand-Duché faisant de Luxembourg un « nœud ferroviaire » de première importance :

« Ces lignes de chemins de fer sont : Nancy-Metz-Luxembourg ; Bruxelles-Namur-Luxembourg ; Liège-Spa-Luxembourg ; Mayence-Sarrebruck-Sarrelouis-Trèves-Luxembourg. Les deux premières lignes, qui se rejoignent à Luxembourg, courent à peu près parallèlement à la frontière française, touchent à plusieurs places fortes et restent en relation directe de façon multiple aussi bien avec le cœur du réseau français à Paris qu'avec le sud ou le nord de la France. Le déploiement stratégique des forces françaises sera grandement avantage par ces voies de chemin de fer tandis qu'un transfert à volonté du Nord vers le Sud et inversement sera facilité. La troisième ligne, Luxembourg-Liège, court parallèlement à la frontière prussienne sur le territoire belgo-luxembourgeois ; elle relie les vallées de la Moselle et de la Meuse sur le chemin le plus court et coupe la ligne Cologne-Liège-Bruxelles près de Verviers. Luxembourg est également le point de rencontre de cette ligne avec les deux premières citées. D'un point de vue français, ces trois lignes possèdent une valeur offensive et défensive considérable. La quatrième ligne qui relie les vallées du Rhin, de la Nahe, de la Saar et la Moselle est la plus importante d'un point de vue prussien car elle est la seule à réunir les théâtres de la guerre belge et lorrain. Sans la possession de Luxembourg, la liaison entre les deux est gravement remise en question et menacée. Luxembourg aux mains des Français, en liaison avec Metz et les places de Longwy et Thionville séparées d'à peine trois ou quatre miles, paralyse sensiblement les opérations des armées du Rhin moyen et du Bas-Rhin, est une base à ne pas dédaigner pour une offensive française contre la ligne du Rhin ; enfin est une menace non négligeable de l'ensemble de nos possessions de la rive gauche. L'importance considérable de cette place pour nos intérêts sera encore plus évidente après l'achèvement des voies de chemin de fer projetées Trèves-Cologne et Trèves-Coblence, qui mettront directement en relation Luxembourg avec ces solides forteresses rhénanes, constituant en quelque sorte l'avant-poste de celles-ci, aussi bien sur le plan offensif que défensif »¹.

L'on notera au passage que l'auteur de l'article assimile la mainmise française sur le Luxembourg avec le contrôle consécutif de la ligne belge du Grand-Luxembourg qui sépare Bruxelles de la capitale grand-ducale, comme si l'un entraînait nécessairement l'autre. La densité de plus en plus importante du réseau ferroviaire au nord de la France n'a pas échappé à d'autres diplomates comme le consul de France à Francfort Rothan ou l'ambassadeur anglais à Bruxelles Howard de Walden. Dans le courant du mois d'avril, Rothan écrit de Francfort :

« Tout porte à croire que la grande attaque sera dirigée sur nos frontières du Nord ; c'est là que serait notre partie la plus vulnérable, et c'est sur ces frontières si rapprochées de

¹ *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*, 3.04.1867, citée in MATSCHOSS (A.), *Die Kriegsgefahr von 1867...*, p. 53-54.

Paris qu'on entendrait, en violant la neutralité belge, frapper les coups les plus décisifs. Dans ces combinaisons déjà en voie secrète d'exécution, le Luxembourg, dont la garnison va être sensiblement augmentée, servirait de point d'appui à l'aile gauche de l'armée. Les lignes de chemins de fer parallèles, qui aboutissent à la Hollande et à la Belgique, permettraient de jeter rapidement des forces énormes sur le théâtre de la guerre. S'emparer des Pays-Bas et couper, dès la première heure, toute communication entre l'armée française et l'armée hollandaise, telle serait la pensée de l'Etat-major prussien, si j'en crois les renseignements d'un officier supérieur autrichien. Il les appuie sur quantité d'indices qui ne peuvent échapper à l'œil exercé d'un militaire et sur des conversations qu'il a eu l'occasion d'échanger avec des officiers prussiens »¹.

Le 22 avril, au plus fort de la crise, le ministre britannique à Bruxelles, Howard de Walden, déclare à Rogier qu'il redoute la « terrible tentation pour les Prussiens » que seraient les chemins de fer belges, d'une si haute « importance stratégique comme base de leurs opérations autour du Luxembourg et en face pour tenir tête aux Français »². A l'évocation de toutes ces considérations militaires, l'on comprend désormais mieux pourquoi l'Etat-major prussien n'accepte pas de gaieté de cœur de quitter le rocher luxembourgeois³. D'ailleurs, si les vues politiques plus modérées de Bismarck et surtout de Goltz finissent par l'emporter, les deux hommes d'Etat sont bien conscients du manque à gagner stratégique. Goltz, dans une lettre à Bismarck du 8 février 1867, pense que raser la forteresse de Luxembourg est certes une position diplomatiquement intéressante mais qu'on devrait néanmoins songer à la remplacer par « une grande place de guerre entre le Rhin et la frontière »⁴. Un plan est effectivement évoqué au sein de l'Etat-major pour établir une place forte dans la région de Trèves, aux environs de Konz afin de recréer une position fortifiée avancée équivalente à celle perdue. La large vallée au confluent de la Moselle et de la Saar, point de rencontre de cinq voies de chemins de fer, constitue à l'instar de Luxembourg un bon point de départ pour envoyer des troupes à la frontière en même temps qu'un solide point de défense barricadant la porte de la Moselle. Ce plan est cependant resté dans les cartons des experts militaires allemands⁵. Il est question question d'augmenter la place forte de Sarrelouis afin de la transformer en grand camp retranché. Cependant, Moltke est plutôt opposé à cette idée. Il

¹ ROTHAN (G.), *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 261-262.

² Note de Howard de Walden à Rogier, Bruxelles, le 22 avril 1867, citée in GARSOU (J.), *Les débuts d'un grand règne...*, II, p. 88 ; THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 196 ; THOMAS (Daniel H.), *Neutral Belgium's Divulgence...*, p. 565.

³ Nous revenons ultérieurement dans nos analyses consacrées aux voies de communication sur l'utilisation projetée par Moltke des lignes de chemin de fer aboutissant à Luxembourg. Un mémoire rédigé par lui le 14 mars 1859 permet de comprendre également pourquoi il s'opposera en 1867 au démantèlement de la forteresse. *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 67-74.

⁴ Lettre de Goltz (Paris) à Bismarck (Berlin), le 8 février 1867, ONCKEN, II, doc. n° 346, p. 198.

⁵ MELCHERS (Emile-Théodore), *Kriegsschauplatz Luxemburg...*, p. 34.

préfère consacrer le maximum d'argent à la construction de nouvelles lignes de chemin de fer vers l'Ouest¹.

L'on saisit mieux encore l'attachement du chef d'Etat-major prussien à la forteresse luxembourgeoise si l'on se penche sur ses écrits militaires de 1866-1867. Dans un mémoire envoyé à Bismarck le 8 août 1866, il envisage une reprise des hostilités de la Prusse avec l'Autriche alliée à la France. En pareille situation, il pense que les Français ne passeraient pas par la Belgique puisqu'ils risqueraient une réaction anglaise. Qui plus est, l'occupation du pays et surtout l'encerclement d'Anvers les affaibliraient considérablement. Moltke ne croit pas non plus à une attaque par les Etats allemands du Sud car l'armée française s'affaiblirait tout autant avant d'atteindre l'objectif prussien. Il ne fait aucun doute pour le chef d'Etat-major prussien que les Français passeront entre Luxembourg et Rastatt. Dans ce mémoire, Moltke préconise une position défensive de l'armée prussienne sur la ligne du Rhin. Il s'agit d'abord de laisser l'armée française s'affaiblir sur la rive gauche par l'encerclement nécessaire des places fortes de Luxembourg et Saarlouis². Dans cette perspective, laisser à la France l'occupation de la forteresse de Luxembourg serait inévitablement la renforcer dans une guerre future puisque l'armée française aborderait alors la ligne du Rhin avec une quantité supérieure de troupes. Dans un mémoire achevé en janvier 1867, Moltke évoque aussi la possibilité d'une incursion française en Belgique en cas de guerre avec la France et l'Autriche. Il justifie ce choix par une analyse de la politique extérieure anglaise. Selon lui, les Anglais sont devenus plus hostiles à la France depuis qu'elle s'est dotée d'une marine à vapeur tandis que la Prusse ne constitue en aucune façon une menace pour l'hégémonie maritime anglaise. Qui plus est, sur le plan religieux, l'Angleterre ne doit pas souhaiter la destruction d'une grande puissance protestante au cœur du continent européen. Moltke pense toutefois qu'il ne faut guère beaucoup espérer de la part de l'Angleterre étant donné la faiblesse de son système militaire. Néanmoins la méfiance de l'Angleterre vis-à-vis de la France pourrait avoir des conséquences sur la conduite des opérations de l'armée française et notamment sur la Belgique :

« La France doit, dans une guerre qui met en ligne l'ensemble de ses forces, être sûre qu'elle n'est pas menacée dans le dos par l'Angleterre. D'un autre côté, elle peut

¹ Lettres de Moltke à Roon, Berlin, le 15 mai et le 6 juillet 1867, in MOLTKE (Helmuth von), *La correspondance militaire...*, III, doc n° 8 et n° 9, p. 93-100.

² MOLTKE (Helmuth von), *Ausgewählte Werke*, I..., p. 54-55 ; Mémoire du 8 août 1866 in MOLTKE (Helmuth von), *La correspondance militaire...*, III, doc n° 6, p. 86-91.

vraisemblablement s'emparer de la rive gauche du Rhin mais difficilement en être maître sans l'occupation de la Belgique ou du moins d'une partie de ce pays. Il semble donc qu'on ait déjà trouvé aux Tuileries un compromis pour d'une part assurer la contiguïté des frontières du territoire désiré avec la France et d'autre part apaiser l'Angleterre. Pour ce faire, la partie wallonne francophone de la Belgique serait rattachée à la France tandis que la partie flamande, à savoir la partie côtière et Anvers, serait réunie aux Pays-Bas. L'Angleterre sera-t-elle prête à accepter ce marché en raison de sa faiblesse militaire et éventuellement contre d'autres avantages ? La question restera en suspens. Quoi qu'il en soit, l'on peut penser que la Belgique deviendra pour nous un allié, à vrai dire plus en tant que quémendeur que pourvoyeur d'aide. Une analyse plus clairvoyante des relations entre Puissances aurait dû, je pense, déterminer le Gouvernement belge à fortifier Liège ou Namur et non Anvers. Mis à part le fait que l'Angleterre ne peut apporter sur le continent qu'une aide réduite, celle-ci ne pourra être donnée qu'en courant un grand risque, à savoir en sécurisant Anvers. Car, même s'ils parvenaient, comme cela est projeté, à se réunir au complet sur la rive gauche de l'Escaut, sans opposition de la part d'une autre flotte, l'introduction de troupes devrait être précédée d'une tentative de débarquement à la côte, tentative déjà manquée autrefois. La précédente opération à Flessingue¹ reste un cuisant souvenir. La Prusse, en revanche, est la Puissance qui a en même temps un intérêt à l'existence d'une Belgique neutre et qui possède les moyens de la protéger. Une courte marche en avant de l'armée du Rhin permet d'atteindre la Meuse, alors qu'ils ne peuvent dégager la place sur l'Escaut sans abandonner cette direction appropriée. Anvers est plus avantageux pour nous que pour la Belgique. Elle oblige les Français à laisser une armée pour la surveiller sans que nous ayons à prendre d'engagement vis-à-vis de la Belgique qui attend son salut de l'Angleterre »².

Moltke poursuit en précisant que le premier mouvement offensif de la France se fera par la Belgique et le deuxième par l'Allemagne du sud. Il prévoit une probable réaction anglaise et une guerre maritime entre la France et l'Angleterre. En Belgique, l'armée française devra encercler Anvers et se présentera affaiblie devant Cologne et Coblenze. Les Prussiens auront largement le temps de se préparer. Moltke préconise la concentration de l'armée prussienne sur le Bas-Rhin pour défendre les provinces rhénanes³. Lors du voyage du Souverain belge à

¹ Les Anglais ont pris Flessingue en 1809 avec l'intention de poursuivre vers Anvers mais ont échoué en raison d'un commandement incompetent et de la malaria.

² MOLTKE (Helmuth von), *Ausgewählte Werke*, I..., p. 58-59. Cette théorie un peu fantasmagorique d'une entente France – Pays-Bas sans réaction anglaise était déjà en vogue en 1864. L'idée phare de cette rumeur est que les Anglais ne peuvent accepter la disparition de la Belgique qu'à la condition expresse de ne pas voir Anvers tomber aux mains des Français. L'historien Theodor von Bernhardt rapporte cette rumeur dans son journal suite à une conversation avec le prince allemand Friedrich von Noër (fils) le 16 mars 1864. Le père du prince aurait rapporté l'information de Paris selon laquelle : « L'Etat-major du maréchal Mac-Mahon doit être envoyé à Saint-Omer ; 120.000 hommes se tiennent prêts à entrer en Belgique aussitôt que le Roi Léopold Ier ferme les yeux. Il existe un traité secret de partage entre Napoléon III et le Gouvernement des Pays-Bas ; les Pays-Bas céderont le Luxembourg à la France tandis qu'ils conserveront Anvers. Le reste de la Belgique tombe, comme il va de soi, à la France ». Le prince pense que Napoléon III est motivé par les mines de fer et de charbon belges. En revanche, l'Empereur se désintéresse d'Anvers depuis que Cherbourg est achevé et parce qu'il sait que cela susciterait contre lui une alliance européenne à la tête de laquelle se trouverait l'Angleterre. Dans pareille guerre, son existence dynastique serait remise en jeu ». BERNHARDI (Theodor von), *Aus dem Leben Theodor von Bernhardtis*, VI, *Aus den letzten Tagen des deutschen Bundes, Tagebuchblätter aus den Jahren 1864-1866*, Leipzig, S. Hirzel, 1897, p. 44.

³ MOLTKE (Helmuth von), *Ausgewählte Werke*, I..., p. 63.

Berlin fin avril 1867, Moltke rassure de fait Léopold II et déclare que « la Belgique ne se trouve pas sur le chemin de la Prusse »¹. Dans des conversations avec son entourage, Moltke ne cache pas qu'il considère la guerre avec la France comme souhaitable à moyen terme, ce qui explique sa détermination à s'opposer à l'évacuation de la forteresse de Luxembourg, quitte à enclencher un conflit devenu inévitable. La France est en pleine réorganisation militaire ; son armement est inférieur à celui de la Prusse² ; le plus tôt sera le mieux ! Le chef d'Etat-major prussien conserve cette opinion durant toute la crise luxembourgeoise et même au-delà³.

Après le 9 septembre 1867 et le départ du dernier bataillon d'infanterie prussien⁴, Moltke envisage de plus en plus un mouvement offensif français par Luxembourg. En revanche, il pense que le territoire belge sera épargné. Moltke écrit ainsi en mars 1868 qu'il « ne peut admettre que les Français, même s'ils ne respectent pas la neutralité du Luxembourg, s'étendront jusqu'à Wesel. Cela ne pourra que leur être désavantageux »⁵. Dans un mémoire rédigé en avril 1868, Moltke envisage à nouveau une guerre où des « forces françaises supérieures » pourraient s'avancer par le Luxembourg⁶. De la Belgique, il n'est pas une seule fois question. Dans un mémoire⁷ rédigé un peu plus tard, Moltke est encore plus précis et justifie stratégiquement les raisons pour lesquelles il pense que la neutralité belge ne sera vraisemblablement pas violée par la France :

« Il n'y aurait aucune raison de laisser en arrière une partie de notre armée de campagne, en vue de la défense directe du Rhin inférieur. Ce secteur est couvert par la neutralité de la Belgique et dans le cas même où celle-ci viendrait à être violée, de par la distance qui sépare la frontière française de la nôtre, les Français à Thionville et Mézières ne sont pas plus près d'Aix-la-Chapelle et de Cologne que nous ne le sommes dans le Palatinat. Notre opération, dirigée par la rive gauche du Rhin en traversant la Moselle, prend à revers celle qu'ils tenteraient eux-mêmes contre le cours

¹ DEMOULIN (Robert), *Léopold II et le Grand-Duché de Luxembourg...*, p. 176.

² LOË (General-Feldmarschall von), *Erinnerungen...*, p. 126-134.

³ KEUDELL (Robert von), *Bismarck et sa famille...*, p. 345 ; MOLTKE, *AW*, I, p. 67-68.

⁴ BILDORFF (Paul), *Die Preussische Besatzung in der Festung Luxemburg ...*, p. 423.

⁵ Mémoire du 21 mars 1868, Berlin, in MOLTKE, *CM*, III, doc. n° 13, p. 114.

⁶ Mémoire d'avril 1868, Berlin, in MOLTKE, *CM*, III, doc. n° 14, p. 118.

⁷ Ce mémoire est rédigé en se basant sur les conférences tenues avec les plénipotentiaires de l'Allemagne du Sud. Il est complété en janvier et en mars 1869. Mémoire de 1868, remanié en janvier et mars 1869, Berlin, in MOLTKE, *CM*, III, doc. n° 16, p. 128-148. La première partie étudie une guerre contre la France seule ; elle est rédigée pour l'essentiel en 1868, avec quelques précisions en janvier 1869. Deux autres ensembles ont été rajoutés le 10 mars 1869 : une analyse consacrée à une hypothétique occupation de la Belgique ainsi que des réflexions concernant une guerre face à une alliance franco-autrichienne,

inférieur du fleuve et les oblige à faire face au sud avec toutes leurs communications sur leur flanc »¹.

En bon stratège, Moltke ne laisse cependant rien au hasard :

« Si les forces principales françaises se dirigeaient vers le Rhin inférieur par Luxembourg, ou éventuellement par la Belgique, dans le changement de direction vers le nord qui en résulterait éventuellement pour nous, la Ire armée constituerait l'avant-garde derrière la Moselle, la Iie armée l'aile gauche et la IVe l'aile droite ; enfin la IIIe armée prendrait suivant les circonstances l'offensive contre Strasbourg ou contre Metz »².

Même s'il n'y croit guère, en mars 1869, le général prussien ajoute à son étude entamée l'année précédente une longue analyse sur ce qu'il conviendrait de faire si les Français occupaient la Belgique. A lire Moltke ils ne rencontreraient que des inconvénients d'une pareille opération. Premièrement, ils seraient en infériorité numérique pour aborder le Bas-Rhin car il faudrait aux Français « au bas mot 120.000 hommes pour tenir Bruxelles et assiéger, investir ; ou tout au moins observer l'armée belge qui se réunira dans Anvers »³. Deuxièmement, la France devrait également affronter l'Angleterre qui ne manquerait pas de débarquer un contingent à Anvers, ce qui compenserait une hypothétique alliance franco-hollandaise⁴. Troisièmement, à cause de son réseau ferré, la France est obligée de diviser son armée en deux parties bien distinctes autour de Metz et Strasbourg. Une action en Belgique ne ferait que creuser davantage l'espace compris entre les deux théâtres d'opérations distants de « 40 à 50 milles »⁵ l'un de l'autre. Moltke met enfin en évidence la perte de temps occasionnée par une traversée de la Belgique. Les Français « ne peuvent le faire qu'en rassemblant leurs forces principales sur la ligne Lille-Mézières et en traversant la Belgique pour franchir la Meuse. Ceci les oblige : à n'atteindre notre frontière que 10 à 15 jours plus tard que s'ils partaient de la ligne Metz-Strasbourg ; (...) à s'affaiblir d'au moins 80.000 hommes devant Anvers. Ils viendraient alors avec moins de 200.000 hommes se heurter à notre frontière du Rhin »⁶.

¹ Mémoire de 1868 remanié en janvier et mars 1869, Berlin, in MOLTKE, *CM*, III, doc. n° 16, p. 129.

² *Idem*, p. 135.

³ *Idem*, p. 136-137.

⁴ *Idem*, p. 137.

⁵ *Ibidem*.

⁶ *Idem*, p. 137-138.

Selon Moltke, la meilleure façon de réagir à une telle offensive, n'est pas de se concentrer sur le Rhin inférieur mais de prendre de flanc la ligne française d'opérations en partant de la Moselle et du Luxembourg. Une autre possibilité serait de menacer Paris. Selon les estimations de Moltke, les Allemands pourraient avoir franchi l'Argonne et se trouver « à 30 milles de la capitale de l'adversaire » au moment où les Français aborderaient la frontière allemande à Aix-la-Chapelle, soit à 80 milles de Berlin¹. Le problème de semblable opération est qu'elle ne met pas nécessairement fin à la guerre tant que l'armée française subsiste. D'où l'idée de partir de la ligne Luxembourg – Pont-à-Mousson pour converger vers Sedan. L'occupation de Sedan menacerait Paris et forcerait les Français à abandonner la Belgique. La situation serait alors plus périlleuse pour l'armée allemande, en pays ennemi, sans chemin de fer derrière elle et obligée de détacher des troupes pour surveiller Thionville, Metz et Verdun. Quoi qu'il en soit, Moltke pense que la victoire resterait acquise en raison de la supériorité numérique de l'armée allemande et de la situation délicate de la France harcelée sur ses arrières par l'armée belge. Afin de diminuer les inconvénients d'une traversée de la France, Moltke propose une alternative : faire converger les troupes prussiennes vers Liège en partant de la ligne Luxembourg, Trêves, Coblenze, ce qui n'aurait qu'une faible incidence sur le déploiement initial prévu. « En 4 ou 5 marches concentriques, soit vers le 26^e jour, l'armée forte de 308.000 hommes serait étroitement concentrée dans la région de Malmédy, Montjoie, prête à se porter sur Liège »². A nouveau, l'armée française ne pourrait guère compter sur l'effet de surprise : « De Lille et Maubeuge jusqu'à Liège, il y a en moyenne 10 étapes. Si nous admettons que les Français ont terminé le 15^e jour leur mobilisation et leur déploiement stratégique, ils ne peuvent troubler notre mouvement »³. Une seule ombre au tableau : l'armée allemande pour arriver à Liège, devrait « traverser l'Eifel, les Ardennes et le Hohe-Venn »⁴.

Enfin, au cours de l'hiver 1868-1869, Moltke travaille à un autre mémoire, toujours consacré soit à une guerre contre la France seule, soit à une guerre contre la France et l'Autriche. Ce dernier mémoire subit l'ultime correction en juillet 1870. Beaucoup de considérations déjà évoquées dans le précédent mémoire s'y retrouvent. La doctrine stratégique de Moltke à l'égard de la Belgique y est condensée dans un paragraphe qui synthétise les idées exposées dans les précédentes études :

¹ *Idem*, p. 138.

² *Idem*, p. 138-139.

³ *Idem*, p. 140.

⁴ *Idem*, p. 139.

« La neutralité de la Belgique, de la Hollande et de la Suisse limite le théâtre des opérations à l'espace qui s'étend entre Luxembourg et Bâle. Si la France voulait passer outre pour s'avancer par la Belgique contre le Rhin prussien, il lui faudrait, même sans tenir compte des complications avec l'Angleterre, s'affaiblir de 80.000 à 100.000 hommes à Bruxelles et devant l'armée belge concentrée à Anvers. De la Moselle nous pouvons plus efficacement nous opposer à la continuation de ce mouvement au-delà de la Meuse qu'en agissant directement depuis le Rhin. Notre front du Rhin est si solide qu'il n'a pas besoin d'être immédiatement soutenu et du reste, Bruxelles est plus loin de Cologne que Mayence, Trèves et Kaiserlautern. Un mouvement de notre part venant du sud force l'adversaire à nous faire face et à combattre en ayant sur le flanc ses lignes de communication, lignes qui sont d'ailleurs déjà menacées par la Belgique. Une concentration initiale de nos forces au sud de la Moselle nous permettrait donc de parer au danger de cette invasion sur la rive gauche du Rhin et aussi de la prévenir par une offensive portée sur le territoire français. Même sans tenir compte des complications politiques avec l'Angleterre, la violation de la neutralité belge offre trop peu de chances de succès pour être vraisemblable »¹.

Un entretien de Moltke avec l'historien Theodor von Bernhardt au printemps 1869 complète notre tour d'horizon de la pensée du chef d'Etat-major à l'égard de la Belgique. Au cours de cette conversation, Moltke reconnaît qu'une alliance franco-hollandaise est possible et qu'elle faciliterait le passage français en Belgique. En quel cas fait remarquer Bernhardt, les Français disposeraient d'une tête de pont vers la Rhénanie. Pour peu, poursuit l'historien, qu'ils s'emparent aussi par une action éclair du Luxembourg, ce que Moltke considère comme une éventualité à ne pas négliger, l'armée prussienne devra livrer bataille sur un terrain peu favorable : le triangle Meuse-Moselle-Rhin. Qui plus est, la position de Maastricht empêchera les Prussiens de venir au secours des Belges dans leur camp retranché. Fidèle à ses précédents écrits, Moltke répond à son interlocuteur que la Prusse n'a aucun intérêt à secourir l'armée belge dans une position aussi excentrée. En revanche, il semble que Moltke ait évolué vers une doctrine plus offensive : « Il ne s'agit absolument pas, dit-il, d'apporter de l'aide à la Belgique ; pour tenir Anvers et les Belges en respect, les Français devront envoyer plus de troupes. Nous trouverons l'armée ennemie et nous la combattons (...) si l'armée ennemie pénètre en Belgique, alors nous irons la chercher là-bas ; reste-t-elle sur l'axe Metz-Thionville, alors il faut provoquer le combat décisif dès les premiers jours de la campagne »². C'est cette dernière stratégie qui sera adoptée durant la campagne de 1870.

¹ Mémoire rédigé au cours de l'hiver 1868-1869, remanié à plusieurs reprises jusqu'en juillet 1870, in MOLTKE (Helmuth von), *CM*, III, doc. n° 18, p. 162.

² BERNHARDI (Theodor von), *Aus dem Leben Theodor von Bernhardtis*, VIII. *Zwischen zwei Kriegen, Tagebuchblätter aus den Jahren 1867 bis 1869*, Leipzig, S. Hirzel, 1901, p. 415 ; MOLTKE (Helmuth von), *Ausgewählte Werke*, I..., p. 74.

2. Le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique dans les écrits militaires et plans de guerre français (1866-1870)

La victoire de Sadowa en 1866 est une surprise de taille pour l'armée française. Il n'existe à ce moment en France aucun plan précis en cas de guerre avec la Prusse. Ce flou artistique tranche avec l'activité de Moltke qui rédige périodiquement des mémoires sur une possible guerre franco-prussienne. Tous les généraux en vue du second Empire, lorsqu'ils évoquent dans leurs souvenirs cette époque, sont soit silencieux sur les questions stratégiques et pour cause, soit nous livrent le tableau d'une glorieuse anarchie, à l'exception peu surprenante du général Randon qui défend son action de huit ans à la tête du ministère de la Guerre de 1859 à janvier 1867 avant d'y être remplacé par le maréchal Niel¹. Il faut certes lire avec précaution ces témoignages français largement auto-justificatifs puisque livrés après la cuisante défaite de Sedan. Il n'empêche, au lendemain de Sadowa, l'Empereur Napoléon III est particulièrement préoccupé des défauts de l'armée française et manifeste sa volonté d'y remédier au plus vite. La commission militaire créée quelques années auparavant a échoué dans sa volonté d'instaurer le service obligatoire rejeté massivement par l'opinion publique. Cette commission se dissout en décembre 1866 pour laisser la place à une commission des réformes composée des maréchaux Mac-Mahon, Baraguay d'Hilliers, Canrobert et des généraux Trochu, Palikao, Frossard et Lebrun. La commission remet un rapport fin février 1867 préconisant entre autres un meilleur regroupement des troupes, l'augmentation de l'artillerie, l'étude de l'emploi du télégraphe et du chemin de fer, etc. Les annotations de Napoléon III dans la marge de ce rapport mettent en évidence la nécessité de constituer, à l'instar de la Prusse, un Etat-major général. Il s'agit aussi de remédier à une carence majeure de l'armée française, à savoir le manque de centralisation de l'information sur les territoires étrangers : « Il faut réunir toutes les cartes étrangères : établir des statistiques sur tous les points de l'Europe où la France pourrait être appelée à faire la guerre ; explorer les chemins, les ressources des pays, les points les plus faciles pour pénétrer soit dans la vallée du Danube, du Main ou en Belgique »². Napoléon III a donc pris la mesure du danger.

¹ TROCHU (général), *L'armée française en 1867*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1895, 127 p. ; FLEURY (E. F.), *Souvenirs du général Comte Fleury*, II. 1859-1867, Paris, E. Plon, Nourrit & Cie, 1898, 393 p. ; ROTHAN (G.), *La politique française en 1866*, Paris, C. Lévy, 1879, p. 218-219 ; RASTOUL (A.), *Le Maréchal Randon (1795-1871) d'après ses mémoires et des documents inédits, Etude militaire et politique*, Paris, Firmin Didot & Cie, 1890, p. 332-335 ; RANDON (Jacques-Louis), *Mémoires du Maréchal Randon*, II, Paris, Lahure, p. 203-240 ;

² BAPST (Germain), *Le Maréchal Canrobert, Souvenirs d'un siècle*, IV, 4e édition, Paris, 1909, p. 63.

A partir de 1866, un certain nombre d'études relatives à une invasion de l'Allemagne sont réalisées par des officiers d'Etat-major affectés au dépôt de la Guerre¹. Par excès de bureaucratie et faute d'un Etat-major dûment constitué, tous ces travaux restent dans les cartons ; aucuns des objectifs stratégiques exposés dans ces études ne semblent en tous les cas avoir influencé une quelconque réorganisation de l'armée française². Dans le courant du mois d'avril 1867, le consul de France à Francfort envoie lui-même des rapports alarmistes sur les préparatifs de guerre prussiens³. Il croit à un passage à travers la Belgique :

« Tout porte à croire que la grande attaque, écrivait-on de Francfort à M. de Moustier, sera dirigée sur nos frontières du Nord ; c'est là que serait notre partie la plus vulnérable, et c'est sur ces frontières si rapprochées de Paris qu'on entendrait, en violant la neutralité belge, frapper les coups les plus décisifs. Dans ces combinaisons déjà en voie secrète d'exécution, le Luxembourg, dont la garnison va être sensiblement augmentée, servirait de point d'appui à l'aile gauche de l'armée. Les lignes de chemin de fer parallèles, qui aboutissent à la Hollande et à la Belgique, permettraient de jeter rapidement des forces énormes sur le théâtre de la guerre. S'emparer des Pays-Bas et couper, dès la première heure, toute communication entre l'armée française et l'armée hollandaise, telle serait la pensée de l'Etat-major prussien, si j'en crois les renseignements d'un officier supérieur autrichien. Il les appuie sur quantité d'indices qui ne peuvent échapper à l'œil exercé d'un militaire et sur des conversations qu'il a eu l'occasion d'échanger avec des officiers prussiens »⁴.

Peut-être influencé par les rapports du consul français, le gouverneur du Prince Impérial le général Frossard⁵ rédige en mai 1867, en pleine crise luxembourgeoise, un mémoire militaire

¹ La *Revue militaire* rédigée par le service historique de l'Etat-major de l'armée française cite en 1900 quelques-unes de ses études. Parmi les études dignes d'intérêt pour la Belgique, nous pointerons celle du capitaine Lafouge : « Lignes d'opérations de Cologne à Berlin, par le Hanovre » ; et celle du capitaine Costa de Serda : « Etude sur six lignes d'opérations de la frontière française à Berlin ». Malgré nos recherches au SHD, nous n'avons pu localiser ces études, si elles ont été conservées. *Revue militaire*, rédigée à l'Etat-major de l'armée, IIe partie : *Archives historiques*, IIe année, deuxième volume : janvier-juillet 1900, Paris, Chapelot, p. 513. Le Capitaine Costa de Serda travaille dans la section renseignements (statistiques) du dépôt de la Guerre. PIN (Paul), « Renseignement (services du) », in TULARD Jean, *Dictionnaire du Second Empire*, p. 1110-1113.

² PALAT (général) (Barthélémy-Edmond), *Histoire de la Guerre franco-allemande de 1870-1871*, II : *Les deux adversaires, Premières opérations (7 juillet – 2 août 1870)*, Paris, Berger-Levrault, 1902, p. 169.

³ Rothan écrit : « La confiance de l'Empereur dans les dispositions de la Prusse était si absolue, au début de la négociation, que le commandant Stoffel fut autorisé à venir à Paris, pour prendre, auprès de sa personne, le service d'officier d'ordonnance. C'est en face d'une situation que je tenais pour périlleuse, et en l'absence de tout attaché militaire en Allemagne pendant toute l'année 1867, que j'engageai une active et volumineuse correspondance avec le ministre de la Guerre, par l'intermédiaire du département des Affaires étrangères. » ROTHAN (G.), *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 262.

⁴ ROTHAN (G.), *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 262-263.

⁵ FROSSARD Charles Auguste (1807-1875), Officier français du Génie. Du 17 mai 1849 à novembre 1853, il participe à l'expédition de Rome comme chef de bataillon. Commandant le Génie du 2^e corps de l'armée d'Orient durant la campagne de Crimée, il assiste au siège de Sébastopol au cours duquel il est blessé le 23 mars 1855. Il est promu la même année général de brigade. En 1859, il est obtient le grade de général de division et commande le Génie français durant la campagne d'Italie. De retour en France, il est nommé aide de camp de l'Empereur, gouverneur du Prince Impérial (1867) et Président du Comité des fortifications (1869). Durant la guerre franco-prussienne, il est commandant du 2^e corps vaincu le 6 août 1870 à la bataille de Forbach-

dans lequel il envisage différents cas de figure en cas de guerre avec l'Allemagne¹. Parmi les éventualités évoquées, le général français soulève la question d'un passage des Prussiens par le Luxembourg mais aussi par la Belgique. A la lecture du mémoire du général français, il apparaît toutefois qu'une potentielle incursion en Alsace-Lorraine mobilise l'essentiel de ses préoccupations. Le passage par la Belgique est facultatif et il n'entre pas dans l'intérêt de la France de le forcer, du moins « pour le premier moment » :

« Mais si l'exemple que la France donnera du respect de la neutralité belge est suivi par nos adversaires, tout au moins dans les premières phases de cette guerre, nous n'aurons pas à nous occuper pour le premier moment d'opérations sur le territoire de la Belgique. Dès lors, l'armée que nous appelions Armée du Nord, prendra la dénomination d'Armée de la Meuse. Elle sera formée sur la Chiers, de Montmédy à Longwy, occupant notre chemin de fer de ceinture parallèle à la frontière et qui va de Thionville à Sedan et Mézières. Son rôle sera de s'opposer aux corps d'invasion qui, à l'imitation du mouvement des Prussiens en 1792, déboucheraient du Luxembourg, ou même simplement de la vallée de la basse Moselle, c'est-à-dire de Trèves, et se dirigeraient sur Longwy, soit pour se porter, en masquant cette place, sur la Meuse et pénétrer au cœur du pays, entre Sedan et Verdun, soit pour chercher à débusquer par un mouvement tournant notre armée de la Moselle de sa base Thionville-Metz »².

Le rôle dévolu aux lignes de chemins de fer françaises dans cette partie du territoire est fondamental :

« Aussi, croyons-nous que dès le début de la guerre il faudra occuper fortement la ligne de la Chiers, en dirigeant les troupes du corps de la Meuse sur la belle position de Longuyon, qui est liée à Longwy (13 kilomètres), par une voie ferrée, dont le point d'embranchement sur notre ligne de ceinture est Longuyon même. Cette position très avantageuse est couverte sur son front par le vallon escarpé de la rivière. On y constituerait un camp retranché dans l'angle des deux voies ferrées avec quelques bons postes sur les mamelons de l'autre côté du vallon de la Chiers. La gauche se relierait avec la petite place de Montmédy qui, quelque peu consistante qu'elle soit, présenterait néanmoins un appui et quelques ressources »³.

Spicheren. Il conserve après la guerre sa fonction de Président du Comité des fortifications (appelé aussi Comité du génie). A ce poste, il s'oppose aux réformes du général Séré de Rivières. TULARD (Jean) *Dictionnaire du Second Empire*, Paris, Fayard, 1995, p.550 ; PEDRONCINI (Guy) (dir.), *Histoire militaire de la France*, III : De 1871 à 1840, Paris, PUF, 1992, p. 30.

¹ Le mémoire comportait deux parties, une partie défensive et une partie offensive. Seule la première partie a été conservée dans les archives historiques et reproduites dans la *Revue militaire...op.cit.*, p. 514 ; FROSSARD (Charles Auguste) (général), *Mémoire militaire rédigé en vue d'une guerre avec l'Allemagne (mai 1867)*, in *Revue militaire*, rédigée à l'Etat-major de l'armée, IIe partie : Archives historiques, IIe année, deuxième volume : juillet-décembre 1900, Paris, Chapelot, p. 728-764.

² FROSSARD (Charles Auguste) (général), *Mémoire militaire...*, p. 752-753.

³ *Idem*, p. 752.

Dans son mémoire, nous distinguons nettement que Frossard est davantage préoccupé par le Grand-Duché de Luxembourg. Selon lui, même si les Prussiens quittent la forteresse fédérale à la faveur du dénouement de la crise luxembourgeoise, ils continueront à peser de tout leur poids de ce côté de la frontière française car ils souhaiteront protéger leur débouché de Trèves. Frossard a d'ailleurs eu vent lui aussi des projets de remplacement de la forteresse luxembourgeoise par un équivalent en territoire allemand, par exemple par une extension de la place de Sarrelouis. Il croit savoir que la Prusse désire construire sur les collines de la Saar un vaste camp retranché et/ou une place de dépôt au confluent de la Moselle et de la Saar¹. Même si elles arrivent en ordre subsidiaire, les considérations de Frossard sur la Belgique nous intéressent tout particulièrement. Le général Frossard distingue en Belgique deux pôles d'attraction. Manifestement muni d'une bonne carte ferroviaire, il met en évidence les deux grands axes ferroviaires luxembourgeois et mosan qui s'avèreraient très utiles aux troupes allemandes dans l'hypothèse d'une violation de la neutralité du petit royaume :

« Enfin la ligne Trèves-Luxembourg, et entre Moselle et Meuse la ligne Cologne, Aix-la-Chapelle, Spa, Luxembourg, ces deux lignes se prolongeant par voie ferrée également sur Thionville et Metz et sur Longwy par Arlon. La marche stratégique des Allemands contre la France comprendrait peut-être aussi une ligne d'opérations à leur extrême droite, par les voies de fer qui, partant de Cologne et de Düsseldorf, passent par Aix-la-Chapelle, Liège, Namur, Charleroi, à travers la Belgique »².

Alors que la France n'aurait guère d'avantages selon lui à violer la neutralité belge, Frossard pense que les Prussiens pourraient ne pas avoir « le même scrupule, eu égard à l'avantage qu'il y aurait pour eux à être maîtres (sic), sur la ligne dont nous parlons, des citadelles de Liège et de Namur qui leur seraient d'un puissant secours, soit pour jalonner leur ligne d'opérations, soit comme appui dans les luttes dont la Belgique serait le théâtre »³. Et, sans surprise, Frossard d'insister sur la fameuse « trouée de l'Oise, direction la plus courte à suivre pour marcher sur Paris »⁴.

En cas de guerre défensive, face à une incursion allemande en territoire belge, le général Frossard préconise de former l'armée du Nord entre Mézières et Guise, son front couvert par la forêt de la Thiérache dont elle peut surveiller les débouchés, ses deux flancs appuyés sur la Meuse et l'Oise et disposant comme points fortifiés des places d'Hirson, Avesnes et Mézières.

¹ *Idem*, p. 755-756.

² *Idem*, p. 732.

³ *Ibidem*.

⁴ *Ibidem*.

« Dans le cas où les circonstances la détermineraient à prendre l'offensive, elle pourrait le faire avantageusement en partant de la place de Givet, où elle aurait occupé la magnifique position de Rancennes, d'où elle serait libre de se jeter à droite vers le Duché de Luxembourg ou à gauche sur la ligne d'opérations des Allemands »¹. Selon certains auteurs qui le commentent et le critiquent après l'«effroyable défaite», le mémoire du général Frossard aurait joué quelque influence dans la campagne de 1870, même s'il apparaît que la glorieuse anarchie prévalant jusqu'au plus haut niveau de l'armée a empêché de mettre en application ses plus sages conseils défensifs². Il est également cité par le publiciste militaire Jules Poirier dans un ouvrage d'anticipation rédigé en 1913 comme le premier mémoire français prévoyant une invasion allemande par la Belgique³.

La faiblesse de la France sur sa frontière nord attire l'attention d'un autre général français : le général Ducrot⁴. Dans une brochure publiée en 1866 et à nouveau éditée au lendemain de la défaite de 1870-1871, le général Ducrot propose de revoir en profondeur la vieille barrière de Vauban. A le lire, il semble que depuis la critique de Napoléon contre la dissémination des forces dans une multitude de points fortifiés, rien n'ait vraiment changé en France si ce n'est la création du camp retranché de Paris en 1840. Or, le général Ducrot constate que la frontière de fer de Vauban est complètement dépassée pour trois raisons : la densification des réseaux routier et ferroviaire qui crée des trouées dans la barrière de Vauban ; l'utilisation du tir courbe par l'artillerie dans le bombardement des villes qui permet d'atteindre la population et d'exercer une pression morale sur la garnison ; enfin, selon le général Ducrot, l'édification du camp retranché de Paris en 1840 rend complètement inutiles un grand nombre de postes fortifiés. En conséquence, le général Ducrot défend, à l'instar du général Chazal en Belgique,

¹ *Ibidem*.

² PALAT (général) (Barthélémy-Edmond), *Histoire de la Guerre franco-allemande de 1870-1871*, II : *Les deux adversaires, Premières opérations (7 juillet – 2 août 1870)*, Paris, Berger-Levrault, 1902, p. 199-208 ; DERRECAGAIX (Victor Bernard) (colonel d'infanterie breveté, commandant en second de l'Ecole supérieure de Guerre, Paris), *Modern War*, traduction de C.W. Foster, Part I : *Strategy*, Washington, James J. Chapman, 1888, p. 354 ; [DERRECAGAIX (Victor Bernard)] V.D., *Histoire de la guerre de 1870*, Paris, J. Dumaine, 1871, p. 94-100.

³ POIRIER (Jules), *La Belgique devant une guerre franco-allemande*, Paris, L. Fournier, 1913, p. 7-10.

⁴ DUCROT Auguste-Alexandre (1817-1882), Officier français. Colonel en 1853 au 3^e de ligne. Général de brigade en 1858 au camp de Châlons et général de division à partir de 1865. Durant sa longue carrière militaire, il a participé successivement aux principales campagnes menées par la France en Algérie, Crimée, Italie et Syrie. Il a commandé pour un court instant le 1^{er} corps d'armée à Sedan avant de céder le commandement au général de Wimpffen. Il est encore connu pour son rôle dans la défense de Paris à la tête de la 2^e armée et dans la répression consécutive de la Commune. PIN (Paul), « Ducrot Auguste » in TULARD (Jean), *Dictionnaire du Second Empire...*, p. 453 ; DUCROT (Auguste-Alexandre), général, *La journée de Sedan avec le 1^{er} Corps de l'armée de Châlons*, Paris, E. Dentu, 1871 ; Id., *La Défense de Paris*, Paris, E. Dentu, 1875 ; Id., *La Vie militaire du général Ducrot d'après sa correspondance (1839-1871)* par ses enfants, Paris, Plon et Nourrit, 1895. Pour son rôle controversé au cours de la bataille de Sedan, voir notre partie sur la guerre de 1870-1871.

le principe de la concentration des forces françaises à proximité de la capitale car il est impossible de défendre tous les points de l'arc de cercle que forme la frontière française de Dunkerque à Bâle : « Il n'est possible de résister, avec chance de succès, qu'à la condition d'une concentration facile et assurée, et d'une grande rapidité de mouvements dans tous les sens. Et l'on ne peut réaliser cette condition que si l'on organise la défense sur la corde de cet arc de cercle, en des points tels qu'ils soient reliés à Paris par des voies ferrées directes, qu'ils communiquent les uns avec les autres par des railways transversaux, et qu'ils se rattachent à la frontière par des lignes de fer divergentes »¹. A côté de ce système défensif, Ducrot préconise « un petit nombre de places offensives, placées en première ligne, assurant des débouchés prompts et faciles sur les grandes vallées qui, partant de la frontière, vont aboutir au Rhin, et où l'on puisse, soit concentrer les troupes, soit préparer les moyens matériels qui doivent faciliter le mouvement de ces dernières »². Sont considérées comme places offensives les places déjà fortifiées de Lille, Mézières, Metz, Strasbourg et Belfort qui servent à déboucher dans les vallées de l'Escaut, de la Sambre, de la Meuse, de la Moselle, du Neckar, de la Kinzig, du Danube et du Rhin suisse. Le général Ducrot rappelle pour chacune de ces places les débouchés offerts, les lignes de chemins de fer avec lesquelles elles sont en communication. Il ne s'embarrasse pas des considérations politiques liées à la neutralité du territoire belge. La Belgique est un théâtre de guerre potentiel comme les autres :

« Ainsi, de Lille, base d'opérations entre la mer et l'Escaut, entre l'Escaut et la Sambre, on débouche dans la Flandre wallonne et dans le Brabant. De Mézières, base d'opérations entre la Sambre et la Meuse, entre la Meuse et la Moselle on peut s'élancer dans les deux Luxembourg. De Metz, base d'opérations entre la Meuse et la Moselle, entre la Moselle et les Vosges, on envahit la Prusse rhénane et le grand-duché d'Oldenbourg...³ »

Mais la critique est facile. Les avertissements et autres mémoires réformistes sont des traditions bien ancrées dans les milieux militaires tandis que les effets qui s'en suivent sur le terrain sont rarement à la hauteur des considérations rédigées derrière un bureau. Le témoignage du général Jarras⁴ au sujet de l'impréparation française en 1867 face à

¹ DUCROT (Auguste-Alexandre), général, *Quelques observations sur le système de défense de la France*, 2^e édition, Paris, E. Dentu, [1866], 1871, p. 9.

² *Idem*, p. 9.

³ *Idem*, p. 10.

⁴ JARRAS Hughes-Louis (1811-1890), Officier français. Il participe à la campagne d'Orient comme sous-chef à l'Etat-major général le 26 février 1854. Chef d'Etat-major à la division de cavalerie de l'armée de Paris en juin 1856. Il participe à la campagne d'Italie comme sous-aide-major général. Il est promu général de brigade le 26 mai 1859. Nommé général de division le 31 juillet 1867, il est appelé par le maréchal Niel à la tête du dépôt de la Guerre. En 1870, il est nommé chef d'Etat-major général de l'armée du Rhin dont Bazaine prend le commandement en chef. Après la défaite, il dresse un tableau sans concession des erreurs du Haut

l'Allemagne est éclairant. Sa fonction de directeur au dépôt de la Guerre en fait un commentateur crédible des carences françaises en matière de renseignements et de cartographie :

« Nommé général de division le 31 juillet 1867, je ne tardai pas à être appelé par le maréchal Niel à la direction du dépôt de la Guerre. Je n'avais ni demandé ni désiré cette position, pour laquelle je ne me sentais aucun goût. Bientôt après, le maréchal ministre m'invita à lui proposer un projet de réorganisation du dépôt de la Guerre. Son but était de tirer un meilleur parti des officiers du corps d'Etat-major qu'on ne l'avait fait jusqu'alors, en les assujettissant à des travaux d'étude destinés à développer leur instruction et la portée de leur jugement sur toutes les questions se rattachant à la guerre. Ces travaux d'étude devaient s'étendre à l'Europe entière et particulièrement à l'Allemagne, qui, aux yeux des moins prévenus, était alors considérée comme devant être tôt ou tard le théâtre de la lutte ; de telle sorte qu'en s'instruisant eux-mêmes, les officiers du dépôt de la Guerre devaient réunir des matériaux destinés à faciliter les opérations d'une guerre que tout le monde prévoyait. Ces matériaux avaient manqué complètement pendant les campagnes de Crimée en 1854, 1855 et 1856, et d'Italie en 1859. Tout était à faire pour cela, et ce ne fut qu'avec la plus grande appréhension que j'entrepris cette tâche difficile. En fait de renseignements, mon prédécesseur avait commencé un travail sur les chemins de fer allemands, travail alors peu avancé, bien qu'il fût dirigé par un officier intelligent et laborieux qui y mettait toute son activité. On avait aussi fait quelques itinéraires, extraits, en grande partie, des livres de voyage, notamment du Guide Joanne. J'affectai à ces travaux un plus grand nombre d'officiers, afin d'en poursuivre l'exécution d'une manière plus prompte et plus complète. Mais nous manquions de bonnes cartes à grande échelle de l'Allemagne. Il est vrai mon prédécesseur avait entrepris la confection d'une carte de l'Europe centrale au 1/300.000 qui était alors très avancée. Cette carte, imprimée à trois couleurs (le trait noir, les eaux bleues et les mouvements de terrain bistre), séduisait à première vue par la facilité qu'on avait à la lire ; mais, outre qu'elle était à une trop petite échelle pour être suffisante, elle était déplorablement mauvaise. Cependant, le maréchal Niel, sous les yeux duquel cette carte avait été mise dès son entrée au ministère, sans qu'il lui fût possible d'en reconnaître l'imperfection, s'en était montré satisfait et se proposait de la mettre à la disposition des officiers généraux et supérieurs de l'armée, si la guerre nous conduisait en Allemagne. (...) »¹.

A défaut d'être efficaces, Napoléon III et son ministre de la Guerre ont bien conscience de l'immense travail à accomplir. Après avoir averti le maréchal Niel de son intention de travailler avec le général Lebrun² à une nouvelle composition des forces militaires françaises,

Commandement français. TULARD (Jean), *Dictionnaire du Second Empire...*, p. 672 ; JARRAS (Hugues Louis) (général), *Souvenirs du général Jarras : chef d'Etat-major général de l'armée du Rhin (1870)*, publiés par Madame Jarras, Paris, Plon-Nourrit, 1892.

¹ JARRAS (Hugues-Louis) (général), *Souvenirs...*, p. 1-3.

² LEBRUN Barthélémy Louis Joseph (1809-1889), Officier français, il gravit les échelons de la carrière militaire au cours du second Empire : lieutenant-colonel en 1852, promu colonel le 6 janvier 1855 et général de brigade le 12 mars 1859. Il participe à la guerre de Crimée, aux campagnes d'Algérie et d'Italie. Il est nommé chef d'Etat-major de la Garde impériale en mai 1860, général de division le 12 août 1866. Lebrun est membre du comité d'Etat-major de 1866 à 1868, inspecteur général de 1868 à 1870. Il est nommé aide de camp de l'Empereur le 23

l'Empereur s'attèle à un travail long de huit mois, commencé en avril 1867 et terminé le 2 janvier 1868. Ce document est tiré à cent exemplaires et s'intitule : « Composition des Armées en 1868 »¹. Il s'agit d'une estimation, largement surévaluée, des ressources en hommes dont pourrait disposer la France si la guerre éclatait au 1^{er} juillet 1868. Ce projet n'aborde pas le point de vue stratégique et se borne à tableur sur la constitution de trois armées, soit un total de 489.978 hommes : la première armée forte de trois corps concentrée à Metz, la deuxième armée de trois corps également concentrée en Alsace et la troisième, de réserve, au camp de Châlons, constituée de deux corps. A nouveau, rien n'est entrepris pour faire correspondre la réalité du terrain avec les chiffres fantasmés par l'Empereur².

Napoléon et Niel cherchent aussi à multiplier les rapports de renseignements en provenance de l'étranger pour combler les lacunes accumulées au cours des dernières années, principalement en matière de renseignements relatifs aux progrès de l'armée prussienne. Depuis 1860, des attachés militaires sont adjoints aux ambassadeurs dans les principales capitales. A Berlin, les rapports de renseignements de Stoffel sont riches en informations de toutes sortes concernant notamment la qualité de l'armement allemand mais aussi le temps de mobilisation de l'armée prussienne considérablement réduit grâce à un plan de transports préparé dès le temps de paix³. Rothan, consul général de France à Francfort, fournit lui-même des renseignements militaires d'une grande qualité qui confirment les appréhensions de Stoffel⁴. Ces rapports sont acheminés du ministère des Affaires étrangères au ministère de la Guerre. La centralisation du renseignement y est prise en charge par le bureau des statistiques du dépôt de la Guerre. Ce bureau transmet ensuite l'information « digérée » à l'Etat-major général⁵. Néanmoins, Napoléon se méfie des services officiels qu'il double par l'envoi

octobre 1869. A ce titre, il part en mission diplomatique à Vienne et en Belgique pour collecter des renseignements sur les armées étrangères. Il commande le 12^e corps d'armée en 1870 avec lequel il participe à diverses batailles dont celle de Sedan où, malgré l'encerclement prussien, il s'illustre par une résistance héroïque dans le hameau de Bazeilles. TULARD (Jean), *Dictionnaire du Second Empire...*, p. 717 ; LEBRUN (général), *Souvenirs militaires, 1866-1870, Préliminaires de la guerre, Mes missions à Vienne et en Belgique*, Paris, 1895 ; LEBRUN (général), *Bazeilles – Sedan*, 3^e édition, Paris, Dentu, 1884 ; LOGEARD (Patrice), *De Landrecies à Sedan, hommage au général Lebrun*, Landrecies, chez l'auteur, 2008, 336 p.

¹ Publié en 1872 chez Amyot sous le titre *Les forces militaires de la France en 1870*.

² LEBRUN (général), *Souvenirs militaires, 1866-1870, Préliminaires de la guerre, Mes missions à Vienne et en Belgique*, Paris, 1895, p. 45-55 ; *Revue militaire*, rédigée à l'Etat-major de l'Armée, IIe partie : *Archives Historiques*, IIe année, deuxième volume : janvier-juillet 1900, Paris, Chapelot, p. 521 ; PALAT (général) (Barthélémy-Edmond), *Histoire de la Guerre franco-allemande...*, II, p. 147-148.

³ Rapport du 12 décembre 1868, in STOFFEL (colonel Baron), *Rapports militaires écrits de Berlin (1866-1870)*, Paris, Garnier, 1871, p. 263-270.

⁴ ROTHAN (G.), *Souvenirs diplomatiques, L'Affaire du Luxembourg, Le prélude de la guerre de 1870*, Paris, 1882, 504 p.

⁵ PIN (Paul), « Renseignements », in TULARD (Jean), *Dictionnaire du Second Empire...*, p. 1110.

d'agents officieux en mission de reconnaissance à l'étranger¹. Napoléon privilégie alors son entourage proche, ses amis, ses parents, ses conseillers privés ; « la confiance supplée la technique »². Parmi les missions officielles, figure la mission de son proche collaborateur le général Lebrun. Au lendemain de la conférence de Londres, Lebrun reçoit l'ordre d'aller visiter les frontières nord-est pour reconnaître les positions les plus favorables à la défense de la France. Après avoir reconnu les environs de Thionville, il franchit la frontière pour aller visiter la forteresse de Luxembourg. A son arrivée, la garnison presque tout entière a déjà quitté la forteresse. Les effectifs restants s'emploient à transporter le matériel en direction de Trèves. Le jugement du général Lebrun concernant la valeur de la position stratégique de Luxembourg rejoint celui de Moltke :

« Quant au démantèlement de la place, il me parut être évident que la clause du traité, qui y était relative, serait, à tout jamais, lettre morte. Les difficultés de démantèlement sur presque la totalité de son enceinte, formée par des murailles dont des rochers à pic et très profonds sont la base, et enfin les dépenses que ce travail devait exiger, tout s'opposait à ce que le grand-duc put y songer sérieusement. Tout ce que son gouvernement pouvait faire, c'était de procéder à un semblant de démantèlement sur le front de fortification qui fait face au nord-ouest. Le reste des défenses de la place pouvait défier l'œuvre sortie de la plume des diplomates de la conférence de Londres. La forteresse de Luxembourg continuerait d'être dans l'avenir tout ce qu'elle avait été dans le passé, c'est-à-dire le point de mire permanent et l'objet des convoitises persistantes de deux puissances intéressées à s'en emparer, en cas de conflit européen »³.

Le général Lebrun partage aussi les vues prussiennes au sujet de la valeur stratégique de Trèves où certains proposent d'ériger une forteresse qui remplacera celle de Luxembourg :

« En quittant Luxembourg, j'allai visiter Trèves. Les défenses de cette place n'ont point de valeur. Elles consistent en un simple mur d'enceinte, partie d'origine romaine, partie de construction moderne. Mais la place n'en est pas moins importante, en raison de sa situation au confluent de la Moselle et de la Sarre, deux cours d'eau qui constituent des lignes de défense naturelles pour la Prusse. A Trèves, se trouve la voie ferrée qui relie la vallée de la Moselle avec Luxembourg, avec le nord-est de la Belgique. En 1867, il était facile de prévoir que cette voie ferrée serait dans un avenir prochain prolongée jusqu'au Rhin, et que, dès lors, la place de Trèves, mise en communication directe avec tout le littoral occidental et maritime de la Prusse, deviendrait un point stratégique de premier ordre »⁴.

¹ JARRAS (Hugues Louis) (général), *Souvenirs...*, p. 9-10.

² PIN (Paul), « Renseignements », in TULARD (Jean), *Dictionnaire du Second Empire...*, p. 1110.

³ LEBRUN (général), *Souvenirs militaires...*, p. 32.

⁴ *Idem*, p. 32-33.

Le témoignage de Lebrun est ici postérieur aux événements de 1870. Le général français est manifestement influencé par l'usage que la Prusse a fait de son réseau ferroviaire pendant la guerre. L'avis de l'attaché militaire français à Berlin, quelques semaines avant le déclenchement du conflit, est plus nuancé. Sans doute en partie parce que les Prussiens eux-mêmes ont renoncé à fortifier le confluent de la Moselle et de la Sarre (Conz). Dans un rapport du 16 juin 1870, Stoffel écrit :

« Après l'évacuation de Luxembourg par les Prussiens, on s'est beaucoup occupé ici de savoir s'il importait à la Prusse de remplacer la forteresse de Luxembourg par une autre place forte établie près de notre frontière, en face de Thionville et Metz, et pendant longtemps on agita la question de faire un camp retranché à Conz. J'ai visité la position de Conz et je n'ai pu comprendre qu'il en ait jamais été question pour l'établissement d'une place forte ou d'un camp retranché car elle ne présente aucune des conditions nécessaires ; d'ailleurs il n'en est plus parlé aujourd'hui ; la Prusse pense avec raison employer plus utilement ses ressources à améliorer et à fortifier les places qu'elle possède sur le Rhin »¹.

Concernant la vision française de l'armée belge, nous avons trouvé à plusieurs reprises des témoignages d'admiration français devant l'efficacité du canon prussien et l'utilisation qu'en fait à l'époque l'artillerie belge². Chazal, en voyage en France en décembre 1866, rapporte l'admiration du ministre de la Guerre le général Randon : « Anvers et l'artillerie belge sont très enviés. On nous imitera si on a le temps...³ ». De même, le consul français à Francfort Rothan recommande à son Gouvernement dans un rapport du 3 janvier 1867 d'obtenir la collaboration technique de l'armée belge et transmet les conseils du général belge Chazal invitant les Français à s'intéresser à l'artillerie prussienne⁴. Mais l'épisode le plus éclairant au

¹ Rapport du 16 juin 1870, in STOFFEL (colonel Baron), *Rapports militaires...*, p. 417-418.

² Les progrès fulgurants de l'artillerie prussienne avaient été déjà remarqués par certains commentateurs militaires français lors du démantèlement de Juliers (Julich) en 1860. Petite ville fortifiée très ancienne située à vingt-quatre kilomètres d'Aix-la-Chapelle. Les Prussiens estimaient depuis longtemps que ses fortifications étaient devenues inutiles à leur propre système de défense intérieure. Lors du démantèlement, l'artillerie prussienne en a profité pour tester ses nouveaux canons en organisant un siège fictif. « Il s'agissait d'éprouver, par une expérience décisive, le nouveau système prussien de canons rayés ». « Le résultat a été trouvé si avantageux que le Gouvernement prussien a aussitôt introduit le nouveau système comme artillerie de siège dans les forteresses fédérales. (...) L'Etat-major belge qui, pour l'armement de la place d'Anvers, essaie dans ce moment tous les systèmes de canons rayés qu'il a pu se procurer, a obtenu par le canon rayé prussien, des résultats plus remarquables que les Prussiens au siège de Juliers ». FRUSTON (Fr. de la), *Le siège de Juliers en 1860*, in *Le Spectateur Militaire*, juillet-août-septembre 1861, p. 92 et p. 114.

³ GARSOU (J), *Chazal et Napoléon III...*, p. 766.

⁴ « L'usine Krupp aurait reçu des commandes considérables ; on parle de trois cent cinquante pièces de campagne nouveau modèle. Ce canon perfectionné dans l'âme et dans la culasse aurait sur le canon français une grande supériorité. Il nous serait aisé d'en connaître les effets et d'en étudier les perfectionnements, en demandant au Gouvernement belge, qui l'a adopté et amendé, l'autorisation pour quelques-uns de nos officiers d'assister aux expériences de tir qui se font à Anvers. Le général Chazal, qui n'oublie pas ses origines françaises, me disait, il n'y a pas si longtemps, combien il était étonné de la somnolence de notre ministère de la Guerre et du peu d'empressement qu'il mettait à se renseigner sur ce qui se passait au dehors. Il craignait qu'il n'y eût en

sujet de l'admiration suscitée par l'artillerie belge, se trouve dans les souvenirs du général Lebrun. Il y relate sa visite en Belgique en juillet 1867, peu de temps après son voyage au Luxembourg et en Allemagne. Le général Lebrun s'intéresse tout particulièrement à la nouvelle tactique prussienne liée à l'usage du fusil à aiguille. Mais les manœuvres prussiennes n'ayant pas eu lieu en 1867, il reporte son attention sur la Belgique où il sait que le général Renard est un fervent admirateur de la nouvelle tactique adoptée par la Prusse. A la fin de la première quinzaine de juillet, il se rend donc à Beverloo où il assiste aux manœuvres belges puis visite les fortifications d'Anvers. Enfin il se rend à Brasschaat où il espère trouver des informations sur le nouveau canon d'acier prussien se chargeant par la culasse car les batteries belges sont pourvues des canons *Wahrendorf* autrichiens fabriqués sur le modèle prussien¹. Là, il voit tirer sous ses yeux les deux canons de 4 et de 6 du modèle prussien². Il constate que ces canons sont supérieurs au canon français sous le double rapport de la portée et de la précision. Son rapport est tellement laudatif que le général Lebœuf, qui préside le comité d'artillerie en France, remet en question le témoignage de Lebrun à son retour. Afin de confirmer son diagnostic, le général Lebrun se rend une deuxième fois en Belgique dans la deuxième quinzaine de juillet accompagné du chef d'escadron Berge, considéré comme un des meilleurs artilleurs de sa génération³. Il est reçu par le général Chazal et le général

France un parti pris contre tout ce qui n'est pas d'invention française. Il parlait de nos illusions avec tristesse ; il appréhendait qu'aux jours des épreuves, qui, d'après lui, ne sauraient tarder, l'artillerie prussienne ne ménageât à l'armée française les plus douloureuses surprises ». ROTHAN (G.), *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 431-432.

¹ LEBRUN (général), *Souvenirs militaires...*, 1895, p. 34-38.

² Dans un rapport du 23 février 1868, l'attaché militaire français à Berlin le colonel Baron Stoffel encense également ces deux modèles : « Il faudrait en prendre notre parti si la guerre venait à éclater : le matériel d'artillerie prussien est très supérieur au nôtre. A la vérité, nos affûts de campagne sont plus légers que les affûts prussiens ; nos pièces attelées sont plus mobiles ; mais les deux pièces de campagne prussiennes (le 4 et le 6) tirent beaucoup plus juste que les nôtres et elles ont une portée plus grande ». STOFFEL (colonel Baron), *Rapports militaires...*, p. 106-107. Cette supériorité du canon prussien est souvent citée dans l'historiographie militaire française car elle permet notamment d'expliquer la cuisante défaite de Sedan. En effet, selon le témoignage du général Lebrun, l'infanterie bavaroise à Bazeilles avait reçu ordre de ne pas trop s'exposer au feu de l'infanterie française parce qu'elle connaissait la supériorité de son fusil. En revanche, l'Etat-major allemand a préféré combattre l'armée française par des feux d'artillerie dont elle connaissait l'efficacité redoutable. Un des leitmotivs du général Lebrun est de rappeler qu'il avait lui-même averti l'Empereur de la supériorité de l'artillerie prussienne après son voyage de 1867. LEBRUN (général), *Bazeilles – Sedan*, 3^e édition, Paris, Dentu, 1884, p. 167-168 ; La même conclusion se trouve dans l'historique prussien de la bataille. *Coup d'œil sur les conditions stratégiques et tactiques des opérations contre l'armée de Châlons*, in Section Historique du Grand Etat-major prussien, *La Guerre franco-allemande de 1870-1871*, traduction par le capitaine E. Costa de Serda de l'Etat-major français, Première Partie : *Histoire de la guerre jusqu'à la chute de l'Empire*, 2 volumes, Berlin, Mittler ; Paris, Dumaine ; Bruxelles, Muquardt, 1875, p. 1235-1237.

³ Si l'on en croit les mémoires de Brialmont, le colonel Baron Berge aurait également visité les fortifications d'Anvers au mois d'avril 1867. A ce titre, il aurait rédigé un mémoire à l'adresse du Gouvernement français dont le général belge cite un extrait : « On ne trouve pas seulement à Anvers une forteresse de premier ordre et un camp retranché destiné à marquer dans l'histoire de la fortification. On y trouve le premier exemple de méthodes d'armement que les autres nations s'empresseront d'imiter et qui produiront une révolution dans le régime des places fortes. C'est avec inquiétude et tristesse que la pensée se reporte des remparts d'Anvers à ceux de Metz et de Strasbourg ». CROKAERT (P.), *Brialmont...*, p. 393.

Eenens¹. Au cours de leur démonstration, les officiers belges se montrent si confiants dans la précision de leur canon que, dans les premiers essais les plus rapprochés, certains d'entre eux crânent à découvert à un mètre et demi de la cible. Une fois les expériences terminées, l'officier d'artillerie français qui accompagne le général Lebrun est atterré : «...sitôt que le commandant Berge et moi pûmes nous trouver en tête à tête, à Bruxelles, les premiers mots qu'il m'adressa furent ceux-ci : « Mon général, je suis dans la consternation, après ce que je viens de voir à Brascœt (sic) »². Dans ses souvenirs, le général Lebrun regrette ensuite amèrement qu'en haut lieu, l'on n'ait pas écouté ses appels à suivre l'exemple belge. Il en attribue la responsabilité au conservatisme et chauvinisme des généraux français qui considéraient que les canons de facture française qui avaient remporté Magenta et Solferino ne pouvaient pas déjà être dépassés par une création prussienne³.

Cet épisode serait anecdotique et ne concernerait que très partiellement le domaine stratégique s'il n'était complété par le propre récit du général Eenens qui reçut la mission française lors de sa seconde visite⁴. Le général Lebrun, peut-être embarrassé à l'idée de livrer dans ses souvenirs les objectifs moins avouables de sa mission, oublie de mentionner qu'il sonda à plusieurs reprises le général Eenens sur les intentions belges en cas de guerre franco-prussienne. A cette occasion, le haut officier belge profite de l'admiration des visiteurs français devant les résultats de l'artillerie belge pour leur adresser un vigoureux avertissement :

« Dans le trajet de chemin de fer, le général dit que les dispositions lui semblaient plus favorables, dans notre pays, à la France qu'à la Prusse, et que, dans l'éventualité d'une guerre entre ces deux puissances, l'adjonction de l'armée belge aux forces françaises serait apparemment vue de meilleur œil que si elle était rangée du côté des Allemands. Je répondis que la coopération de l'armée belge serait nécessairement acquise à l'adversaire de celui des deux belligérants qui violerait le premier notre neutralité. Au soir, la conversation roula de nouveau sur le rôle que la Belgique aurait à remplir dans l'éventualité d'une guerre entre la Prusse et la France, thème que le général français

¹ Dans ses souvenirs, le général Lebrun estropie quelque peu son nom en parlant du général « Eysens ».

² LEBRUN (général), *Souvenirs militaires...*, 1895, p. 38-41.

³ *Idem*, p. 41-43.

⁴ Ce témoignage se trouve dans la deuxième édition revue et augmentée de la brochure du général Eenens : EENENS (A.-M.), *Anvers et la nationalité belge*, Liège, F. Oudart, 1846, 16 p.; Bruxelles, 1882, 2e édition, 30 p. Remarquons que cette version de la mission Lebrun est parue plus de dix ans avant la publication des souvenirs du général Lebrun en 1895. Cet ouvrage s'inscrit dans la polémique sur les forts de la Meuse. Eenens entend s'opposer aux théories du général Brialmont. Le témoignage du général Eenens est d'ailleurs utilisé par Frère-Orban le 2 juin 1887, lors du débat à la Chambre sur les fortifications de la Meuse. Le chef de file du parti libéral entend ainsi démontrer en citant ce récit du commandant d'Anvers que le camp retranché bien défendu et armé se suffira à lui-même pour impressionner les Français et les Prussiens et les dissuader de pénétrer en Belgique. *APC*, 2 juin 1887, p. 1262-1263.

remettait souvent sur le tapis. Je lui développai alors ma manière de voir personnelle : 'Vous avez vu Anvers, vous avez pu apprécier la grande force de son camp retranché et vous venez de voir comment les artilleurs belges se servent de leurs canons rayés. (Notre tir avait frappé d'étonnement, par sa précision et sa grande portée, les deux officiers français). Deux mille de ces canons, approvisionnés chacun à 800 coups, font partie de l'armement d'Anvers, position qui est le bouclier préservateur de notre Gouvernement et de notre armée. Là, nous briserons l'attaque, fût-ce celle d'une armée d'un demi-million d'hommes. Partout ailleurs, nous serions les plus faibles, au contact des masses qui envahiraient notre pays, c'est incontestable. A Anvers, au contraire, où l'infériorité numérique est largement compensée par le nombre supérieur de nos canons, dont le tir sera, dès le premier jour, dans sa pleine efficacité, tout est si bien préparé que nous sortirons infailliblement victorieux des combats que nous livreront les masses ennemies' »¹.

A cet avertissement, le général Lebrun objecte que l'armée belge s'enfermera dans sa position tandis que le reste du pays sera occupé. Le lieutenant général Eenens répond à son tour par l'argument classique voulant que l'ennemi qui se risquerait à pareille invasion devrait s'attirer, en plus de l'armée ennemie, l'opposition de 100.000 hommes déterminés. Il avance en outre que les communications d'une armée française qui franchirait la Meuse à Liège, Visé et Maastricht – remarquons qu'Eenens n'envisage pas à l'époque un passage par le Luxembourg – seraient menacées par la position belge². A la fin de l'entretien qui dure deux heures, le général Lebrun est bien obligé de reconnaître que si les Belges agissent ainsi, la neutralité belge serait respectée « parce que chacun des adversaires comprendrait le désavantage d'attirer sur lui toutes les forces belges qui apparaîtraient à l'un des moments critiques du cours des opérations »³. S'il n'aborde pas explicitement cet épisode dans ses mémoires, le général Lebrun y rapporte néanmoins son admiration pour Anvers. L'officier français y admire surtout la présence dès le temps de paix de tout le matériel nécessaire à une longue résistance :

« Dans ma visite, j'eus la douleur de constater qu'aucune de nos places fortes ne pouvait être comparée à Anvers, sous le rapport de la préparation à la guerre. Tandis qu'en France des règlements surannés voulaient qu'on attendît une déclaration de guerre, avant de mettre nos forteresses, seulement en état de premier armement (ce qu'on appelle l'armement de sûreté) ; à Anvers, au contraire, presque sous nos yeux, sans que nous parussions nous en douter, chez une nation dont le territoire était neutralisé, on avait tout prévu, en temps de paix, tout préparé pour répondre à une attaque soudaine. Dans l'enceinte de la place, comme dans les forts, l'armement et les approvisionnements avaient été réunis et disposés de telle façon qu'en quarante-huit heures, toutes les bouches

¹ EENENS (A.-M.), *Anvers et la nationalité belge...*, 2^e édition, p. 27 ; APC, 2 juin 1887, p. 1263.

² EENENS (A.-M.), *Anvers et la nationalité belge...*, 2^e édition, p. 28-29 ; APC, 2 juin 1887, p. 1263.

³ EENENS (A.-M.), *Anvers et la nationalité belge...*, 2^e édition, p. 29.

à feu, au nombre de près de trois mille, pouvaient être sur leurs plates-formes et ouvrir le feu »¹.

Une admiration confirmée un mois plus tard par le général Frossard en visite également dans le réduit national belge². Cette visite d'un officier supérieur français deux mois à peine après celle du général Lebrun n'est sans doute pas due au hasard. L'ouvrage du général Lebrun est d'ailleurs commenté avec intérêt dans *La Belgique militaire* en mars 1901. Selon l'auteur de l'article, ce témoignage est une preuve manifeste que la neutralité belge doit être armée. Si l'on suit son raisonnement, il est fort probable que sans la vive impression que provoquèrent en France les armements d'Anvers en 1867, les Français n'auraient pas hésité à pénétrer en Belgique en 1870³.

Contrairement à Moltke qui analyse continuellement toutes les possibilités et pèse par exemple avec circonspection dans ses écrits l'apport d'un contingent belge à une guerre avec la France, il n'existe à notre connaissance aucun plan de campagne du côté français. L'absence d'un plan français bien arrêté en cas de guerre avec l'Allemagne en 1867 comme en 1870 est également dénoncée par le général Jarras dans ses souvenirs :

« Pour l'exécution des travaux qui m'étaient confiés, je réclamai le concours pressé des officiers que j'avais trouvés ou appelés au dépôt de la Guerre, et qui s'y

¹ LEBRUN (général), *Souvenirs militaires...*, 1895, p. 37-38.

² Le général Frossard après sa visite des 19 et 20 septembre 1867 s'est adressé au capitaine du Génie belge Wauwermans : « En me quittant, le général me dit, en insistant sur ses paroles que je reproduis textuellement : « Vous pouvez déclarer, et je vous prie de le dire à vos chefs, que j'admire votre place d'Anvers ; la fortification y est traitée avec une ampleur et une largeur de vues qui m'étonnent ; elle est bien conçue et admirablement exécutée ». Extrait d'un rapport que fit sur cette visite le capitaine du Génie belge Wauwermans, in CROKAERT (P.), *Brialmont...*, p. 393.

³ *La Belgique militaire*, 31 mars 1901, p. 491-504. D'après Hautecler, c'est le général Chazal qui aurait fait cette déclaration dans sa communication à la commission militaire de 1871. HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef de l'armée belge mobilisée en 1870*, in *Revue internationale d'histoire militaire*, n° 24, 1965, p. 451. Le rapport de la commission militaire est beaucoup plus vague concernant les vues françaises : « Vous avez pu lire, dans un document français, publié sur la campagne de 1870 et attribué à une haute autorité française, que l'on délibéra avant la bataille de Sedan si l'on ne passerait pas par la Belgique pour tourner les armées allemandes ou pour se replier vers l'Ouest. Mais il y a mieux, et je puis vous affirmer que le général de Wimpfen (sic) et les officiers de son Etat-major, arrivés à mon quartier général après la bataille de Sedan, n'ont pas caché que ce projet eût été exécuté si notre frontière n'avait pas été bien gardée et s'ils ne nous avaient sus en force pour nous opposer à toute tentative de ce genre ». DE RYCKEL, *Historique...*, II, p. 60. *Procès-verbaux des séances de la commission instituée par arrêté royal du 18 avril 1871 pour étudier les questions relatives à l'organisation de l'armée*, Bruxelles, 1873, p. 75. Je n'ai pas retrouvé de documents français recoupant parfaitement les dires du général Chazal qui est sans doute guidé ici dans ses propos par sa volonté de convaincre ses interlocuteurs de la nécessité d'un renforcement de l'armée belge. Toutefois dans un rapport du 25 août 1896 rédigé par l'attaché militaire français en poste à Bruxelles, on peut lire une description de la neutralité belge par Lebrun qui vient contredire quelque peu cette belle image : « Celle-ci, pour être défendue sérieusement, pour être autre chose que la cuirasse de fer blanc définie par le général Lebrun en 1869 dans son rapport à l'Empereur, doit prévoir d'ores et déjà une extension considérable de ses moyens d'action... » Haillot (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), le 25 août 1896, SHD/DAT, 7N 1454.

adonnèrent avec leur ardeur habituelle. En ce qui concerne l'ordre et la marche de ces travaux, je priai le maréchal ministre de me donner ses instructions. Avant toutes choses, je lui demandai sur quelles régions de l'Allemagne devaient d'abord porter les études. Nous pouvions, d'un moment à l'autre être surpris par la guerre, et je pensais que nous ne devions pas perdre notre temps à faire des travaux inutiles ou indifférents. La réponse du maréchal me remplit de stupéfaction : il n'avait aucune raison pour que l'on s'occupât d'une région plutôt que d'une autre ; l'Empereur n'avait arrêté aucun plan d'opérations. J'étais donc libre de faire comme je le jugerais convenable. Je relate à dessin cet incident, parce que l'absence d'un plan dans les opérations du mois d'août 1870 est aujourd'hui manifeste, et cependant les affaires de la guerre ne sauraient être improvisées et menées au jour le jour, suivant le hasard des événements et l'inspiration du moment. Ce qui me frappait dans cette absence de plan de campagne, c'était que quelques mois auparavant, à l'occasion de ce qu'on a appelé la question du Luxembourg, la guerre avait failli éclater entre la France et l'Allemagne du Nord, et je ne m'expliquais pas que l'Empereur et son ministre de la Guerre n'eussent pas alors sinon arrêté, au moins élaboré un plan quelconque. On s'en était abstenu, en effet, si je m'en réfère aux demi-confidences qui me furent faites par le maréchal Niel dans cette circonstance »¹.

Un fait peu relevé dans l'historiographie de la guerre franco-prussienne est l'existence d'un « Projet de concentration et de plan de campagne » rédigé en 1869 par le colonel Lewal, chef de la section « renseignements » (statistiques) au sein du dépôt de la Guerre². Lewal, aidé du chef d'escadron Loizillon, réunit dans un « dossier volumineux » une série d'études réalisées au sein de ses services concernant les offensives prussiennes possibles contre la France et les plans français à adopter en retour. Sur base de ces études secondaires, le colonel Lewal rédige lui-même une étude d'ensemble contenant un projet de concentration et de plan de campagne français. Le document Lewal ne nous est connu qu'indirectement via un mémoire plus tardif réalisé en 1891 par le capitaine Harmel sur le massif des Ardennes (Ardennes – Eifel –

¹ JARRAS (Hugues-Louis) (général), *Souvenirs...*, p. 7-8.

² LEWAL Jules (1823-1908), Aide de camp du général Canrobert pendant la campagne d'Italie. Il participe à la campagne du Mexique comme chef d'Etat-major de la 1^{ère} division puis de la 2^e et de la 4^e. Il occupe au sein du dépôt de la Guerre, les fonctions de directeur chargé du renseignement de 1868 à 1870. Il conserve cette fonction de directeur du renseignement à l'Etat-major de l'armée du Rhin en 1870 ainsi qu'à Metz où il organise un réseau de renseignements chargé de l'infiltration, sous l'autorité du général Jarras chef d'Etat-major du maréchal Bazaine. Lewal témoignera d'ailleurs à charge au procès Bazaine. Après la guerre, Lewal est promu général de brigade en 1874. Il commande l'Etat-major supérieur et l'Ecole d'application de l'Etat-major en 1877. Il est promu général de division en 1880 et inspecteur général. Lewal est très actif en matière de publications militaires. Ses cours de l'Ecole supérieure de guerre sont publiés dans le *Journal des Sciences militaires* [voir la série « Etudes de Guerre » dont les articles ont été reliés par la suite : LEWAL (Jules), général, *Etudes de Guerre*, 4 volumes, Paris, Dumaine, 1873-1879]. Lewal conserve dans ses études un intérêt pour le domaine du renseignement. En 1881-1882 il publie un double volume sur la tactique des renseignements. [LEWAL (Jules), général, *Etudes de guerre: Tactique des renseignements*, Paris, Baudoïn, 1881, 2 volumes]. PIN (Paul), « LEWAL Jules », in TULARD (Jean), *Dictionnaire du Second Empire...*, p. 732 ; ID., « Renseignement (services du) », in TULARD (Jean), *Dictionnaire du Second Empire*, p. 1110-1113 ; BAPST (Germain), *Le maréchal Canrobert...*, tome III (concerne la campagne d'Italie) ; COUTAU-BEGARIE (Hervé), *Le renseignement dans la pensée militaire française*, publié en ligne sur le site de l'Institut de Stratégie et des Conflits – Commission Française d'Histoire Militaire, www.stratisc.org [s.d.].

Hunsrück)¹. Harmel consacre en effet la troisième partie de son étude à citer tous les documents intéressants rédigés par des officiers du dépôt de la Guerre et contenus dans le « projet Lewal » de 1869. Harmel ne nous livre hélas qu'un résumé partiel de cet intéressant document puisqu'il se concentre essentiellement sur la problématique du passage des Prussiens par le massif des Ardennes. Quoi qu'il en soit, la synthèse d'Harmel est capitale pour notre étude puisqu'elle présente en définitive les principaux documents rédigés au sein du dépôt français de la Guerre juste avant la guerre franco-prussienne, documents qui s'expriment sur un éventuel passage par la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg².

Harmel présente d'abord l'étude d'ensemble rédigée par Lewal. Ce dernier distinguait en 1869 trois systèmes possibles d'offensive contre la France de la part des Prussiens : 1° Concentration à Aix-la-Chapelle avec Dusseldörf et Cologne pour bases. Les troupes prussiennes traversent la Belgique par la vallée de la Meuse en direction de la trouée de Chimay et de la vallée de l'Oise ; 2° Les Prussiens opèrent par les deux rives de la Moselle, avec Coblenze pour base. Ils se concentrent au confluent de la Sarre et de la Moselle. Ils se dirigent ensuite vers Verdun et la vallée de la Marne ; 3° La base est la ligne du Rhin entre Coblenze et Mayence. Marche en avant par la Moselle et la Nahe. Concentration vers Sarrelouis et marche sur Nancy.

Harmel passe ensuite en revue les documents susceptibles d'intéresser sa thématique. Il remarque au sein du dossier un article rédigé par le chef d'escadron Loizillon consacré à l'étude des plans de campagne offensifs possibles de la France. Ici quatre hypothèses sont présentées : 1°. S'avancer sur Mayence (le massif des Ardennes n'est pas concerné) ; 2°. Partir de Luxembourg pour s'avancer vers les sources de la Roer afin de pouvoir après un premier succès donner, la main aux Hollandais et passer le Rhin du côté de Düsseldorf pour porter le théâtre des opérations en Westphalie ; 3°. Diriger une armée à travers la Belgique en violant la neutralité de ce territoire et faire partir en même temps une seconde armée de Luxembourg pour porter la guerre vers le Bas-Rhin ; 4° Si les opérations paraissent s'engager sur la Sarre, jeter inopinément par la Belgique sur Aix-la-Chapelle une armée de 100.000

¹ Guy Pedroncini fait une courte allusion au plan Lewal dans PEDRONCINI (Guy), *Influence de la neutralité belge et luxembourgeoise sur la stratégie française : le plan XVII*, in *Les relations franco-luxembourgeoises de Louis XIV à Robert Schuman*, Metz, 1978, p. 185

² SHD/DAT, 7N 1812, HARMEL (Capitaine), *Etude sur le massif des Ardennes : Ardenne – Eifel – Hunsrück* (IIIe partie : Documents recueillis à la bibliothèque du ministère de la Guerre) [ca 1891]. Le résumé et les citations qui suivent sont tirés de ce document.

hommes pour s'emparer d'un point de passage du Rhin du côté de Düsseldorf. Dans son étude, Loizillon attache un intérêt particulier à la position de Luxembourg :

« On peut dire de suite avant d'entrer dans le détail de ces plans de campagne qu'il est d'un intérêt essentiellement majeur pour la France d'occuper Luxembourg au début des hostilités. Ce territoire qui affecte la forme d'un bastion pénétrant entre la Belgique et les provinces rhénanes et dont la gorge s'appuie sur notre frontière sépare les lignes d'invasion par la Belgique et par la Sarre et couvre la ligne d'invasion par Longwy – Verdun. Le flanc est du bastion, bordé par la Moselle qui lui sert de fossé, flanque la frontière française depuis Sierck jusqu'à Lauterbourg menaçant de prendre à revers le Hunsrück et le Hardt, tandis que la face N. [Nord] longée d'abord par la Sûre et ensuite par son affluent l'Our donne de suite accès sur les hauts plateaux de l'Eifel. La possession de Luxembourg permettrait donc à la France de prendre l'offensive soit pour opérer sur le Bas-Rhin du côté de Cologne et de Düsseldorf en violant la neutralité de la Belgique, soit pour opérer par les deux rives de la Moselle et la vallée de la Nahe ».

Toujours selon Loizillon, la position de cette place n'est pas moins importante au point de vue défensif « car elle empêcherait toute communication entre les deux armées prussiennes qui opéreraient par la Belgique et par la Sarre ».

Harmel s'attarde ensuite à une autre étude qui s'intitule : « Concentration des Prussiens par les deux rives de la Moselle et par les routes de l'Eifel aux environs de Luxembourg. Positions à prendre par eux ». Cette étude anonyme ne concerne pas la Belgique car elle considère cette fois que l'armée prussienne traversera uniquement le Grand-Duché avant de pénétrer sur le territoire français. L'étude en question est assez complète car elle envisage aussi les potentielles lignes de retraite d'une armée prussienne du Luxembourg qui aurait été vaincue par les troupes françaises : 1°. La route de Luxembourg à Bonn par Echternach, Bittburg et Prüm ; 2°. La route de Luxembourg à Cologne par Diekirch, Saint-Vith et Euskirchen ; 3°. La route de Luxembourg à Coblenze par Trèves, Wittlich et Kaiseresch. L'auteur étudie alors de façon minutieuse la contre-offensive française dans le Luxembourg et l'Eifel à la poursuite des troupes vaincues pour tenter de les « tourner » avant qu'elles ne franchissent la ligne du Rhin. Le franchissement de la frontière belge n'est pas plus évoqué dans cette contre-offensive française. Il est néanmoins intéressant de découvrir les commentaires d'Harmel en 1891 devant les considérations énoncées en 1869. D'abord, il note qu'une pareille offensive française ne pourrait plus avoir lieu aussi facilement en 1891 à cause des changements de frontières qui ont donné aux Allemands les importantes places de Metz et Thionville d'où ils ne manqueraient pas de déboucher pour prendre de flanc un mouvement

français dans le Luxembourg. « Une offensive française dans cette direction n'est plus à prévoir, du moins au début des hostilités : elle suppose en effet à priori des succès déjà remportés sur la Moselle et une marche en avant préalable de la masse principale au-delà de cette rivière ». Harmel note également que les auteurs de l'article, malgré les études de reconnaissance effectuées dans le Luxembourg et l'Eifel en 1869, ne se sont guère embarrassés des difficultés du terrain : « On constate que nulle part ils n'invoquent l'impraticabilité du sol ou la difficulté insurmontable des transports comme argument décisif empêchant d'adopter telle ou telle ligne d'opérations ». Ainsi, Harmel doute qu'en 1869, une traversée aussi massive de la contrée ait été réalisable. En revanche, en 1891, les « conditions de viabilité n'ont pu que s'améliorer sensiblement par analogie avec ce qui s'est passé dans toutes les contrées de l'Europe ». L'officier français met en évidence « une amélioration capitale » depuis 1869 : la création de la grande ligne stratégique de Cologne à Trèves par la vallée de la Kyll « qui n'est pas un des organes les moins importants de la concentration allemande ».

Enfin, Harmel cite une dernière étude anonyme qui envisage la Belgique comme principal théâtre des opérations. Dans l'hypothèse où les Prussiens voudraient envahir la France par la Belgique, leur but serait de pénétrer en France par la trouée de Chimay et les deux rives de la Meuse. L'armée chargée de cette opération se concentrerait vers Liège. Pour couvrir son flanc gauche et sa ligne de retraite, cette première armée devrait être soutenue par une seconde sur sa gauche vraisemblablement vers Luxembourg si les Prussiens parviennent à s'en emparer les premiers. Cette seconde armée menacerait la ligne Longwy – Verdun par où elle chercherait à entrer en France pour atteindre Châlons ou Reims, « tout en restant liée par la vallée de la Chiens ou de la Semois à la 1^{ère} armée dont l'objectif serait Laon ou Soissons ». Si les Français sont à Luxembourg avant les Prussiens, la seconde armée devrait se concentrer sur la crête de l'Eifel du côté de Saint-Vith – Stadtkyll – Blankenheim. « Dans cette position, elle serait en échelon, en arrière de la 1^{ère} à laquelle elle subordonnerait sa marche pour s'avancer sur la Sûre de manière à tenir cette ligne ». A nouveau, l'on constate l'optimisme de l'étude française de 1869 qui semble se jouer des difficultés du terrain. Sans même évoquer les obstacles du relief ardennais, les auteurs envisagent avec aplomb une traversée du Luxembourg belge par la première armée allemande :

« La position qui, d'après la carte, paraît s'offrir à la 1^{ère} armée prussienne aussitôt qu'elle aurait pénétré sur le territoire belge est celle de l'Ourthe, la droite à la frontière

de la Hollande et la gauche à La Roche, où cette armée ferait sa liaison avec la droite de la 2^e armée dans le cas où celle-ci serait concentrée sur la crête de l'Eifel ».

Cet optimisme français concernant le caractère franchissable du massif des Ardennes est assez étonnant pour l'époque et appelle un double commentaire. Soit les officiers du dépôt français de la Guerre ont pris conscience dès 1869 de l'amélioration du réseau routier et ferroviaire dans le Luxembourg ; au terme d'études de reconnaissance effectuées dans les Ardennes et l'Eifel, ils ont estimé que la barrière des Ardennes n'en était plus une. Soit, plus trivialement, ils se sont penchés avec désinvolture sur leur carte d'Etat-major sans trop s'interroger sur le caractère carrossable des chemins qui y étaient tracés. Ce manque de sérieux est envisageable dans la mesure où, comme le note lui-même avec étonnement le capitaine Harmel, les auteurs ne se sont jamais inquiétés de la réaction de la Belgique en cas d'entrée sur son territoire : « On était certainement persuadé de part et d'autre à cette époque qu'elle céderait, sinon sans protestation, du moins sans résistance armée, au droit de la force et à l'initiative du premier occupant ». Il nous semble cependant que c'est la première hypothèse qui doit être privilégiée. D'abord parce que les auteurs de l'étude ont pu considérer légitimement que l'armée belge concentrée dans Anvers n'inquiéterait pas une armée prussienne traversant la Belgique au sud du sillon Sambre-et-Meuse. Ensuite parce que l'étude fournit le détail des routes qui auraient pu être empruntées par les Prussiens en n'omettant pas de préciser leur kilométrage :

« Les colonnes prussiennes dirigées de Liège sur Chimay peuvent disposer des lignes suivantes : 1° de la route par la vallée de la Meuse jusqu'à Namur et au-delà, à travers un plateau facile, en passant par Philippeville et Mariembourg (140 km) ; 2° de la route qui passe par Ciney, Dinant et Philippeville (130 km) ; 3° de la route par Namur, Charleroi et Beaumont (154 km) ; 4° du chemin de fer de Liège à Couvin par Namur – Charleroi et Mariembourg. Les colonnes prussiennes dirigées de Liège sur Bouillon pourraient se servir : 1° de la route passant par Terwagne, Marche et Paliseul (120 km) ; 2° de celle qui passe par la Baraque de Fraiture, la Roche, St Hubert et Recogne (131 km) ; 3° de celle qui passe par la Roche, St Hubert et Neufchâteau, si elles veulent déboucher sur Florenville (125 km). Il faudrait donc 6 à 7 jours de marche aux Prussiens pour arriver soit à Chimay, soit à Bouillon ou Florenville, les deux principaux points de passage de la Semoy ».

Ce mémoire de 1869 repéré en 1891 dans les archives de la Guerre par le capitaine Harmel est donc bien l'une des premières études françaises qui envisage de façon aussi franche une traversée du Luxembourg belge même si les auteurs concèdent que les Prussiens auraient davantage intérêt à diriger leur principale armée sur Chimay « c'est-à-dire par la rive gauche de la Meuse car le pays sur cette rive est moins difficile et offre des ressources ». Qui plus est,

cette portion de la frontière est traversée par de nombreuses routes dont les auteurs dressent à nouveau l'inventaire :

« 1° au Nord la route de Beaumont à Hirson par Solre-le-Château et Trélon. Cette voie de communication est peu avantageuse, car elle présente l'inconvénient de traverser sur une longueur de 6 km de vastes forêts qui constituent des défilés difficiles et elle passe à petite distance d'Avesnes ; 2° la route partant de Chimay qui passe par Trélon – Glageon – Rocquigny et aboutit à la Capelle ; 3° celle partant de Chimay qui passe par Trélon – Fourmies et aboutit à Rond buisson ; 4° celle qui va de Chimay à Hirson par Momignies et Hirson. (...) Les Prussiens ont en dehors de cet ensemble de voies de communication à travers la trouée de Chimay d'autres routes par lesquelles ils pourraient faire déboucher leur aile gauche. Ces routes sont : 1° celle de Chimay à Rethel par Baileux, Regniowez – Maubert Fontaine et Signy l'abbaye ; 2° celle de Mariembourg à Rethel par Couvin qui tourne (...) Rocroy. (...) En résumé, l'ennemi peut aborder la frontière française par trois directions : Trélon – Anor et Regniowez ».

Après avoir exposé l'hypothétique plan offensif prussien à travers les Ardennes et le long des deux rives de la Meuse, les auteurs jettent encore dans leur article les grandes orientations du plan français à adopter face à une telle offensive. Hélas, seul le dispositif français face à la trouée de Chimay est évoqué dans le résumé du capitaine Harmel. Le plan français consisterait à prévenir une attaque allemande par la trouée de l'Oise en s'avancant en Belgique « entre Philippeville et la Sambre, sur les hauteurs qui bordent la rive gauche de l'Heure, affluent de la Sambre ». Trois bonnes routes¹ permettent ce mouvement en avant et l'« on pourrait encore utiliser la voie ferrée qui passe par Chimay, Mariembourg et Walcourt ». Ce mouvement pourrait être renforcé au besoin par un corps français amené à Givet. En cas d'un dispositif plus méridional, il s'agirait de surveiller en priorité les deux nœuds routiers de Philippeville et Beaumont. En cas de franchissement de la frontière par l'armée prussienne, l'armée française devrait alors adopter une position défensive entre Hirson et Rocroi, en s'appuyant sur les cours de l'Oise et du Thon à leur gauche et sur les massifs forestiers à leur droite.

¹ « On disposerait pour ce mouvement de la route qui part de Macon, village situé sur la frontière et qui mène à Philippeville en passant par Chimay et Mariembourg ; 2° de celle qui de Chimay mène à Gozée en passant par Beaumont ; 3° de la route partant de Rocroy et qui passe par Couvin et Mariembourg ».

1839 – 1869

DEUXIEME PARTIE

FORTIFICATIONS, CHEMINS DE FER ET « TROUEES » STRATEGIQUES

I. LA TROUEE DU LIMBOURG

A. La question des forts de Campine

Selon un discours resté célèbre de Jean-Baptiste Nothomb¹ à la Chambre des Représentants le 4 mars 1839, l'idée fondamentale du traité des XXIV articles du 15 novembre 1831, gravant dans l'airain les frontières de la Belgique, est de priver le territoire belge de la triple position de l'Escaut, de la Meuse et de la Moselle². Les raisons en sont fort simples : « La rive gauche de l'Escaut, c'est l'intérêt anglais. L'Angleterre ne peut permettre que la Belgique possède en entier ce territoire ; elle préfère le voir entre les mains de son vieil allié, la Hollande. Le Limbourg, c'est l'intérêt allemand. La Prusse surtout ne peut permettre que la Belgique possède tout le cours de la Meuse avec Venlo et Maastricht. Il ne faut pas que la France puisse, de connivence avec la Belgique, se porter en quelques jours de marche à l'embouchure

¹ NOTHOMB (Jean-Baptiste) (1805-1881), Homme d'Etat, diplomate, écrivain belge. Membre de la commission chargée d'élaborer la constitution de la Belgique, il est député au Congrès national puis représente l'arrondissement d'Arlon à la Chambre pendant dix-huit ans. Nothomb est le premier ministre des Travaux publics de Belgique du 13 janvier 1837 au 8 juin 1839. A la tête du nouveau ministère, il prend très vite conscience de l'importance de compenser la perte de l'embouchure de l'Escaut, la fermeture de la Hollande et de ses colonies par le développement de l'*hinterland* anversois. Lorsque Nothomb quitte le ministère, la Belgique possède 309 kilomètres de chemins de fer en exploitation, c'est-à-dire le premier réseau de chemin de fer en Europe. Il dirige le Gouvernement unioniste en tant que ministre de l'Intérieur du 13 avril 1841 au 19 juin 1845. Le 5 août 1845, il est nommé ministre de Belgique près les cours de Prusse, de Hanovre et de Saxe. En 1858, il est accrédité près la Confédération de l'Allemagne du Nord ; en 1871, près l'Empire allemand. Son influence sur les relations belgo-allemandes est considérable. Son origine luxembourgeoise, il est né à Messancy un village de l'arrondissement d'Arlon, influencera aussi beaucoup par la suite son activité pour le développement de l'économie transfrontalière et des chemins de fer luxembourgeois. DE BORCHGRAVE (Emile), baron, « NOTHOMB Jean-Baptiste », in *Biographie Nationale*, XV, 1892, col. 910-934 ; PETIT (R.) (éd.), *Jean-Baptiste Nothomb et les débuts de la Belgique indépendante*, Actes du Colloque international de Habay-la-Neuve (5 juillet 1980), Bruxelles, 1982.

² NOTHOMB (Pierre), *La Barrière Belge. Essais d'histoire territoriale et diplomatique*. Troisième édition.- Paris, Perrin, 1916, p. 234.

de l'Escaut et sur les bords de la Meuse. Le Luxembourg... La forteresse étant la propriété de la Confédération germanique, il importe fort peu à l'Allemagne et à l'Angleterre à qui la province, le plat pays appartient »³. Les tractations diplomatiques aboutissent donc au résultat suivant : le Roi des Pays-Bas, dépossédé de ses territoires de la maison de Nassau au sein de la Confédération germanique, obtient le Duché de Luxembourg en compensation. Les rives de la Moselle sont désormais interdites aux Belges. Néanmoins, grâce aux pressions diplomatiques belgo-françaises, le territoire du Luxembourg wallon, avec la forteresse de Bouillon et la route d'Arlon à Longwy, est cédé à la Belgique tandis que le reste du Luxembourg est érigé en Grand-Duché. La forteresse fédérale de Luxembourg est conservée. En compensation de la portion de Luxembourg perdue, le Roi des Pays-Bas, désormais Grand-duc de Luxembourg, obtient la partie du Duché de Limbourg située sur la rive droite de la Meuse qu'il administre en tant que duc de Limbourg dans la mouvance de la Confédération germanique. L'impact stratégique de ces échanges territoriaux est que la Confédération germanique s'installe jusqu'en 1867 sur la rive droite de la Meuse⁴.

Du point de vue belge, la perte de la ligne de la Meuse avec Maastricht, Ruremonde et Venlo affaiblit considérablement la frontière de Campine faisant face aux Puissances du Nord. On désigne généralement la voie de passage permettant de passer des plaines basses du Rhin dans la vallée de la Meuse puis au cœur de la Belgique via la Campine sous le nom de « trouée du Limbourg ». La trouée du Limbourg est, à bien des égards, comparable avec la trouée de l'Oise créée dans la frontière septentrionale française en 1815 par la cession de Mariembourg et Philippeville aux Pays-Bas. A la différence que la Campine, pays de pauvres cultures et à la population clairsemée, ne peut assurer le ravitaillement de nombreuses troupes d'occupation. Les voies de communication y sont rares et entravent la manœuvrabilité des armées. Sur le

³ Lettre de Nothomb (Bruxelles) au comte Charles Le Hon, envoyé de Belgique (Paris), le 21 septembre 1831, reproduite dans NOTHOMB (P.), *Les frontières du Limbourg et du Luxembourg. Lettres inédites de Léopold Ier, J.-B Nothomb, C. Le Hon*, in *Revue générale belge*, mai 1950, p. 52. Dans une lettre de Louis-Philippe d'Orléans adressée à son gendre le 8 décembre 1838, durant les négociations relatives à la signature du Traité des XXIV articles, le Roi de France constate que la Belgique n'est guère en mesure de faire des réclamations aux Puissances du Nord puisqu'elle ne possède ni Maastricht, ni Luxembourg : « En effet, ces territoires, partagés par leur situation en trois parties distinctes, séparées et isolées les unes des autres, sur l'immense étendue de votre frontière de l'est, depuis Venloo jusqu'à Luxembourg, présentent par là même une impossibilité absolue de les défendre tous, et surtout de les défendre à la fois. Combien cette considération n'est-elle pas fortifiée quand on voit que chacune de ces trois portions de territoire contient une forteresse, dont la moins importante de toutes (Venloo), tant par sa position géographique que par sa force matérielle, est la seule qui soit dans vos mains, et dont les deux autres (Maastricht et Luxembourg), vingt fois plus importantes, sont dans les mains de ceux que vous auriez à combattre ». Lettre de Louis-Philippe d'Orléans à Léopold Ier, le 8 décembre 1838, reproduite dans JUSTE (T.), *Léopold Ier...*, II, p. 309.

⁴ NOTHOMB (Pierre), *La Barrière Belge...*, p. 235 ; BANNING (E.), *Les traités de 1815 et la Belgique : mémoire publié pour la première fois, d'après le manuscrit original* (1866). Avant-propos de Pierre Nothomb, Paris ; Bruxelles, G. Van Oest, 1919, p. 38-48.

plan défensif, elle est donc moins perméable que la trouée de l'Oise. Mais il s'agit pour la défense belge d'un avantage très relatif car l'armée hollandaise a prouvé en août 1831 que la contrée n'était pas infranchissable. En réalité, l'absence de voies de communication entre le cœur de la Belgique et le Limbourg constitue surtout un inconvénient pour l'armée belge. La faible profondeur du pays, la trop grande proximité de la place isolée d'Anvers avec les forteresses du Brabant hollandais⁵ et surtout la présence menaçante de la tête de pont de Maastricht sur le flanc nord-est du pays, tous ces désavantages stratégiques rendent indispensable, en cas de guerre, la concentration de troupes belges dans la Campine afin de couvrir Bruxelles. Toutefois, privées de routes pour manœuvrer, menacées sur leur droite – et peut-être sur leur gauche si Anvers passe aux mains de l'ennemi – par de puissantes forteresses, les troupes belges occuperaient une position très inconfortable pour ne pas dire intenable. Ces considérations obligent donc la Belgique à établir rapidement une ligne de défense entre les deux villes d'Anvers et Maastricht sur laquelle les troupes belges pourraient s'appuyer. « Position qui présentait en outre l'avantage d'être appuyée par des inondations en avant des deux Nèthes, de la Dyle et du Démer »⁶.

Nous avons vu dans notre introduction que les tentatives belges pour établir en 1835 et 1837 une ligne défensive sur sa frontière nord se heurtent à l'opposition soutenue de la Prusse qui considère que ces fortifications sont non seulement tournées contre la Hollande mais aussi contre la Rhénanie. D'après le ministère prussien des Affaires étrangères, la construction de nouvelles fortifications belges dans le Limbourg risque d'avantager la France en cas de guerre européenne future. Rappelons que les craintes allemandes sont largement justifiées par le souvenir des campagnes françaises du XVIIIe siècle et par le souvenir plus proche du concours français apporté aux Belges en 1831-1832. La présence de l'armée française sous les murs d'Anvers, à quelques dizaines de kilomètres de la Meuse et de Maastricht n'a pas été oubliée par les Puissances du Nord. Certains écrits militaires français ne cachent d'ailleurs pas leur intérêt pour la vallée de la Meuse et la trouée du Limbourg :

⁵ VAN HOOFF (J.P.C.M.), KLINKERT (W.), *'s-Hertogenbosch en Vught. Een militair verleden*, Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht, 1993 ; ROOZENBEEK (H.), *Tilburg als militaire stad*, Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht, 1993 ; KLINKERT (W.), VAN HOOFF (J.P.C.M.), *Breda als militaire stad*, Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht, 1995 ; GILS (R.), KLINKERT (W.), ROOZENBEEK (H.), *Bergen op Zoom als militaire stad*, Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht, 1996.

⁶ LORETTE (J.), *Le système défensif des Flandres de 1830 à 1839*, in *Carnet de la Fourragère*, XII-3, 1956, p. 219.

« Mais si les Belges sont nos alliés, la Meuse acquiert une bien autre importance ; en effet, son cours nous permet de prendre à revers tout le pays entre Meuse et Moselle, et par conséquent de manœuvrer sur son flanc, et d'opérer des retours offensifs si importants à la guerre. Ces [sic] points principaux sont : sur notre territoire, Givet et Charlemont ; sur le territoire belge, Dinant, Namur, Huy et Liège. Mais, dans le traité du 15 novembre, qui paraît être la base des négociations avec la Hollande, le point de Maëstricht a été abandonné, et cela est d'autant plus fâcheux que non seulement ce point perd toute la défensive de la Meuse de notre côté, mais qu'en outre il nous prive de l'offensive qu'elle nous donnait. Il est mille fois à regretter que les hommes qui ont fabriqué le traité du 15 novembre n'aient pas connu le mémoire remarquable que M. de Grimoard a présenté au conseil du roi, en 1785, et où la question de l'importance de Maëstricht est traitée de main de maître. Je ne ferai qu'en répéter les termes. Le souverain qui occupe le territoire entre Meuse et Rhin a toutes facilités pour porter la guerre en Belgique, s'il possède Maëstricht, ce qu'il ne pourrait faire avec Vanloo [sic] et Ruremonde seulement, qui ne peuvent être considérés comme des places de guerre ; d'ailleurs Maëstricht est le point aboutissant de la grande communication des Etats outre-Rhin par Cologne et Bonn, et coupe par conséquent toutes les communications entre la Meuse et le Rhin de ce côté. Le Souverain de ce pays serait donc obligé, pour entrer dans les Pays-Bas, de bloquer ou d'assiéger d'abord Maëstricht, car la prise même de Namur et de Liège ne l'en dispenserait pas. Il est donc prouvé que l'occupation de Maëstricht donnera ou ôtera les moyens de porter la guerre dans la Belgique. (...) Il résulte de là que la meilleure ligne de défense de la France, c'est la Meuse ; (...) Ajoutons que Maëstricht, en transportant la défense sur la Basse-Meuse, neutralise les trouées d'entre Sambre-et-Meuse et d'entre Meuse et Moselle, et permet de porter offensivement la guerre sur le Bas-Rhin, entre Cologne et Wesel, en neutralisant ainsi deux places qui en assurent la défense, Mayence et Ehrenbrestein. On a abandonné Maëstricht pour la vaine gloire de prendre Anvers (...) »⁷.

La méfiance des Puissances du Nord est surtout attisée par la présence d'officiers généraux français expérimentés à la tête de l'armée belge au début de l'indépendance du pays, pour assurer son organisation et sa formation⁸. Ainsi, la décision prise en 1835 d'établir un camp d'exercices à Beverloo au beau milieu des bruyères de Campine est le fruit des réflexions stratégiques du général Evain et du général Baron Hurel, tous deux français. Et tout porte à laisser croire aux Puissances du Nord que ce camp est un moyen utilisé par l'armée belge pour contourner l'interdiction de fortifier sa frontière septentrionale. En effet, après avoir au

⁷ *Fortifications de Paris : considérations sur la défense nationale et sur le rôle que Paris doit jouer dans cette défense*, Paris, Paulin, 1833, p. 138-142. Ce jugement est partagé par Brialmont : « Il importait qu'elle [la forteresse de Maastricht] nous fût remise, comme garantie contre la Hollande et l'Allemagne. C'était aussi l'intérêt de la France ; car, pour tenir tête à une armée hollando-germanique débouchant par la Basse-Meuse ou pour envahir de ce côté la Prusse rhénane, ou pour pénétrer en Hollande, il lui est absolument nécessaire d'avoir Maestricht, sans laquelle ses communications seraient compromises. Elle n'a même pas de succès décisif à espérer en Belgique, tant que cette place se trouve au pouvoir de l'ennemi ». BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 109.

⁸ DUCHESNE (A.), *L'influence française sur les débuts de l'armée belge, Pourquoi et dans quelle mesure l'armée belge à ses débuts a-t-elle subi des influences françaises?*, in *Revue belge d'histoire militaire*, XVI, 1966, p. 224-235.

départ déclaré au Baron von Arnim que Beverloo serait un camp provisoire⁹ fait de baraquements en bois et de tentes, Beverloo est déclaré officiellement dès 1837 « camp permanent » avec des bâtiments en maçonnerie¹⁰. Les avantages offensifs et défensifs du camp n'ont naturellement pas échappé au ministère français de la Guerre comme l'atteste dans ses archives un mémoire sur Beverloo rédigé en 1839 :

« Une question a été souvent débattue par ses militaires, celle de savoir si le camp était une bonne position militaire : soit offensive, soit défensive. (...) Des militaires ayant de l'expérience trouvent que cette position est bonne et agressive, parce que, disent-ils, un corps établi au camp de Beverloo, menace le Brabant septentrional et force les Hollandais à maintenir entre Tilburg, Bois-le-Duc, Eindhoven, Helmond et la Meuse une grande agglomération de troupes ; et qu'un mouvement vif de 14 à 15.000 hommes que l'on peut concentrer à Beverloo (...) pourrait avoir un résultat des plus avantageux. Dans la position des choses un corps nombreux était bien placé à Beverloo pour prendre l'offensive, car on croyait généralement que le projet des Hollandais était de faire une attaque de vive force sur Venloo, cette place n'offrant pas de grandes ressources à la défense ; il aurait donc été facile dans ce cas, de les attaquer manœuvrant par leur gauche pour gagner la Meuse, profitant des obstacles que le passage du canal de Bois-le-Duc aurait apportés à la marche de leur colonne. Il existait donc dans ce cas des chances de succès. (...) La question d'entrer dans le Brabant septentrional a aussi été traitée : pour une invasion, la position des forces dans la bruyère est aussi dit-on, très bonne. Mais une invasion du Brabant septentrional par l'armée belge était-elle possible, entrer dans cette partie de la Hollande est une attaque bien audacieuse. (...) Le Brabant septentrional est défendu non seulement par des places d'une grande importance, Berg-op-Zoom, Breda, Bois-le-Duc, mais encore par des inondations dont les hollandais disposent (...). On pense encore qu'un corps cantonné à Beverloo, aurait empêché les Hollandais d'entrer en Belgique ; craignant d'être pris en flagrant délit dans une marche de flanc, s'ils avaient voulu marcher sur Aerschot par Moll et Herenthals, dans l'intention de passer le Demer dans la première de ces villes (...), pour tenter de couper les corps belges établis à Diest et au camp de ceux de Louvain. Mais si les marais qui couvrent la gauche du camp, ne peuvent être passés par l'ennemi venant attaquer cette gauche, ils seront aussi un obstacle infranchissable pour les troupes qui occupent le camp si elles tentaient une attaque. (...) Il est pourtant probable que les Hollandais auraient regardé à deux fois à faire ce mouvement ; à marcher sur une armée en position, ayant à passer une rivière et des terrains coupés de marais, avant de pouvoir combattre. L'opinion du Général Duprez était que l'armée belge devait manœuvrer de manière à faire passer par l'ennemi les deux rivières dont il a été question plus haut et qu'alors, quand l'armée hollandaise serait dans cette fâcheuse position, de lui livrer bataille avec toutes les forces réunies...¹¹ »

⁹ DE RIDDER 1, p. 31-32.

¹⁰ DANCOURT (R.), *Pourquoi et comment le camp de Beverloo surgit sur une plaine aride*, in *Cahiers léopoldiens*, 2e s., IX, 1961, p. 17-26.

¹¹ SHD/DAT, 1 M 1447, doc. n° 148, GARDANNE DE VAULGRENAUD (capitaine au corps royal d'Etat-major), *Camp de Beverloo, Historique, Considérations générales*, Bruxelles, 1^{er} octobre 1839, 22 p.

Lors des tractations précédant la signature du traité du 19 avril 1839, les plénipotentiaires belges cherchent à convaincre une dernière fois leurs homologues français du danger de la mainmise de la Confédération germanique sur les deux provinces du Limbourg et du Luxembourg. Mais les Français sont désormais indifférents à la question territoriale belge. Il importe plus pour eux de sauver le résultat de la révolution belge que d'étendre les frontières du jeune royaume. D'autant que le Limbourg et le Luxembourg, qu'ils soient sous obédience belge ou hollandaise, doivent rester quoi qu'il arrive liés à la Confédération germanique. La France voit plus un danger pour sa frontière dans la présence des troupes fédérales à Luxembourg que dans la domination hollandaise sur les deux territoires. Le seul point sur lequel la France reste intransigeante concerne l'éventuelle « fédéralisation de Maastricht ». Pour Louis-Philippe, il est hors de question que Maastricht devienne un jour une forteresse fédérale, ce qui ouvrirait la voie à la présence de troupes allemandes sur la rive droite de la Meuse. Il est impératif pour la France que les liens du Limbourg avec la Confédération germanique demeurent plus lâches que ceux du Luxembourg¹².

Le ministre de Belgique à Paris Le Hon pense avoir trouvé dans la question de Maastricht la brèche susceptible de réveiller les bonnes dispositions françaises à l'égard de la question territoriale belge. A la mi-novembre 1838, il met en garde le ministre français des Affaires étrangères, le comte de Molé, à propos du renforcement des garnisons prussiennes du Rhin et de la Moselle : « Si, avant la signature d'un traité définitif entre la Hollande et la Belgique, lui demanda-t-il, des troupes fédérales tentaient de prendre possession de vive force du Luxembourg allemand et de la rive droite du Limbourg et que la Belgique invoquât, aux termes de la convention du 21 mars 1833, la garantie de la France pour le maintien du statu quo territorial, le Gouvernement français regarderait-il cette tentative comme une agression et la repousserait-il, au besoin, par les armes ? »¹³ Le ministre des Affaires étrangères ainsi interpellé n'hésite pas à répondre que si une collision survenait dans les territoires contestés, Louis-Philippe concentrerait des troupes sur la frontière nord mais elles ne voleraient au secours de la Belgique que « dans le cas où des régiments étrangers paraîtraient dans les provinces attribuées à la Belgique par les XXIV articles. La France s'efforcerait juste de faire évacuer par l'adversaire les territoires incontestablement belges »¹⁴. En réalité, la démarche de Le Hon a porté ses fruits. Les 18 et 19 novembre 1838, le comte de Molé fait en toute

¹² DE RIDDER 2, p. 79-81 et p. 91.

¹³ Le Hon (Paris) à de Theux, ministre belge des Affaires étrangères (Bruxelles), le 15 novembre 1838, DE RIDDER 2, p. 201-202.

¹⁴ *Ibidem*.

discrétion des ouvertures à Fagel, le ministre des Pays-Bas à Paris afin d'amener le Gouvernement des Pays-Bas à céder à la Belgique les territoires contestés moyennant une compensation financière. La manœuvre française est peu habile car les Pays-Bas s'empresent de prévenir Londres, Berlin et Vienne. La réaction des Puissances est unanime : la question territoriale est définitivement close¹⁵.

Blessée à vif, la Belgique décide finalement de s'incliner et signe à contrecœur le traité du 19 avril 1839. Les publications sont nombreuses au XIXe siècle qui s'épanchent sur le destin tragique des « provinces perdues » et sur leur nécessaire retour à la « mère patrie ». Outre l'argument selon lequel le retour serait ardemment désiré par les populations limbourgeoises et luxembourgeoises, des principes économiques et défensifs sont mis en avant pour justifier l'annexion. On a enlevé à la Belgique ses frontières naturelles :

« La Belgique garda le Luxembourg wallon qui était pauvre et aride. (...) La Hollande s'avança sur la rive droite de la Meuse jusqu'aux limites de la province de Liège ; elle occupa Maestricht, elle acquit l'importante position de Ruremonde. Le Limbourg belge se trouva décapité, ses ressources paralysées et la possession de la rive gauche de la Meuse à peu près stérile dans ses mains. Placée entre l'Escaut et le Rhin, la Hollande isola la Belgique et l'Allemagne, et malgré les prévisions des traités de 1831 et 1839, la création d'une voie ferrée directe entre Anvers et Düsseldorf s'est trouvée jusqu'à ce jour impossible. (...) Cette compensation (...) offrait à l'Allemagne l'occasion d'atteindre cette ligne de la Meuse convoitée depuis 1815. La Confédération entraînait la Hollande dans son système militaire et en doubla du même coup la force de résistance. Maestricht et Venlo, à la vérité, ne devinrent pas des forteresses fédérales (...) mais il était bien évident qu'en cas de guerre il ne serait tenu aucun compte de cette réserve »¹⁶.

La perte de Maastricht et Venlo renforce en Belgique la crainte d'un retour possible des Orangistes. Les nombreuses places de guerre que possède la Hollande dans le Brabant septentrional sont considérées comme autant de têtes de pont permettant de réitérer à la moindre occasion l'offensive de 1831. La troisième ligne de l'ancien système de la Barrière – à savoir Flessingue, Breskens, Berg-op-Zoom, Breda, Bois-le-Duc, Grave, Venlo appuyée sur la gauche par Maastricht et menaçant Anvers en son centre – est désormais entièrement

¹⁵ DE RIDDER 2, p. 221-222.

¹⁶ BANNING (E.), *Les traités de 1815 et la Belgique...*, p. 46-48. Emile Banning est à l'époque archiviste aux Affaires étrangères. « Ce mémoire fameux exprime, mieux que tout autre, la doctrine fondamentale de l'auteur quant à la politique extérieure de la Belgique. Il témoigne de son attachement à une patrie plus forte et plus grande. Banning appelait de toute son âme la révision des traités de 1839 et, pour l'accomplir, le retour à l'unionisme de 1830. Sans tomber dans le chauvinisme, il se comporta, en réalité, en panbelge, qui abhorre le Congrès de Vienne... » WALRAET (M.), *Emile Banning, un grand Belge (1836-1898)*, Bruxelles, Office de Publicité, ancien établissement J. Lebègue, 1945, p. 25-26.

ournée contre la Belgique¹⁷. La menace présumée créée par la trouée du Limbourg est suffisamment forte pour qu'en 1846, alors que les relations avec ses voisins du nord se sont largement apaisées, le Gouvernement belge décide de déterrer la question des forts de Campine, au risque d'indisposer à nouveau ses puissants voisins. L'affaire des forteresses du nord s'était terminée en effet en janvier 1838 sans aucune promesse formelle de la part de Bruxelles mais Berlin et Vienne avaient été catégoriques quant à leur intention de rompre toute relation diplomatique « si le Gouvernement de S.M. Belge faisait exécuter des travaux de fortification sur d'autres points que Diest ou si les fortifications commencées à Diest même prenaient une extension qui indiquerait un autre but que celui que S.M. Belge a Elle-même clairement défini, à savoir : de préserver Bruxelles du danger d'invasion du côté du nord »¹⁸. Ces avertissements n'effraient pas le moins du monde le général Du Pont, ministre de la Guerre qui dépose en janvier 1846 un projet de loi pour l'obtention d'un budget de 453.000 francs afin de démolir les ouvrages de fortifications temporaires d'Hasselt, compléter les ouvrages d'Audenarde et surtout fortifier Aarschot de façon permanente¹⁹. Le général Goblet, député de Bruxelles, défend le projet au Parlement le 9 février 1846 en rappelant que les considérations défensives qui avaient conduit en 1835 le général Evain à vouloir fortifier la frontière nord de la Belgique n'ont pas disparu ; selon lui, elles sont même d'une brûlante actualité étant donné le grand nombre de routes créées depuis lors dans la Campine sans aucune précaution militaires. Le projet viendrait qui plus est à point nommé pour mettre au travail la population désœuvrée de cette région²⁰.

Un tel acharnement est incompréhensible au regard de l'opposition récente des Puissances du Nord si l'on ne prête pas attention au développement du réseau routier et ferroviaire du royaume, bouleversant considérablement les principes défensifs du territoire entre 1830 et 1850. Même si le régime hollandais a livré à la Belgique un réseau routier considérable de 3.886 kilomètres en relativement bon état²¹, seules deux grandes chaussées conduisent en 1830 de la Belgique vers la Hollande. Celle d'Anvers à Breda et celle de Liège à Bois-le-Duc par Hasselt. « Il suffisait de jeter les yeux sur la carte pour être frappé du soin que l'on avait

¹⁷ DE RYCKEL (L.), baron, *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 33.

¹⁸ Werther, ministre prussien des Affaires étrangères (Berlin), à Sydow, ministre de Prusse à Bruxelles, le 25 janvier 1838, DE RIDDER 1, p. 96.

¹⁹ DPC, 14 janvier 1846, document n° 91, p. 427, *Crédit spécial de 453.000 francs au département de la Guerre, destiné à l'exécution de travaux militaires et aliénation de terrains militaires.*

²⁰ APC, 9 février 1846, p. 603-605.

²¹ GENICOT (L.), *Etudes sur la construction des routes en Belgique*, in *Bulletin de l'Institut de Recherches Economiques et Sociales de Louvain*, 13 (1947), p. 505.

pris, malgré les vœux des populations, de ne point prolonger dans la Campine les autres routes pavées qui partaient de l'intérieur de la Belgique ; ces routes s'arrêtaient en effet à Turnhout, Lierre, Aarschot, Diest et Saint-Trond »²². Lorsque la Belgique acquiert son indépendance, elle est confrontée au dilemme suivant. Il faut d'un côté fixer les éléments devant constituer militairement la frontière nord entre la Meuse et l'Escaut. Il faut de l'autre fixer un plan d'ensemble des communications dont la Campine doit être dotée. Les Ponts et Chaussées s'occupent du versant civil de la question tandis qu'une commission militaire planche sur l'aspect défensif. La commission établit en 1834 la nécessité d'établir les travaux suivants :

1. La fortification de Lierre, comme camp retranché.
2. La construction d'une tête de pont à Malines.
3. La construction d'un fort défendant le défilé d'Aarschot.
4. La fortification de Diest.
5. La construction d'une forteresse près de Westerloo, au confluent de la Grosse Nèthe et de la Laeck (à Zammel).
6. Postérieurement aux travaux précédents, la fortification de la position de Hasselt²³.

A la condition que tous ces travaux défensifs soient exécutés, les nombreuses routes projetées par l'administration des Ponts et Chaussées seront divisées en trois catégories. La première comprend les routes favorables à la défense en toutes hypothèses et dont la construction peut précéder les travaux militaires. Elles sont au nombre de trois²⁴. La seconde catégorie comprend les routes qui pourront être construites une fois les travaux défensifs exécutés. Cinq routes entrent dans cette catégorie²⁵. La commission militaire était d'avis que le département de la Guerre ne devait en autoriser la construction que lorsqu'il aurait acquis la certitude que

²² APC, 9 février 1846, p. 604.

²³ APC, 9 février 1846, p. 604.

²⁴ « 1° La partie de la route de Malines à Beeringen, comprise entre Malines et Heyst op-den-Berg. 2° La route de Lierre à Aerschot. 3° Celle de Diest à Hasselt ». APC, 9 février 1846, p. 604.

²⁵ « 1° La route de Turnhout à Aerschot par Zammel. 2° La partie de la route de Malines à Beeringen par Heyst-op-den-Berg et Zammel, comprise entre Heyst-op-den-Berg et Beeringen. Il avait été décidé qu'aucune considération relative à la défense du pays ne s'opposerait à la construction des deux routes précédentes quand Zammel serait fortifié. 3° La route de Lierre à Gheel. Cette route, qui, d'après le projet, devait passer par Herenthals, ne pouvait être tracée directement de cet endroit vers Gheel mais bien se diriger sur Zammel pour venir se réunir à la grande communication de Turnhout à Diest. La partie de cette route entre Herenthals et Lierre était considérée comme pouvant être exécutée sans inconvénient quand on aurait amélioré la fortification de cette dernière ville tandis que la partie entre Herenthals et Zammel ne pouvait l'être que lorsque la fortification de ce dernier endroit aurait reçu un commencement d'exécution. 4° La route de Hasselt à Beeringen. 5° Celle de Hasselt à Saint-Trond. Il avait été décidé que les deux routes précédentes pourraient être construites quand la position de Hasselt serait dans un état de défense respectable par la construction d'une forteresse de troisième classe indépendante de la ville ». APC, 9 février 1846, p. 604.

Diest, Aarschot et Zammel seraient fortifiés. La troisième catégorie comprend les routes dont la construction est interdite car leur établissement impliquerait un système de points fortifiés beaucoup trop étendu²⁶.

Or, malgré la stagnation des travaux défensifs sur la frontière nord où seule la fortification de Diest a été entamée, les routes vont se construire à un rythme soutenu dans cette région, sous la pression convergente de la population et des édiles locaux. En 1846, la Campine est devenue un vrai gruyère :

« (...) non seulement toutes les routes placées dans la première catégorie (...) sont construites aujourd'hui, mais encore (...) une grande partie de celles de la deuxième catégorie (...) sont achevées en ce moment, bien que les conditions mises à leur exécution n'aient pas été remplies jusqu'à ce jour. Les routes de cette deuxième catégorie étaient au nombre de cinq ; deux sont achevées, deux sont en exécution et il n'en reste qu'une en projet. Mais on ne s'est point borné à faire ces routes, dont le mauvais effet sur la défense du pays pouvait être neutralisé par les travaux militaires dont on a précédemment fait mention ; on a même procédé à l'exécution d'une grande partie de celles que la commission, consultée sur la défense de la frontière septentrionale, avait placées dans la troisième catégorie, c'est-à-dire parmi celles qui, dans tous les cas, nuiraient à la sécurité du pays. Les routes de cette troisième catégorie étaient au nombre de huit. Eh bien ! trois sont déjà achevées, deux sont en exécution, et trois seulement ont été abandonnées. (...) Mais là ne s'arrêtèrent pas encore les concessions faites aux vœux de la Campine. En effet, depuis 1835, c'est-à-dire depuis que l'on avait cherché à concilier autant que possible les intérêts de la défense et ceux de la prospérité du territoire, de nouvelles demandes, de nouvelles prétentions ont surgi et la construction de sept nouvelles routes a été décidée, toujours en prenant aussi peu de souci de la responsabilité du département de la Guerre. Parmi ces nouvelles routes achevées ou en construction, plusieurs ont encore été décrétées en opposition au système de défense adopté pour la frontière septentrionale »²⁷.

En 1830, les frontières hollandaises pouvaient être franchies en huit points. En 1850, l'on compte vingt points de pénétration vers la Hollande et le Limbourg hollandais²⁸. Devant un tel état des choses, le ministère de la Guerre est complètement dépassé et cherche maintenant à parer au plus pressé. Convaincu de l'opposition irréductible de la Chambre à toute dépense d'importance liée au budget de la Guerre, il insiste pour que la partie la plus importante du projet décidé dès 1834 soit réalisée. Selon le général Du Pont, le système général présenté en 1835 à la Chambre n'a rien perdu de sa valeur mais il peut se subdiviser en deux grandes parties. D'un côté, la ligne du Démer et la basse Dyle qui comprend les fortifications de Diest

²⁶ *Ibidem.*

²⁷ *Idem*, p. 605.

²⁸ PLACQ, G., *Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940*, in *Bulletin de l'Institut de Recherches Economiques et Sociales de Louvain*, 17 (1951), p. 446.

et d'Aarschot et une tête de pont à Malines ; de l'autre, les fortifications de Hasselt et les points fortifiés sur les Nèthes qui ont été indiqués par le comité du Génie : Zammel et Lierre. Le ministre de la Guerre pense que la première partie de ce système est la plus importante et peut être considérée comme suffisante pour la défense de la frontière septentrionale. Le général Du Pont subdivise encore cette première partie en deux sous-ensembles : Malines d'une part, Diest et Aarschot d'autre part. L'achèvement de Diest et la création de la tête de pont d'Aarschot sont les priorités²⁹. « Il s'agit de savoir si les ouvrages d'Aerschot seront commencés dans cinq ans ou seront terminés dans cinq ans. Voilà la véritable question aujourd'hui »³⁰. Est-ce à dire que le ministère de la Guerre abandonne le projet dans son ensemble. Le général Du Pont laisse la question ouverte car il estime que toutes les fortifications préconisées en 1834-1835 restent utiles³¹.

Non contents de contester le projet gouvernemental jugé inutile en raison de la pacification des relations belgo-hollandaises, plusieurs députés déplorent que dans leur circonscription, le ministère de la Guerre fasse encore de l'obstruction à certaines routes. Le député libéral de Louvain Edmond de la Coste regrette amèrement les difficultés élevées contre la route Aarschot – Zammel, de même que contre la portion de route entre Aarschot et Tirlemont et il s'attend à rencontrer les mêmes difficultés pour l'établissement d'un chemin de fer dans cette région³². D'aucuns n'hésitent pas à présenter des arguments absurdes : puisque certaines routes jugées importantes sur le plan stratégique ont finalement été construites, pourquoi le département de la Guerre s'obstine-t-il à faire de la résistance pour les autres, pourquoi eux et pas nous ! Certains députés, tels le député libéral d'Anvers Jean Osy ou le député catholique de Louvain Vanden Eynde font passer les intérêts économiques de leur région avant les

²⁹ Le ministre justifie ainsi son choix stratégique : « La zone centrale du pays, celle qui est comprise entre la Meuse et l'Escaut, présente trois voies de communication qui se trouvent perpendiculaires à notre frontière du nord. La première est la route de Bréda à Anvers ; la seconde est la route qui passe à Turnhout et ensuite à Diest ; la troisième est celle qui va de Bois-le-Duc à Hasselt. La première de ces routes est commandée par la place d'Anvers. La seconde l'est aujourd'hui par la place de Diest. Mais il s'agit de donner un embranchement à cette route, embranchement qui conduirait, en évitant Diest, par Aerschot à Louvain et même Bruxelles. Cet embranchement satisfait à de grands intérêts commerciaux, industriels et agricoles ; mais il y a en même temps, ici, de grands intérêts militaires qui se trouvent engagés ; non seulement cette route deviendrait la voie la plus directe de Turnhout à Louvain et à Bruxelles ; mais elle irait aussi en rencontrer d'autres qui traversent le centre de notre pays, perpendiculairement aux deux frontières du nord et du midi. Nous avons été frappés de la nécessité d'avoir une position militaire sur cette route. Or, quelle était la position la plus favorable, si ce n'est le point d'intersection entre cette route et le Démer ? Notre projet est en outre des plus économiques ; car il s'agit, non plus de faire d'Aerschot une place entièrement fortifiée, mais d'établir, en avant de cette ville, un fort qui commanderait en même temps et la route à construire et la route d'Aerschot à Lierre. L'ouvrage que nous vous proposons de construire, messieurs, a encore un autre avantage, c'est de défendre les barrages du Démer, de défendre, par conséquent, les inondations ». *APC*, 9 février 1846, p. 606.

³⁰ *APC*, 10 février 1846, p. 620.

³¹ *Ibidem*.

³² *APC*, 9 février 1846, p. 606.

intérêts militaires. Ils comptent bien, par leur insistance, laisser le cabinet et s'improvisent stratèges pour la circonstance :

« Le Génie militaire est très souvent difficile pour la construction de routes. C'est ainsi qu'à Anvers, on avait demandé une route qui devait relier un faubourg à l'autre. Le ministre de la Guerre s'est opposé à la construction de cette route pendant trois ans ; cependant les difficultés ont été levées, la route a été construite, et cependant l'on n'a pas fait un seul travail pour la défense de la place. Je crois que l'on pourrait également laisser construire la route de Zammel vers Aerschot, sans mettre en péril la sécurité du pays, si on ne construit pas en même temps les fortifications que l'on demande »³³.

Le projet du général Du Pont n'est finalement pas voté. En raison de cet échec, le ministre de la Guerre tient parole et déclare ouvertement à la Chambre que la route Zammel – Aarschot ne sera pas construite dans ces conditions. Il s'attire alors une nouvelle volée de bois vert de la part des députés de Campine. L'argument suivant développé par Osy dans son intervention est utilisé : la route peut très bien être construite. Il sera toujours temps de constituer un nouveau dossier par la suite pour voter les crédits nécessaires au fort d'Aarschot. Précisons d'ores et déjà que ce dernier fort ne sera jamais construit³⁴.

La commission militaire de 1847-1848 défend une nouvelle fois l'idée de fortifier la frontière nord. Selon cette commission, il est indispensable de fortifier Aarschot et Malines pour constituer avec Diest une ligne de défense sur le Démer, la basse Dyle et le Rupel. Cette ligne de défense serait utile autant dans une guerre contre les Pays-Bas et l'Allemagne que comme ligne de repli dans une guerre contre la France³⁵. Lors de la reprise des travaux de cette commission en 1851, les « défilés » d'Aarschot et de Malines sont toujours cités parmi les points du quadrilatère défensif belge à fortifier³⁶. Pour la première fois cependant, cette commission insiste sur l'importance d'Anvers comme zone de repli. Les partisans du principe de concentration des forces commencent à se faire entendre et leurs vues triompheront bientôt de celles des partisans du système de défense à la frontière. Les derniers scrupules militaires contre l'établissement de routes à proximité des frontières seront alors levés. Une des dernières routes à rencontrer quelque résistance est la route de Turnhout à Tilburg. Le député catholique et antimilitariste Coomans interpelle le ministre de la Guerre à la Chambre le 17 janvier 1850. Son arrondissement réclame depuis 18 ans une voie de communication avec la

³³ APC, 10 février 1846, p. 619.

³⁴ APC, 13 février 1846, p. 650-653.

³⁵ GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances...*, p. 272.

³⁶ DE RYCKEL (L.), baron, *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 259.

Hollande. Il n'en possède pas une seule sur une ligne de frontière qui a plus de dix lieues de développement car le Génie militaire n'a cessé depuis l'indépendance du pays de s'y opposer. Le ministre de la Guerre explique que cette opposition avait sa raison d'être par le passé. Que désormais la place de Diest est presque achevée et que le Génie militaire n'est donc plus opposé à la construction de cette route³⁷.

B. Du traité des XXIV articles jusqu'au démantèlement de Maastricht en 1867

L'article 4 du traité du 19 avril 1839 stipule que le Roi des Pays-Bas possède, soit en sa qualité de Grand-Duc de Luxembourg, soit pour être annexés à la Hollande, les territoires de l'ancien Duché de Limbourg que la conférence de Londres lui réserve sur les rives droite et gauche de la Meuse. Le reste du Limbourg est intégré à la Belgique. Ce partage du Limbourg en 1839 trouve son origine dans le Congrès de Vienne de 1815. A l'époque, le Luxembourg avait été donné à la maison d'Orange-Nassau, en compensation des principautés de Dillembourg, Diez, Siegen et Hadamar réunies à la Prusse. Le Roi des Pays-Bas devenait donc de plein droit membre de la Confédération germanique en tant que Grand-Duc de Luxembourg. Pour la Confédération germanique, il s'agissait d'un avantage stratégique non négligeable puisque la forteresse de Luxembourg devenait ainsi une forteresse fédérale. En 1839, le traité des XXIV articles fixe définitivement les frontières de la Belgique. La partie dite « wallonne » du Luxembourg est intégrée à la Belgique. Le partage du Luxembourg oblige la conférence de Londres à trouver une compensation pour les Pays-Bas dans le Duché de Limbourg qui est alors séparé entre la Belgique et les Pays-Bas. Le Limbourg hollandais constitué essentiellement des territoires sis sur la rive droite de la Meuse est attribué à la couronne néerlandaise, tout en conservant un lien ténu avec la Diète germanique. Ce lien est en fait une transposition de la servitude fédérale luxembourgeoise, transposition réclamée par la Diète. Au départ, Guillaume Ier avait souhaité soustraire « son Limbourg » de tout lien politique avec l'Allemagne mais la Diète s'était opposée à cette prétention pour des raisons stratégiques ; en faisant valoir la perte du Luxembourg wallon comprenant la route militaire d'Arlon et la forteresse de Bouillon, la Confédération germanique avait réussi à s'installer en compensation sur la rive droite de la Meuse. En réalité, le gain stratégique acquis par la Confédération est minime car au cours des négociations précédant la signature du traité le 19 avril 1839, Guillaume Ier parvient, grâce à l'appui de la France, à détacher de la servitude

³⁷ APC, 17 janvier 1850, p. 487.

germanique les villes et forteresses de Maastricht et Venlo. Qui plus est, il prétend soumettre le territoire limbourgeois au même régime constitutionnel que le reste du royaume des Pays-Bas sans pour autant porter préjudice à la constitution fédérale allemande. Non sans protester, la Diète cède finalement sur tous les points le 5 septembre 1839³⁸. Guillaume Ier est néanmoins tenu de fournir un contingent militaire à la Diète en tant que Duc de Limbourg et Grand-Duc de Luxembourg. Pour le Limbourg, le ministre néerlandais de la Guerre transforme simplement quelques unités hollandaises en contingent fédéral. Pour le Luxembourg, on crée un contingent fédéral propre et l'on recrute les cadres parmi les Luxembourgeois au service des Pays-Bas³⁹.

Les événements révolutionnaires de mars 1848 donnent naissance en Allemagne à un mouvement populaire en faveur de l'unité allemande. Ce mouvement démocratique se concrétise institutionnellement dans le courant du mois de juillet 1848 par la création d'une Assemblée nationale à Francfort, le Parlement de Francfort, constituant un pouvoir central provisoire auquel la direction des affaires publiques a été confiée. L'Archiduc autrichien Jean est élu Vicaire de l'Empire et le Parlement de Francfort transmet au pouvoir impérial les droits et devoirs qui lui sont assignés par la Constitution⁴⁰. Epargnée par la vague révolutionnaire mais néanmoins sur ses gardes, la Belgique s'interroge sur l'attitude à avoir vis-à-vis des nouvelles institutions allemandes. Malgré les réticences de l'allié anglais à reconnaître la légitimité du mouvement démocratique allemand, considéré comme un danger pour le principe monarchique, la prudence dicte à l'Etat belge de reconnaître les nouvelles institutions allemandes, à l'instar de ce qui avait été fait pour la seconde République⁴¹. Le cabinet de Bruxelles aurait pu se cantonner à cette reconnaissance si son attention n'avait pas été attirée peu après par les prétentions de l'Assemblée nationale de Francfort de soumettre le Duché du Limbourg néerlandais à la future constitution générale de l'Empire d'Allemagne. En effet, le 27 mai 1848, l'Assemblée de Francfort déclare unilatéralement que toutes les constitutions particulières des Etats allemands en désaccord avec la constitution générale à

³⁸ DE RIDDER 3, I, p. XXXI ; DE LANNOY (Fleury) (Abbé), *Le Duché de Limbourg et le Parlement de Francfort*, in *Mélanges d'Histoire offerts à Charles Moeller à l'occasion de son Jubilé de 50 années de professorat à l'Université de Louvain, 1863-1893 par l'association des anciens membres du séminaire historique de l'Université de Louvain*, II : *Epoque moderne et contemporaine*, Louvain, Bureaux du Recueil ; Paris, A.Picard et Fils, 1914, p. 564-567 ; BANNING (E.), *Les traités de 1815 et la Belgique...*, p. 38-42.

³⁹ SPANG (Paul), *Une conséquence du Traité de Londres de 1867 : la réforme de la Force armée luxembourgeoise*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XIX, 1967, 1, p. 56-57.

⁴⁰ Comte de Briey, ministre de Belgique auprès de la Confédération germanique (Francfort) à d'Hoffschmidt, ministre belge des Affaires étrangères (Bruxelles), le 17 juillet 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 369, p. 154-155.

⁴¹ D'Hoffschmidt (Bruxelles) à Briey (Francfort), le 25 juillet 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 381, p. 175-176.

créer pour l'Empire ne seront valables que dans la mesure de cette dernière. En d'autres termes, cela signifie que tous les territoires appartenant à la Confédération germanique devront reconnaître à l'avenir la primauté de la future constitution de l'Empire sur leur propre constitution. Dans la mesure où le Duché de Limbourg appartient en théorie à la Confédération germanique depuis 1839, cette déclaration implique de facto l'annexion du Duché de Limbourg à l'Empire d'Allemagne. Le 19 juillet 1848, le Parlement de Francfort se veut plus explicite encore et déclare qu'il considère désormais l'article 4 du traité des XXIV articles, constitutif des frontières de la Belgique et des Pays-Bas en 1839, comme incompatible avec la constitution fédérale allemande. Devant cette prétention exorbitante, il n'est plus permis de douter des ambitions expansionnistes du Parlement de Francfort. D'autant plus que dans l'exaltation générale des premiers mois, des députés allemands déclarent que l'Escaut et la Meuse sont des fleuves allemands appelés tôt ou tard à rejoindre la grande famille germanique⁴².

Dans cette question du Limbourg, les inquiétudes de la Belgique sont doubles. Sur le plan du droit international, l'incorporation du Limbourg hollandais à l'Empire allemand signifierait la remise en question des traités d'avril 1839 constitutifs du statut territorial belge⁴³. Sur le plan stratégique, la présence sur la Meuse limbourgeoise des forteresses de Venlo et surtout Maastricht est soulignée par les Belges comme un argument de poids plaçant en faveur du *statu quo* territorial. Selon Nothomb, le ministre de Belgique à Berlin, la France ne permettra en effet jamais à l'Allemagne d'occuper militairement la Meuse en s'emparant des deux forteresses et sait-on jamais « en fortifiant peut-être Ruremonde »⁴⁴. La Belgique est également inquiète devant la perspective de voir sa frontière avec l'Allemagne allongée vers le cours septentrional de la Meuse aisément franchissable en cas de guerre :

« La Belgique ne peut voir avec indifférence de telles prétentions, bien qu'elles soient loin d'être accomplies. Autre chose doit être pour nous, au point de vue stratégique, que Maastricht appartienne isolé à un peuple d'une importance inférieure à la nôtre, placé sur la rive gauche de la Meuse, et qui atteint déjà notre frontière sur tant d'autres

⁴² MAEB, CP, Confédération germanique, IV, Briey (Francfort) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 7 août 1848.

⁴³ « Assurément, nous ne pouvons voir avec indifférence un projet tendant à porter atteinte à des arrangements qui forment la base de notre existence politique ; car, méconnus sur un point, ils courraient bientôt le risque de l'être sur tous et nous arriverions ainsi à être privés, en fait comme en droit, de toute garantie positive ». D'Hoffschmidt (Bruxelles) aux principales légations belges, le 16 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 381, p. 222-223.

⁴⁴ Les fortifications de Ruremonde ont été détruites au XVIII^e siècle. Nothomb, ministre de Belgique à Berlin à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 9 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 404, p. 201-202 ; BANNING (E.), *Les traités de 1815 et la Belgique...*, p. 47-48.

points mal défendus, autre chose de la voir entre les mains d'un peuple de 45 millions d'habitants, qui peut en faire une tête de pont, y établir une place d'armes et y accumuler un matériel de siège immense, dont Liège pourrait être la première victime. La Meuse ne serait plus pour nous, elle serait contre nous, et un jour suffirait pour transporter devant Hasselt, Saint-Trond ou Tirlemont, assez de mortiers, de bombes pour faire ouvrir immédiatement des portes que la garde civique pourrait défendre plusieurs jours si l'ennemi n'avait pas recours à de tels moyens. Si Maastricht devient place d'armes allemande, notre neutralité ne sera-t-elle pas terriblement menacée ? »⁴⁵

La question suscite dans la presse ou dans les dépêches diplomatiques des considérations intéressantes. Le *Journal du Limbourg*, farouchement opposé aux visées de l'Assemblée de Francfort, considère que le transfert est impossible dès lors que l'on se place sur le plan militaire. La Hollande ne peut pas en effet envisager de céder le pays de Limbourg tout en gardant les deux forteresses de Venlo et Maastricht : « (...) elle n'y a aucun intérêt ; ce serait pour elle une charge énorme sans compensation aucune »⁴⁶. Le Baron Willmar, ministre de Belgique à La Haye, pense lui aussi que la place de Maastricht constitue un enjeu énorme en cas de négociations mais il reste dubitatif sur la possibilité d'un transfert : « S.M. Guillaume II tient trop, d'un autre côté, à ses idées ou ses illusions de Puissance militaire pour que l'idée de sacrifier Maastricht ait pu lui venir, comme elle est venue à beaucoup de personnes du pays et surtout de Maastricht même (...) »⁴⁷. Une autre solution, si transfert il doit y avoir, serait de neutraliser Maastricht. Dans ce cas, « ni la Belgique, ni la France ne pourraient élever aucune objection contre le démantèlement de Maastricht mais il n'en serait pas de même de l'Angleterre qui doit désirer que Maastricht subsiste comme boulevard de l'Allemagne contre la France »⁴⁸. Dans cette question, la Belgique reste particulièrement attentive au positionnement des Puissances garantes du traité de 1839, Puissances auxquelles le Roi des Pays-Bas a d'ailleurs fait appel pour faire respecter ses droits. La Russie se déclare carrément hostile au projet⁴⁹. La Prusse n'évacue pas la possibilité d'une négociation, ce qui suscite immédiatement certaines craintes du côté belge à propos de la solidité des garanties données en 1839 par les grandes Puissances desquelles dépend sa propre sécurité⁵⁰. Toutefois, la Belgique est quelque peu rassurée lorsqu'elle reçoit les textes des notes prussiennes et autrichiennes, quasi identiques en substance, où les deux Puissances affirment chacune

⁴⁵ Briey (Francfort) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 7 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 398, p. 196-197 ; HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849...*, p. 412.

⁴⁶ *Journal du Limbourg*, 22 juillet 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 365, p. 165.

⁴⁷ Willmar, ministre de Belgique à La Haye à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 14 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 416, p. 220.

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ Comte O'Sullivan de Grass, ministre de Belgique à Vienne à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 10 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 407, p. 203-206.

⁵⁰ Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 22 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 424, p. 231-232.

respectivement qu'elles entendent bien régler la question dans le strict respect des traités existants. Si leur application peut parfois offrir matière à des interprétations diverses, toute modification des transactions de 1839 ne pourra se faire que « moyennant un arrangement conclu de gré à gré »⁵¹.

Le problème est que deux versions s'affrontent sur le sens à donner aux traités. Du côté hollandais, les juristes considèrent que les prétentions allemandes sont complètement illégitimes. Selon ces derniers, le Limbourg n'est allemand qu'en vertu des traités de 1839. A l'époque, l'alternative a été laissée au Roi des Pays-Bas de posséder ce territoire soit en sa qualité de Grand-Duc de Luxembourg, soit pour être réuni à la Hollande. Guillaume I^{er} ayant opté pour la seconde alternative, la partie du Limbourg réunie à la Hollande fut érigée en Duché et Guillaume I^{er} demanda d'accéder avec ce Duché hollandais à la Confédération germanique en remplacement des parties de territoire cédées à la Belgique dans le Grand-Duché de Luxembourg. Ces dispositions ont été reconnues par la Diète germanique dans sa séance du 5 septembre 1839. La Confédération germanique, par l'organe de la Diète, a donc reconnu l'existence du Duché de Limbourg comme faisant partie de la Hollande et comme étant soumis au même régime, sauf les obligations résultant de ses rapports fédéraux. Si l'Assemblée nationale de Francfort désire revenir sur les traités, si elle se prétend propriétaire de tous les Etats qui font partie de la Confédération, qu'elle revendique donc le Luxembourg cédé à la Belgique. Son titre sur le Luxembourg est ancien, son titre sur le Limbourg est nouveau et résulte de traités qu'elle-même remet en question. Car si ces traités sont déclarés caducs, le Limbourg n'est plus allemand ; il redevient, comme en 1830, province du Royaume des Pays-Bas et il reste alors à trancher la question du Luxembourg avec la Belgique⁵².

Si le ministère belge des Affaires étrangères semble rassuré sur la position prussienne à l'égard des traités de 1839, les renseignements que Nothomb envoie de Berlin sont plus alarmistes et signalent le risque d'un ralliement possible des Etats secondaires de l'Allemagne aux prétentions de l'Assemblée de Francfort. Ainsi von der Pforden, ministre des Affaires étrangères de la Saxe Royale, insiste lourdement sur les termes de l'échange de 1839 entre la Belgique et les Pays-Bas. Selon lui, les territoires limbourgeois provenant de l'échange avec la Belgique ont acquis un caractère germanique du fait de la transaction. Il ne s'agit donc pas

⁵¹ O'Sullivan de Grass (Vienne) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 30 août 1848, DE RIDDER 3, doc. n° 429, p. 246.

⁵² *Journal du Limbourg*, 22 juillet 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 365, p. 165 ; O'Sullivan de Grass (Vienne) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 10 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 407, p. 205-206.

de contester à la Belgique la possession du « Luxembourg wallon », qui est une affaire classée, mais d'assurer dans la pratique la compensation qu'on a accordée à la Confédération germanique en 1839 dans le Limbourg. Le ministre de Saxe se veut même plus précis et remonte aux considérations qui ont présidé à la formation du Duché de Limbourg. Il existe certes des territoires limbourgeois qui revenaient de droit à la Hollande, d'après le *postliminium* de 1790 : Venlo par exemple. En revanche, d'autres comme Ruremonde, d'après le même *postliminium*, ne lui revenaient pas et étaient cédés par la Belgique en compensation du Luxembourg wallon⁵³. Et von der Pforden d'insister sur le fait que Guillaume II a consenti en avril 1848 à faire élire dans ce Duché deux députés à l'Assemblée nationale de Francfort, ce qui prouve bien que les territoires provenant de l'échange n'ont pas perdu leur caractère germanique⁵⁴.

Comme d'habitude, la position anglaise fait figure d'exception. La frilosité de la Grande-Bretagne, répugnant à s'immiscer dans cette affaire⁵⁵ appelle à notre avis le raisonnement suivant : soit Londres s'ingénie à ne pas traiter la question car ce serait reconnaître *de facto* une certaine forme de légitimité à l'Assemblée de Francfort ; soit Londres n'entend pas faire pression contre la possession de Maastricht par les Allemands puisqu'elle ne remet pas fondamentalement en cause le principe d'une Barrière érigée sur la Meuse contre la France. Quoiqu'il en soit, les Pays-Bas regrettent l'isolationnisme anglais et espèrent que la Belgique dont les intérêts dans la question sont soulignés à dessein⁵⁶, pourra faire pression sur l'Angleterre par l'intermédiaire de Léopold Ier dont on connaît les liens intimes avec la Reine

⁵³ « Pour ne pas entrer dans des énumérations, on a dit que le roi Guillaume Ier posséderait les territoires de la rive droite de la Meuse, soit en sa qualité de grand-duc du Luxembourg, *ce qui s'applique à tous les territoires en dehors du postliminium de 1790 et tombe dans l'échange*, soit pour être réunis à la Hollande, *ce qui s'applique à tous les territoires non pas cédés, mais plutôt abandonnés par la Belgique et ayant fait partie de la Hollande en 1790.* » Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 13 septembre 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 445, p. 260-261.

⁵⁴ *Idem*, p. 262. En raison de l'agitation démocratique secouant le Limbourg, Guillaume Ier n'avait pas osé s'opposer à l'élection de ces représentants. DE LANNOY (Fleury) (Abbé), *Le Duché de Limbourg et le Parlement de Francfort...*, p. 567.

⁵⁵ Le Gouvernement anglais a déclaré à la Chambre des Communes que les renseignements qu'il possédait sur la question du Limbourg ne lui permettaient pas d'apprécier s'il avait le droit d'intervenir dans cette question ni d'ailleurs de se prononcer sur la manière la plus opportune de le faire. Van de Weyer, ministre de Belgique à Londres à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 5 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 392, pp. 189-190.

⁵⁶ « On insiste sur l'intérêt que la Belgique elle-même aurait à ce que cette question du Limbourg ne fût pas résolue d'après les vues de l'assemblée de Francfort quoiqu'on n'articule d'autre preuve de cet intérêt que l'inconvénient qu'aurait pour la Belgique un contact immédiat avec le grand empire d'Allemagne. En parlant ainsi, on ne songe pas que ce contact immédiat a lieu déjà le long des provinces de Liège et de Luxembourg, mais que les véritables intérêts politiques et stratégiques pour la monarchie belge sont dans les traités et dans la place de Maestricht ». Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 27 septembre 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 452, p. 470.

Victoria⁵⁷. D'aucuns parlent d'ailleurs aux Pays-Bas d'un mouvement des troupes belges à la frontière du Limbourg que le Gouvernement hollandais considérerait comme un appui supplémentaire dans la sauvegarde de son bon droit⁵⁸. En effet, il s'agit de calmer les sécessionnistes les plus exaltés, prêts à prendre les armes contre le « joug hollandais ». Le Gouvernement néerlandais n'attend d'ailleurs pas l'avis des Puissances pour réagir énergiquement sur le terrain. Il envoie sur place des forces militaires chapeautées par un commissaire extraordinaire⁵⁹. La question du Limbourg perdra en acuité dans le courant du mois de novembre avec le vote par les Etats généraux de la nouvelle constitution néerlandaise qui donne satisfaction à de nombreux griefs limbourgeois. La campagne électorale pour les nouveaux Etats généraux et les luttes de partis mettent un terme aux désirs d'indépendance des députés limbourgeois⁶⁰. Du côté de Francfort, l'on estimait depuis le mois de septembre que la question n'était guère urgente et qu'il valait mieux ne pas froisser les Puissances européennes déjà très réactives à propos de la question des Duchés danois. Toutefois, la nouvelle constitution néerlandaise, votée par les Etats généraux et citant le Limbourg parmi les provinces hollandaises, suscite auprès du Parlement de Francfort un dernier sursaut d'orgueil. Cette assemblée y voit une volonté de préparer subrepticement la sortie du Limbourg de la Confédération germanique⁶¹. C'est pourquoi elle vote une résolution très ferme le 24 novembre 1848 :

« Le pouvoir central est chargé de protester contre l'introduction de la nouvelle loi fondamentale néerlandaise dans le Duché de Limbourg et de s'y opposer par tous les moyens qui lui paraîtront convenables »⁶².

Le refus de Frédéric-Guillaume IV de ramasser dans la « fange » la couronne impériale offerte par le Parlement de Francfort provoque un sursaut d'agitation en Westphalie et dans les provinces rhénanes en mai 1849. Le chef de cabinet du Gouvernement néerlandais Lightenvelt se souvient alors des troubles qu'ils avaient déjà dû résorber *manu militari* l'année précédente. D'accord avec Guillaume III, il propose à la Belgique d'établir sur la Meuse un « cordon défensif » commun avec la Hollande en établissant une correspondance directe et

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 18 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 420, p. 226.

⁵⁹ DE LANNOY (Fleury) (Abbé), *Le Duché de Limbourg et le Parlement de Francfort...*, p. 567.

⁶⁰ Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 16 novembre 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 470, p. 290-292 ; HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849...*, p. 412-413 ; DE LANNOY (Fleury) (Abbé), *Le Duché de Limbourg et le Parlement de Francfort...*, p. 577.

⁶¹ DE LANNOY (Fleury) (Abbé), *Le Duché de Limbourg et le Parlement de Francfort...*, p. 577-578.

⁶² Citée in *Luxemburg and Limburg*. Books prepared under the Direction of the Historical Section of the Foreign Office (n° 27), London, H.M. Stationery Office, 1920, p. 36.

discrète entre les commandants de Maastricht et de Liège⁶³. A nouveau, la Belgique se montre très soucieuse de ne pas alerter les Puissances voisines par des mesures militaires qui pourraient être interprétées comme un geste offensif en contradiction avec sa neutralité. Lorsque la réponse très modérée et courtoise de la Belgique parvient à La Haye, les esprits se sont calmés. On ne songe plus qu'à surveiller les transfuges en échelonnant sur les frontières de la Gueldre et du Limbourg des escadrons de cavalerie et en plaçant des canonnières dans le Waal à hauteur de Nimègue⁶⁴. Cependant, l'idée d'une collaboration militaire belgo-hollandaise en cas de danger est désormais acquise. Ainsi, après le décès subit de Guillaume II, le 17 mars 1849 et l'avènement de son fils Guillaume III, Léopold Ier se montre confiant en l'avenir de l'amitié belgo-hollandaise :

« Les deux pays ont tout à gagner par des relations d'une cordiale amitié et n'ont qu'à perdre par une politique contraire. J'avais déjà établi avec Guillaume II de bonnes relations, et je pense que le nouveau règne offrira, sous ce point de vue, des chances favorables. (...) La Hollande et la Belgique, unies pour la défense commune et en bonne amitié, offrent ensemble, avec l'Angleterre, une force assez respectable, et je considère cet ordre des choses comme étant le plus important que l'Angleterre ait à protéger et à conserver sur le continent en Europe »⁶⁵.

Avec la dispersion des membres du Parlement de Francfort et la restauration de la Confédération germanique en 1850, un *modus vivendi* est finalement trouvé entre la Diète et les Pays-Bas sauvegardant les intérêts des deux parties ; la double allégeance du Limbourg est préservée. Cette double allégeance se prolonge jusqu'à la victoire de la Prusse sur l'Autriche à Sadowa en 1866, consacrant la disparition définitive de la Confédération germanique. Lors de la conférence de Londres en 1867, à propos de la question du Luxembourg, les Puissances déclarent que le Limbourg fait désormais intégralement partie des Pays-Bas ; sa connexion avec l'Allemagne est définitivement supprimée⁶⁶. Cependant, avant le règlement définitif de son statut en 1866-1867, la question du Limbourg-Luxembourg continue de diviser l'opinion des diplomates hollandais. Chez certains, l'idée de se débarrasser du Grand-Duché de Luxembourg afin de récupérer une souveraineté de plein droit sur le Limbourg, c'est-à-dire sans ses attaches avec la Confédération germanique, est très populaire. Des ouvertures sont

⁶³ Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 18 mai 1849, extrait cité dans HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849...*, p. 415.

⁶⁴ Lettres de Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), les 22 et 26 mai 1849, extraits cités dans HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849...*, p. 417.

⁶⁵ Lettre de Léopold Ier (Laeken) à Van de Weyer (Londres), le 25 mars 1849, reproduite dans BRONNE (Carlo), *Lettres de Léopold Ier...*, p. 280.

⁶⁶ *Luxemburg and Limburg...*, p. 36.

proposées dans ce sens à la Belgique en 1851. Mais comme elles sont initiées à l'insu de Guillaume III, elles resteront finalement lettre morte⁶⁷.

Il faut dire que l'antique forteresse continue de susciter un vif intérêt sur le plan militaire. L'avènement du second Empire réactive en effet dans les cours européennes la crainte d'une expansion française hors de ses frontières. A ce titre, la Prusse continue de considérer Maastricht comme un élément essentiel de sa propre défense. D'un autre côté, la politique défensive belge s'oriente beaucoup plus naturellement à l'époque vers la garantie des Puissances du Nord. Nous avons d'ailleurs vu plus haut que des contacts discrets entre Léopold Ier et Frédéric-Guillaume IV ont eu lieu au début de l'année 1853. Dans sa correspondance, le Souverain belge définit précisément la trouée du Limbourg comme la position défensive idéale d'une armée belgo-prussienne en cas de guerre avec la France. L'armée belge appuyée sur Anvers et la ligne du Démer serait flanquée sur la Meuse inférieure par une armée prussienne qui pourrait s'appuyer sur Maastricht et la seconde ligne des forteresses néerlandaises⁶⁸.

Or quelques mois plus tard, le 30 novembre 1853, le général Willmar ministre de Belgique à La Haye rapporte que des rumeurs circulent dans la presse concernant le désarmement partiel de la place de Maastricht, notamment à propos du transfert d'un certain nombre de bouches à feu vers l'arsenal de Delft⁶⁹. Ces rumeurs sont confirmées peu après. Le ministre de Belgique a eu l'occasion de s'entretenir avec un officier général de l'artillerie qui s'est exprimé sur la piètre valeur de la place, « dominée par des points d'où l'artillerie à grande portée moderne pourrait l'ouvrir »⁷⁰. Willmar indique en outre que la réduction de l'armement de Maastricht n'est contestée par personne aux Pays-Bas⁷¹. *La Vedette du Limbourg* du 28 janvier 1854 confirme qu'à partir du mois de mai, la garnison sera réduite à deux bataillons, un escadron et quatre-vingts artilleurs. Selon le journal, des rumeurs circulent concernant une éventuelle cession à la Belgique. En réalité, outre les progrès de l'artillerie de siège au cours des dernières années, la forteresse réclame des effectifs considérables pour être efficacement

⁶⁷ Sur ces ouvertures, voir DISCAILLES (E.), *Trois dates de l'histoire du Grand-Duché de Luxembourg, 1839, 1851, 1867*, Bruxelles, Hayez, 1907.

⁶⁸ MAEB, IND, I, Lettre de Léopold Ier à Frédéric Guillaume IV, le 8 février 1853.

⁶⁹ MRA, Fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5, Willmar (La Haye) à de Brouckère, ministre belge des Affaires étrangères (Bruxelles), le 30 novembre 1853.

⁷⁰ MRA, Fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5, de Brouckère au général Anoul ministre belge de la Guerre, Bruxelles, le 9 janvier 1854.

⁷¹ *Ibidem*.

défendue. Ces effectifs, le Gouvernement des Pays-Bas préfère les employer à la protection du cœur du pays⁷².

Avant même d'obtenir une confirmation officielle par voie diplomatique, le ministre belge de la Guerre se montre dès le mois de décembre vivement préoccupé par les rumeurs d'amoindrissement de la garnison de Maastricht. Il comprend bien que la décision néerlandaise puisse être justifiée par le fait que la place est grandement excentrée : « (...) dans une guerre défensive, comme on a derrière elle Venlo et les places de la Basse-Meuse, son intérêt est un objet secondaire »⁷³. En revanche pour la défense du territoire belge, Maastricht revêt un intérêt considérable :

« Pour nous, Maastricht n'est ni trop en avant, ni trop en arrière : elle est au point précis où nous pouvons la désirer. Elle est d'une manière remarquable dans le système de nos forteresses ; elle forme vers notre gauche un point d'appui respectable pour nos lignes de défense en avant d'Anvers, et elle couvre et facilite en outre, l'arrivée des secours par la frontière de l'Est. Sans elle, notre ligne du Démer est incomplète et, dans bien des cas, la jonction des troupes prussiennes avec les nôtres, une opération des plus précaires. (...) Mon opinion est, en conséquence, qu'il ne faut rien négliger pour y faire maintenir en tout temps, une garnison suffisante, un matériel de beaucoup supérieur à celui qu'il s'agit d'y laisser, en un mot, pour qu'elle soit préparée sous tous les rapports à remplir dignement (...) la mission que sa position lui assigne... »⁷⁴.

Le ministre des Affaires étrangères suggère à son collègue de la Guerre de chercher dans ses propres archives pour vérifier si les Pays-Bas ne sont pas tenus, en vertu des traités de 1815, de maintenir une certaine quantité d'hommes et de matériel à Maastricht dans le cadre du renouvellement de la Barrière contre la France après la campagne des Cent-jours⁷⁵. Les espoirs du ministre sont néanmoins déçus car si l'article 3 du traité de la Barrière stipule bien que les Pays-Bas doivent toujours entretenir un corps de 30 à 35.000 hommes, la répartition de ces troupes est laissée à la libre appréciation du Gouvernement des Pays-Bas. Néanmoins la participation de Wellington et des officiers du *Royal Engineer* à l'érection et l'entretien de la nouvelle Barrière dressée face à la France laisse supposer au ministre que la correspondance entre Londres et La Haye renferme sans doute des stipulations particulières

⁷² *La Vedette du Limbourg*, le 28 janvier 1854, coupure de presse dans MRA, fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5.

⁷³ MRA, Fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5, Anoul à de Brouckère, Bruxelles, le 14 décembre 1853.

⁷⁴ *Ibidem*.

⁷⁵ MRA, Fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5, de Brouckère à Anoul, Bruxelles, le 9 janvier 1854.

concernant Maastricht. C'est pourquoi il suggère au ministre des Affaires étrangères d'entreprendre une démarche à Londres pour obtenir si possible des informations adéquates afin de faire pression sur les Pays-Bas⁷⁶. Il est vraisemblable que cette démarche n'a jamais été faite ou du moins n'a pas abouti. Le 16 mai 1854, un rapport du commandant de la Lieutenance de Gendarmerie de Tongres vient définitivement confirmer les craintes belges. Le rapport indique que depuis le 1^{er} mai, d'importants détachements d'hommes et de matériel ont quitté la place de guerre. La garnison ne compte plus désormais que 1000 à 1200 hommes⁷⁷.

En vérité, la Belgique n'est pas la seule à s'inquiéter du changement effectué dans le système défensif des Pays-Bas. D'après le général Willmar, le ministre de Prusse à La Haye semble lui-même très préoccupé de l'affaiblissement d'une forteresse considérée comme partie intégrante de la défense de la Confédération⁷⁸. Et de fait, dans le courant du mois de décembre 1853, le ministre prussien des Affaires étrangères Otto von Manteuffel s'active pour tenter d'éviter le départ de la garnison. A Berlin, l'on considère que l'affaiblissement de Maastricht constituera une perte sèche pour le système défensif de l'Allemagne du Nord. Dans un rapport du 17 décembre 1853, Manteuffel conseille à Bismarck, représentant prussien auprès de la Confédération, d'opérer discrètement une démarche commune auprès des Pays-Bas avec le représentant autrichien Prokesch⁷⁹.

Bismarck va chercher à résoudre la question par une manœuvre habile en liant la question de Maastricht à celle de la forteresse de Luxembourg. En effet, depuis le traité du 8 novembre 1816 entre la Prusse et les Pays-Bas, renouvelé par le traité des XXIV articles de 1839, la Prusse fournit les trois quarts de la garnison de la forteresse qui doit compter au minimum 7000 hommes en temps de guerre. En théorie, les Pays-Bas fournissent le quart restant. En théorie car la Prusse est assez jalouse de l'homogénéité de la garnison de la forteresse si bien que depuis 1839, malgré leur droit théorique de garnison, les soldats luxembourgeois ont toujours été cantonnés à l'extérieur de la forteresse : à Echternach pour l'infanterie, à Diekirch pour la cavalerie et à Ettelbrück pour l'artillerie. Les officiers luxembourgeois se plaignent

⁷⁶ MRA, Fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5, Anoul à de Brouckère, Bruxelles, le 25 janvier 1854.

⁷⁷ MRA, Fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5, Rapport du commandant de la Lieutenance de Tongres, le 16 mai 1854.

⁷⁸ MRA, Fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5, Willmar (La Haye) à de Brouckère (Bruxelles), le 30 novembre 1853.

⁷⁹ POSCHINGER (Dr. Ritter von), *Preußen im Bundestag. Documente der K. Preuß. Bundestags-Gesandtschaft (1851-1859)*, IV, Leipzig, Verlag von S. Hirzel, 1884, p. 169.

par ailleurs régulièrement des conditions de logement, notamment à Echternach⁸⁰. Or fin de l'année 1853, le Gouvernement des Pays-Bas émet précisément une demande auprès de Berlin pour que les 1602 soldats luxembourgeois du IXe corps d'armée fédéral soient autorisés à être intégrés en temps de guerre à la garnison de Luxembourg. Bismarck, ministre plénipotentiaire à la Diète de Francfort, s'entretient de cette question avec Scherff, représentant luxembourgeois à Francfort⁸¹. Bismarck reconnaît qu'en temps de guerre, le maintien du contingent luxembourgeois en dehors de la forteresse n'est guère pratique tant sur le plan logistique que financier. Il oppose néanmoins un refus à la demande des Pays-Bas en faisant valoir auprès de Scherff l'importance pour la Prusse de conserver l'homogénéité de la garnison. Consulté sur cette affaire, le gouverneur prussien à Luxembourg von Wedell propose à Bismarck de faire d'une pierre deux coups en suggérant aux Pays-Bas en guise de « compensation » un transfert des troupes luxembourgeoises dans la forteresse de Maastricht : « ... la Confédération gagnerait ainsi un très important point de passage sur la Meuse »⁸². Lorsqu'il s'ouvre à Scherff de cette idée, Bismarck doit vite déchanter. Le représentant luxembourgeois fait valoir au diplomate prussien que son Souverain Guillaume III désire par-dessus tout tenir la Confédération germanique éloignée du Limbourg et qu'il n'acceptera jamais un tel marché⁸³.

Dans un rapport du 21 janvier 1854, Bismarck revient sur l'intérêt stratégique des forteresses limbourgeoises de Venlo et Maastricht qui sont susceptibles de former des « enclaves étrangères » dans la défense de la Confédération si les Pays-Bas restent neutres. Bien conscient de la politique ondoyante de La Haye à l'égard de Berlin, Bismarck indique cyniquement que l'intérêt de conserver une forte garnison à Maastricht dépend aussi des bonnes dispositions néerlandaises à l'égard de la Prusse. Si dans une crise, les Pays-Bas prenaient le parti de leur adversaire, l'intérêt prussien est alors que Maastricht soit faiblement occupée⁸⁴. Bismarck indique finalement à Manteuffel le 25 janvier 1854 que la démarche auprès des Pays-Bas concernant Maastricht a peu de chance d'aboutir. D'abord parce que

⁸⁰ SPANG (Paul), *Une conséquence du Traité de Londres de 1867 : la réforme de la Force armée luxembourgeoise*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XIX, 1967, 1, p. 57.

⁸¹ HAAG (Emil), *Bismarck und Luxembourg während der fünfziger Jahre*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXII, 1970, 4, p. 419.

⁸² Les propos de Wedell sont rapportés en note de bas de page dans POSCHINGER (Dr. Ritter von) (éd.), *Bismarck und der Bundestag, Neue Berichte aus Frankfurt a. M. 1851 bis 1859*, Berlin, Trenwendt, 1906, p. 158.

⁸³ Lettre de Bismarck (Francfort) à Wedell (Luxembourg), le 8 janvier 1854, reproduite dans POSCHINGER (Dr. Ritter von) (éd.), *Bismarck und der Bundestag, Neue Berichte...*, p. 155-159.

⁸⁴ Lettre de Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 21 janvier 1854, reproduite dans POSCHINGER (Dr. Ritter von) (éd.), *Bismarck und der Bundestag, Neue Berichte...*, p. 172-176.

dans le contexte explosif de la question d'Orient, une démarche diplomatique austro-prussienne trop appuyée risquerait d'éveiller inmanquablement les susceptibilités françaises. Ensuite parce que le représentant autrichien lui-même, quoique désireux selon Bismarck d'agir dans le sens des intérêts défensifs allemands, objecte que même avec l'aval néerlandais, la Confédération germanique n'accepterait jamais de faire de Maastricht une forteresse fédérale⁸⁵.

En définitive, le 17 novembre 1856, Guillaume III renouvelle le traité de 1816 en y apportant des modifications favorables à la Prusse. Le traité de 1856 avalise la présence unique de soldats prussiens dans la forteresse⁸⁶. Quelques années plus tard, le lien ténu qui attache encore le Souverain à la Confédération germanique ne sera pas sans causer une position relativement inconfortable aux Pays-Bas lors de la guerre franco-autrichienne de 1859. La possible participation de la Confédération germanique aux côtés de l'Autriche soulève l'hypothèse de l'envoi du contingent fédéral limbourgeois alors que les Pays-Bas souhaitent rester neutres dans le conflit⁸⁷. En 1867, Guillaume III profite de la disparition définitive de la Confédération germanique et du démantèlement consécutif de la forteresse de Luxembourg pour sanctionner également le démantèlement définitif de la place de Maastricht par décret royal du 29 mai 1867. Depuis longtemps déjà, la position excentrée de la forteresse, gourmande en hommes et en matériel, n'entraîne plus en adéquation avec la nouvelle concentration de la défense des Pays-Bas en arrière de ses zones inondables⁸⁸.

Une des conséquences pratiques du traité de Londres de 1867 réside dans le rapprochement de la Belgique et des Pays-Bas sur le plan diplomatique. La crainte d'une conflagration européenne après l'incident des chemins de fer franco-belges de 1869 conduit même à la fin de l'année à des conversations informelles entre le ministre belge de la Guerre le général Renard et quelques hauts officiers néerlandais. Les Pays-Bas fournissent notamment à la

⁸⁵ Lettre de Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 25 janvier 1854, reproduite dans POSCHINGER (Dr. Ritter von) (éd.), *Preussen im Bundestag...*, IV, p. 169.

⁸⁶ HAAG (Emil), *Bismarck und Luxembourg während der fünfziger Jahre*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXII, 1970, 4, p. 419

⁸⁷ TAMSE (C.A.), *Nederland en België in Europa (1859-1871). De zelfstandigheidspolitiek van twee kleine staten*, Den Haag, M. Nyhoff, 1973, p. 30 ; SPANG (Paul), *Une conséquence du Traité de Londres de 1867...*, p. 60-61.

⁸⁸ MORREAU (L.J.), *Bolwerk der Nederlanden. De vestingwerken van Maastricht sedert het begin van de 13e eeuw*, Assen, Van Gorcum, 1979, p. 316 ; SPANG (Paul), *Une conséquence du Traité de Londres de 1867...*, p. 62-64 ; DE ROO VAN ALDERWERELT (J.K.H.), *Nederlandsche troepen voor het Duitsche Bondsleger. Kort overzicht van de Luxemburg-Limburgsche en de Limburgsche bondscontingenten (1816-1867)*, in *De militaire spectator*, 1936, p.393-398.

Belgique des informations sur les conséquences de leur nouveau système défensif de concentration. Ces conversations ont lieu à l'insu de la France et de l'Allemagne mais n'aboutissent à aucun accord formel. Les fortifications d'Anvers comme les fortifications néerlandaises mobilisent un grand nombre d'hommes et laissent peu d'initiative aux deux petites armées pour une collaboration éventuelle⁸⁹.

C. L'axe ferroviaire Escaut – Meuse – Rhin et le corridor du Limbourg

1. Introduction : le « Rhin de fer » et la genèse du réseau belge

Les premiers projets en vue de l'établissement d'une « route en fer » en Belgique découlent des conséquences de 1830. Au lendemain de la révolution, la situation du port d'Anvers en concurrence directe avec Rotterdam et Amsterdam est particulièrement préoccupante pour les milieux politiques et économiques du royaume. Il est devenu vital pour l'économie anversoise, afin de ne pas tomber dans la dépendance des voies d'eau hollandaises pour ses exportations vers l'Allemagne, de créer une voie de communication directe Anvers – Cologne. En effet, après des siècles de stagnation économique due à la fermeture de l'Escaut, après les conséquences funestes pour son commerce de l'épopée napoléonienne, Anvers avait connu sous la maison d'Orange une véritable renaissance économique. Si cette renaissance est largement due à l'accroissement du marché intérieur belge en pleine révolution industrielle, elle est aussi liée au trafic de transit que la métropole assure en direction de l'Allemagne⁹⁰. C'est pourquoi Anvers réclame la création du « Canal du Nord », qui relierait les bassins de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin⁹¹.

Selon les cours de « géopolitique » donnés par le Baron Lambermont, directeur de la Politique au ministère des Affaires étrangères, au futur Roi des Belges le Prince Albert, le projet n'est d'ailleurs pas nouveau et a déjà suscité par le passé l'intérêt des ingénieurs habsbourgeois étant donné le caractère favorable de la topographie entre le bassin de l'Escaut et celui du

⁸⁹ MAEB, CP Pays-Bas, XVI, doc. n° 56, Van der Straten Ponthoz (La Haye) à Van der Stichelen, le 20 décembre 1869 ; TAMSE (C.A.), *Nederland en België in Europa (1859-1871)*..., p. 315.

⁹⁰ « En 1829, huit établissements se chargeaient du transport des marchandises par les eaux intérieures et le Rhin et un navire de 100 tonneaux était expédié chaque jour vers les grands marchés rhénans. Les statistiques marquent les progrès réalisés en dix ans : en 1819, Anvers expédiait vers Cologne 52.784 centner ; en 1828, 186.719 alors que Rotterdam n'en expédie plus que 148.619 au lieu de 157.714 ». DEMOULIN (Robert), *Guillaume Ier et la transformation économique des provinces belges (1815-1830)*, Liège, ULG, Faculté de Philosophie et Lettres, 1938, p. 338-339.

⁹¹ DEMOULIN (Robert), *Guillaume Ier*..., p. 344.

Rhin : Anvers n'est qu'à 183 kilomètres d'Uerdingen sur le Rhin et la contrée qui sépare les deux localités est plate, presque sans relief et ne présente guère d'autre obstacle que la traversée de la Meuse. Dès 1518 sous Charles Quint, un « Canal du Nord » est projeté par le Démer, la Gette et la Mehaigne. Quelques années plus tard, une jonction plus directe est proposée par le Démer et le Geer mais les troubles du règne de Philippe II en ajournent l'exécution⁹². Les travaux sont finalement commencés sous le règne des Archiducs Albert et Isabelle mais ils sont abandonnés à la paix de Westphalie en 1648. En 1805, Napoléon décide de réhabiliter le projet. Sous la houlette impériale, les travaux sont entamés en 1808 sur la presque totalité du parcours mais les événements politiques qui suivent viennent y mettre un terme⁹³. Durant les quinze années de règne de Guillaume Ier, le canal Meuse – Escaut est régulièrement réclamé par les Anversois mais la concurrence française est encore trop fraîche dans les esprits. Divers spécialistes consultés par le Commissariat général de la Guerre sur l'utilité stratégique de cette liaison, rappellent ainsi à plusieurs reprises au cours de l'année 1825 que le projet de canal commencé sous l'Empire n'avait pour but que de ruiner la République batave au profit d'Anvers. Malgré ces réticences des milieux militaires, Guillaume Ier finit par accorder une certaine importance au projet qu'il décide de faire étudier et, en 1829, les travaux commencent. Ils sont interrompus un an plus tard par la révolution belge⁹⁴.

Alors que l'on discute toujours à Londres du statut futur de la Belgique, les milieux économiques anversois s'activent pour que le projet ne soit pas enterré. Le comité d'industrie et de commerce de la province d'Anvers souligne, dans un rapport de février 1831, la nécessité d'obtenir de la Hollande la garantie de liberté de navigation par les eaux intérieures entre le Rhin et l'Escaut. Cependant, pour contourner le manque de bonne volonté prévisible de la Hollande dans ce dossier, le comité réclame que le Gouvernement s'occupe dès à présent de l'établissement d'un canal Escaut – Meuse – Rhin⁹⁵. Entretemps, deux initiatives liégeoises entrent en concurrence avec le projet anversois. Le 15 novembre 1830, le comité d'agriculture, d'industrie et de commerce de la ville de Liège, nouvellement créé, transmet au

⁹² *Précis historique sur la construction des chemins de fer en Belgique*, in *Annales des travaux publics de Belgique*, I, Bruxelles, 1843, p. 24.

⁹³ MAEB, Conférences du Baron Lambermont avec le Prince Albert, III, doc. n° 18 : Projet de canal d'Anvers au Rhin ; HARSIN (Paul), *Les projets de jonction de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin du 16^e au 19^e s.*, in *Annales de la Société scientifique de Bruxelles*, 51, 1931, p. 135-158.

⁹⁴ DEMOULIN (Robert), *Guillaume Ier...*, p. 344.

⁹⁵ STENGERS (Jean), *Léopold Ier et le chemin de fer d'Anvers au Rhin*, dans *Mélanges offerts à G. JACQUEMYNS*, Bruxelles, ULB, institut de sociologie, 1968, p. 581.

Gouvernement provisoire un premier avis portant sur les avantages d'une ligne de chemin de fer à créer entre Anvers et le Rhin. Le mois suivant, de manière totalement indépendante, l'homme d'affaires liégeois Télémaque Michiels, chargé d'affaires auprès de la Diète de Francfort, adresse à Sylvain Van de Weyer une missive abondant dans le même sens. Il revient à la charge de manière plus précise en janvier 1831 auprès du Comte de Celles, vice-président du comité diplomatique. Il est difficile d'établir en définitive qui du comité liégeois ou de Télémaque Michiels est réellement à la source de la prise en considération gouvernementale du projet ferroviaire. Il est certain que les arguments développés par Télémaque Michiels ont fait mouche auprès du ministère des Affaires étrangères, notamment les avantages qui découleraient du chemin de fer pour les régions qui seraient traversées ou desservies par ce dernier : le bassin de Liège d'une part pour lequel Michiels recommande un embranchement et d'autre part les provinces d'Anvers et du Limbourg – Liège⁹⁶. Quoiqu'il en soit, dès le mois de décembre, le principe d'une liaison ferroviaire à créer avec le Rhin fait l'objet d'un examen du comité de l'intérieur du Gouvernement provisoire qui l'approuve et le transmet pour étude à l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Teichmann⁹⁷. Se pose alors la question de savoir quel tracé la « route en fer » empruntera. Le relief exige plutôt que la voie de chemin de fer traverse le Limbourg hollandais et la vallée de la Meuse en aval de Maastricht, entre Maeseyk et Sittard, ceci afin d'éviter le relief des côtes de Meuse beaucoup plus accentué en amont de la ville et la traversée du pays vallonné sis sur la rive est de la Meuse dans le triangle Liège – Maastricht – Aix-la-Chapelle. Les implications politiques du projet sont donc évidentes car pour bénéficier d'un trajet exempt de toute influence hollandaise, les territoires qu'on laisserait à la Belgique du côté du Limbourg doivent rester suffisamment importants. La « route en fer » est réalisable dans le cadre du règlement territorial contenu dans le protocole des XVIII Articles mais la désastreuse campagne des Dix Jours d'août 1831 va remettre tout en question. Malgré les pressions politiques exercées par Sylvain Van de Weyer et le général Goblet à Londres afin de conserver une lanière de communication avec la Prusse par Ruremonde, les Belges n'obtiennent aucune garantie territoriale : en aval de Maastricht, la frontière reste définitivement fixée à la ligne de la Meuse. L'abandon à la Hollande de Venlo et surtout de Maastricht est désormais scellé. Il s'agit en effet de créer contre la France, outre celle de notre neutralité, une seconde Barrière

⁹⁶ STENGERS (Jean), *Léopold Ier...*, p. 574-579.

⁹⁷ LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges 1830-1913 : genèse du réseau et présentation critique de données statistiques*, Bruxelles, Académie royale des Sciences, des Lettres et des beaux-arts de Belgique, 1995, p. 165-168 ; STENGERS (Jean), *Léopold Ier...*, p. 577-580.

au profit de la Prusse⁹⁸. Cependant les démarches des deux émissaires belges n'ont pas été totalement vaines auprès de Lord Grey et Lord Palmerston qui parviennent à obtenir pour la Belgique une clause de garantie pour la construction d'une « route » ou d'un « canal » à construire dans le canton de Sittard⁹⁹ ; cette clause fait l'objet de l'article XII du Traité des XXIV articles¹⁰⁰. Il est entendu dans le langage diplomatique de l'époque qu'une « route » peut être aussi une « route en fer », c'est-à-dire une ligne de chemin de fer¹⁰¹. Les négociateurs de Londres ne jettent donc à la Belgique que quelques miettes pour assurer sa viabilité économique. Par la suite, le Gouvernement des Pays-Bas mettra d'ailleurs toute la mauvaise volonté du monde à reconnaître ce droit de passage à la Belgique, officiellement en se retranchant de façon pointilleuse derrière les termes du traité, officieusement en raison de la concurrence qu'une telle ligne aurait créée au *zeeuws-limburgse spoorweg*, un projet de chemin de fer néerlandais à capitaux anglais reliant le port de Flessingue à Venlo pour concurrencer Anvers¹⁰².

La liaison directe vers l'Allemagne sans passage par un territoire étranger n'est pas enterrée pour la cause. En effet, entre-temps, les ingénieurs belges Simons et De Ridder, à qui a été confié le projet, ont reconsidéré leur plan et exprimé leur doute concernant le tracé passant par Sittard. Ce tracé ne tient pas compte des besoins économiques du pays qui réclament plutôt un passage du chemin de fer par les centres industriels belges. Qui plus est, les deux ingénieurs font remarquer dans la seconde édition de leur mémoire à l'appui de la ligne tous les

⁹⁸ NOTHOMB (P.), *Les frontières du Limbourg et du Luxembourg. Lettres inédites de Léopold Ier, J.-B. Nothomb, C. Le Hon*, in *Revue Générale Belge*, mai 1950, p. 43-79.

⁹⁹ STENGERS (Jean), *Léopold Ier...*, p. 585-587.

¹⁰⁰ « Dans le cas où il aurait été construit en Belgique une nouvelle route ou creusé un canal qui aboutirait à la Meuse vis-à-vis du canton hollandais de Sittard, alors il serait loisible à la Belgique de demander à la Hollande, qui ne s'y refuserait pas dans cette supposition, que la dite route ou le dit canal fussent prolongés d'après le même plan entièrement aux frais et dépens de la Belgique par le canton de Sittard jusqu'aux frontières de l'Allemagne. Cette route ou ce canal, qui ne pourraient servir que de communications commerciales, seraient construits, au choix de la Hollande, soit par des ingénieurs et ouvriers que la Belgique obtiendrait l'autorisation d'employer à cet effet dans le canton de Sittard, soit par des ouvriers et ingénieurs que la Hollande fournirait et qui exécuteraient, aux frais de la Belgique, les travaux convenus, le tout sans charge aucune pour la Hollande et sans préjudice de ses droits de souveraineté exclusifs sur le territoire que traverseraient la route ou le canal en question ». DE RIDDER 2, p. 385-386.

¹⁰¹ La Belgique prend d'ailleurs soin de faire préciser à la Hollande la signification du mot « route » lors de la signature du Traité des XXIV articles entre les deux pays en 1839. Rapport de de Theux à la Chambre le 2 mai 1839, in *Moniteur belge*, 3 mai 1839.

¹⁰² Il fut invoqué que le traité ne prévoyait pas de chemin de fer mais une simple route contrairement à ce qui avait été précisé en 1839 et que cette obligation ne s'étendait pas à la construction d'un pont sur la Meuse dangereux d'un point de vue stratégique. La Belgique démontrant l'inanité de ces arguments, le Gouvernement néerlandais continua à ergoter en précisant que l'article XII autorisait bien la prolongation d'une route belge en territoire néerlandais mais que cette route belge n'existait pas encore, ce qui rendait impossible tout engagement de la part du Gouvernement néerlandais. HARTGERINK-KOOMANS (M.), *De corridor door Limburg*, in *Bijdragen voor de geschiedenis der Nerderlanden*, XIX, 1964, p. 220-221.

inconvenients qui résultent d'un passage en territoire étranger : « ...les traités à cet égard sont toujours soit rompus soit exécutés avec mauvaise foi »¹⁰³. Dès le mois de juillet 1831, Simons et De Ridder déposent de nouvelles propositions et le 26 juillet 1831, Teichmann adresse au Roi un rapport qui suggère la réalisation d'un chemin de fer au sud de Maastricht. Quoique rien n'ait encore été décidé définitivement outre-Manche, il est déjà notoire que les accords qui déboucheront de la conférence de Londres seront clairement défavorables à la Belgique. Il est difficile de dire si les deux ingénieurs en ont conscience lorsqu'ils changent leurs plans en juillet. Toujours est-il qu'en sus des avantages économiques du nouveau tracé, ce dernier permettra de pallier l'éventuelle perte de la rive droite de la Meuse au nord de Maastricht. Le chemin de fer proposé se dirige en effet « d'Anvers vers la vallée de la Dyle, passant de celle-ci dans celle du Démer, coupant le col qui sépare le bassin de l'Escaut de celui de la Meuse, suivant le cours du Jaer [Geer], pénétrant par-dessous la montagne de Saint-Pierre jusqu'à la Meuse, en amont d'Eysden et ensuite s'avançant vers Cologne, en laissant Aix-la-Chapelle à la gauche, et s'approchant de Dueren pour prendre la vallée d'un petit affluent du Rhin, qui s'y jette à Cologne même »¹⁰⁴. Cet itinéraire passe par la région des Fourons et traverse à plusieurs reprises la frontière entre la Belgique et les Pays-Bas sur le point d'être fixée par la conférence de Londres. Tout entier préoccupé par la préservation des intérêts belges au nord de Maastricht et par la nécessité de conserver de ce côté un lien avec la Prusse, Léopold Ier ne prend la mesure du rapport Teichmann que très tard, aux alentours du 10 octobre 1831 ; ce qui explique son subit volte-face à partir de cette date dans sa correspondance avec Londres. Abandonnant ses prétentions sur la ville de Ruremonde définitivement perdue, il va désormais jeter tout son poids diplomatique dans la balance pour rendre possible la construction de la « ligne des Fourons » qu'il considère comme vitale pour l'avenir économique de la Belgique. Le Roi est notamment prêt à céder une partie de territoire belge au nord du Luxembourg¹⁰⁵ en échange de cette toute petite partie du Limbourg à la

¹⁰³ SIMONS et DE RIDDER, ingénieurs des Ponts et Chaussées, *Description de la route en fer à établir d'Anvers à Cologne en traversant Duffel, Malines, Louvain, Tirlemont, Waremmes, Liège, Verviers, Eupen, Aix-la-Chapelle, Düren et Cologne ; avec embranchement d'Anvers à Lierre, de Malines à Bruxelles, à Termonde et à Gand, de Tirlemont à Namur, etc. Mémoire à l'appui du projet d'un chemin de fer à ornières de fer à établir entre Anvers, Bruxelles, Liège et Verviers, destiné à former la 1^{ère} section de la nouvelle route d'Anvers à Cologne*, seconde édition, Bruxelles, Th. Lejeune, 1833, p. 26. Il n'existe pas de source pour l'année 1831 exposant les griefs de Simons et De Ridder concernant le passage par Sittard mais on peut présumer sans risque de se tromper que ce sont les mêmes que ceux exprimés dans la deuxième édition du mémoire des deux ingénieurs parue en mars 1833. LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges 1830-1913 : genèse du réseau et présentation critique de données statistiques*, Bruxelles, Académie royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-arts de Belgique, 1995, p. 165-168.

¹⁰⁴ *Précis historique sur la construction des chemins de fer...*, p. 15

¹⁰⁵ Sans doute dans la région de Vielsalm qui ne jouissait pas d'une très bonne réputation auprès du secrétaire général des Affaires étrangères : « Cette dernière partie du Grand-Duché est presque inculte et n'offre guère de

frontière de la province de Liège comprenant uniquement cinq clochers et la vallée de la Voer dont notre Souverain, dans sa correspondance diplomatique, rend la possession indispensable pour la construction du chemin de fer. Malgré tous ses efforts, Léopold Ier n'obtient même pas ces ultimes concessions¹⁰⁶.

Qu'à cela ne tienne, à l'impossible nul n'est tenu ; les ingénieurs Simons et De Ridder décident de diviser le projet en deux temps. Le 15 février 1832, la mise en adjudication de la concession du chemin de fer Anvers – Liège est décidée par le conseil des ministres tandis que la jonction Meuse – Rhin reste en suspens. Les deux ingénieurs vont alors consacrer l'essentiel de leur énergie à faire accepter par le Parlement la première section d'Anvers à la Meuse. Afin de convaincre les édiles locaux, de simple ligne directe entre Anvers et le Rhin, le projet évolue progressivement vers le concept de « réseau d'état » desservant des villes intermédiaires : Anvers, Malines, Louvain, Liège et Verviers avec un embranchement vers Bruxelles. Afin de rallier les représentants des Flandres et du Hainaut, deux embranchements Bruxelles – Ostende et Bruxelles – frontière française via Mons sont finalement intégrés au projet¹⁰⁷. « Par les extensions successives qui lui ont été apportées, le projet initial qui portait simplement sur la réalisation d'une jonction Escaut – Meuse – Rhin, est devenu le plan d'un vaste système de communications, d'un réseau ayant pour centre Malines et se dirigeant vers les quatre points cardinaux »¹⁰⁸. Les travaux commencent en 1834. La célèbre section Bruxelles – Malines est ouverte la première le 5 mai 1835. Etant donné le grand nombre d'ouvrages d'arts à réaliser dans la vallée de la Vesdre, la section Verviers – Aix-la-Chapelle est achevée en dernier ; elle est pleinement opérationnelle le 24 octobre 1843. Afin de célébrer l'achèvement de la ligne tant désirée reliant le port d'Anvers à Cologne, de colossales festivités seront organisées du 13 au 18 octobre 1843¹⁰⁹.

Pendant les travaux, la création de cette première liaison vers l'Allemagne suscite davantage de commentaires à caractère politique et économique que militaire. En 1837, Sir G. H.

ressource pour communiquer avec l'Allemagne, Saint-Vith et Malmédy (Prusse) étant environnés de marais qui viennent couper les chemins. » Lettre de Jean-Baptiste Nothomb (Bruxelles) à Sylvain Van de Weyer (Londres), 17 octobre 1831 in NOTHOMB (P.), *Les frontières du Limbourg et du Luxembourg...*, p. 77.

¹⁰⁶ STENGERS (Jean), *Léopold Ier...*, p. 588-597.

¹⁰⁷ La seconde édition du mémoire réalisé par les deux ingénieurs à l'appui du projet insiste lourdement sur les intérêts économiques du pays. SIMONS et DE RIDDER, *op.cit.*

¹⁰⁸ LAFFUT (M.), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 187.

¹⁰⁹ LAMBOU (M.), *Le chemin de fer, facteur de développement de la région liégeoise depuis 1838*, in MARGANNE (R.) (dir.), *Le Rail passe par Liège. Du remorqueur au TGV*, Liège, GTF, 1988, p. 41 ; LAFFUT (M.), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 194 ; MERENNE (E.), *L'implantation du réseau ferroviaire belge dans la région située au sud du sillon Sambre-et-Meuse*, in *Cahiers de Clio*, n° 26/1971, p. 63.

Seymour, ambassadeur anglais à Bruxelles, suivant de très près la crise entre la Belgique et la Prusse à propos des forteresses belges dans le Limbourg, note à deux reprises que si la Prusse emploie un ton ferme dans cette question militaire, elle ne courra pas pour autant le risque de provoquer une rupture diplomatique en raison de ses intérêts économique et politique supérieurs. Économiquement, la Prusse ne peut se permettre de couper l'herbe sous le pied à la ligne Anvers – Cologne dont elle vient à peine de décider la construction¹¹⁰. Politiquement, elle ne peut se permettre de mécontenter ses provinces rhénanes désireuses d'entretenir de bonnes relations économiques avec la Belgique¹¹¹. Après 1839, une fois que le statut international de la Belgique est définitivement fixé, des conversations ont lieu régulièrement entre la Belgique et le *Zollverein* sur leurs tarifs douaniers respectifs. L'ouverture prochaine du chemin de fer Anvers – Cologne ouvre des perspectives commerciales intéressantes pour les produits métallurgiques belges puisque la ligne permettra à la fois d'ouvrir des débouchés nouveaux en Allemagne mais aussi de faciliter le transit par ce territoire vers l'Italie et le cœur de l'Europe. En contrepartie de tarifs préférentiels pour son fer et sa fonte, la Belgique peut offrir au *Zollverein* une « issue vers l'Océan » à moindre frais car certains de ses membres se plaignent justement des droits relativement lourds qui sont perçus sur leurs marchandises transitant par le Rhin. Le port d'Anvers est devenu à ce titre un débouché maritime non négligeable pour la ligue douanière allemande, étant donné la méfiance des villes hanséatiques et du Hanovre à son égard. Toutefois les Gouvernements allemands hésitent encore à céder aux sirènes belges malgré l'activité énergique, dans le sens d'une union douanière, menée par le ministre de Prusse Heinrich von Arnim-Suckow depuis son arrivée à Bruxelles en 1840¹¹². Grâce aux relations de Jean-Baptiste Nothomb avec le président de la Chambre de commerce d'Aix-la-Chapelle, Daniel Hansemann, de graves difficultés financières sont surmontées et ainsi la Belgique peut « devenir pour tous les transits la rue de la Madeleine de l'Europe » comme le déclare Jean-Baptiste Nothomb à la Chambre belge¹¹³.

En janvier 1842, le Roi de Prusse tente par l'entremise de la Reine Victoria et du Baron von Stockmar, le fidèle conseiller de Léopold Ier, d'amener celui-ci à solliciter son adhésion à la

¹¹⁰ Lettre de Seymour (Bruxelles) à Palmerston (Londres), le 4 août 1837, NA – UK, FO 10 / 51.

¹¹¹ Lettre de Seymour (Bruxelles) à Palmerston (Londres), le 21 novembre 1837, NA – UK, FO 10 / 52.

¹¹² SUETENS (M.), *Histoire de la politique commerciale de la Belgique depuis 1830 jusqu'à nos jours*. Préface de Paul-Henri SPAAK, Bruxelles, Librairie encyclopédique, 1955, p. 29-30 ; VON DER DUNK, (H.), *Der deutsche Vormärz und Belgien : 1830/48*, Wiesbaden, Franz Steiner, 1966, p. 230-239.

¹¹³ GRÜNEBAUM (Kurt), *Jean-Baptiste Nothomb et la construction du chemin de fer vers la Prusse*, in PETIT (R.) (éd.), *Jean-Baptiste Nothomb et les débuts de la Belgique indépendante*, Actes du Colloque international de Habay-la-Neuve (5 juillet 1980), Bruxelles, 1982, p. 148-157.

Confédération germanique¹¹⁴. Frédéric-Guillaume en personne vient à Laeken où il est reçu poliment. Il part cependant sans n'avoir rien obtenu. Il n'y a pas si longtemps que Léopold Ier devait subir les reproches émis par la Prusse lors de la question des forteresses de Campine et de la crise d'Orient. Le Souverain belge s'en souvient et en tient quelques griefs à l'encontre de la Prusse¹¹⁵. L'union douanière pure et simple paraît d'ailleurs impossible en raison de la neutralité belge. Néanmoins le Gouvernement belge, qui vient de conclure une convention douanière avec la France, décide diplomatiquement, par l'arrêté du 28 août 1842, d'étendre aux produits allemands la concession inscrite dans la convention linière belgo-française en faveur des vins et soieries¹¹⁶. Prorogeant à deux reprises cet arrêté en espérant quelque compensation de la part du *Zollverein* et ne voyant rien venir en retour, le cabinet Nothomb décide finalement de supprimer cette concession le 1^{er} avril 1844. La Prusse réagit vivement en élevant de 50 % les droits sur les fers étrangers et projette même de lever une taxe supplémentaire sur les fers belges à partir du 1^{er} septembre tant que les avantages obtenus précédemment ne lui sont pas à nouveau octroyés. Réponse du berger à la bergère, la Belgique décide de frapper au cœur des intérêts allemands en surtaxant la navigation prussienne à Anvers¹¹⁷.

Ce petit incident, bien que fâcheux pour les relations diplomatiques entre les deux pays, a néanmoins le mérite de fixer les intérêts de chacune des parties et conduit en définitive à la conclusion d'un traité commercial le 1^{er} septembre 1844. La Belgique obtient une réduction des droits de sortie des laines allemandes et des tarifs préférentiels pour sa fonte et son fer qui lui assurent désormais un avantage net par rapport à la concurrence anglaise. L'Allemagne obtient de son côté la confirmation du régime antérieur pour les vins et soieries et voit surtout son commerce de transit par la Belgique grandement facilité : les bâtiments battant pavillon

¹¹⁴ STOCKMAR (E. von) (Baron), *Memoirs of Baron Stockmar...*, II, p. 78-87.

¹¹⁵ BRONNE (C.), *Léopold Ier et son temps*, 4^e édition, Bruxelles, Paul Legrain, 1972, p. 169 ; DE RIDDER (A.), *La Belgique et les Puissances Européennes...*, p. 125-126 ;

¹¹⁶ La convention linière du 16 juillet 1842. A peine cette convention était-elle conclue qu'on se remettait à négocier pour obtenir mieux. Le cabinet des Tuileries caressait le rêve d'une union douanière franco-belge mais cette union a toujours été considérée comme incompatible avec la neutralité belge par l'Angleterre, l'Autriche, la Prusse et la Russie. D'un autre côté, la perspective d'une union commerciale entre la Belgique et l'Allemagne était repoussée tout aussi énergiquement par le Roi Louis-Philippe qui la considérait comme une « question de guerre et toute la nation [française] y applaudirait ». Lettre de Firmin Rogier (Paris) au Comte de Briey (Bruxelles), le 27 juin 1842, reproduite dans DISCAILLES (E.), *Un diplomate belge à Paris, de 1830 à 1864*, I, Bruxelles, Van Oest et Cie, 1909, doc. n° CXXV, pp. 174-175 ; Lettre de Firmin Rogier (Paris) au Comte de Briey (Bruxelles), le 16 mars 1842, reproduite dans DISCAILLES (E.), *Un diplomate belge à Paris...*, doc. n° CIII, p. 158.

¹¹⁷ PABST (Kl.), *Jean-Baptiste Nothomb und Deutschland. Die aussen – und wirtschaftspolitische Sicherung der belgischen Unabhängigkeit nach 1839*, in PETIT (R.) (éd.), *Jean-Baptiste Nothomb et les débuts de la Belgique indépendante*. Actes du Colloque international de Habay-la-Neuve (5 juillet 1980), Bruxelles, 1982, p. 120-125.

allemand, à condition qu'ils proviennent directement des ports du *Zollverein*, jouissent maintenant des mêmes droits que les bâtiments battant pavillon belge auxquels ils sont assimilés et les marchandises allemandes expédiées d'Anvers au Rhin sont exemptes de tout droit de transit. Ce traité est accueilli en Prusse, surtout par les milieux économiques rhénans, comme un grand succès commercial et l'on n'hésite pas à déclarer dans certains cercles qu'il s'agit là du premier pas avant l'entrée définitive de la Belgique dans le *Zollverein*¹¹⁸. De l'avis du prince de Metternich, il lie les intérêts belges aux intérêts allemands tandis qu'il les éloigne et pour longtemps peut-être de ceux de la France¹¹⁹. D'aucuns n'hésitent pas à souligner avec emphase l'aspect politique de ce traité en parlant d'un rapprochement de plus en plus soutenu des deux peuples frères, rapprochement déjà initié l'année précédente par l'union ferroviaire du Rhin à la Meuse et à l'Escaut. Le discours prononcé à Liège par l'ambassadeur prussien, à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer Anvers – Cologne, comportait d'ailleurs des accents très unionistes, von Arnim prophétisant la construction prochaine d'une « seule et même grande Famille »¹²⁰.

Des considérations concernant la ligne de chemin de fer belgo-allemande apparaissent dans la presse française durant la question d'Orient. Durant la virulente campagne de presse française qui suit la prise de Beyrouth en septembre, le *Courrier de la Moselle* du 7 octobre 1840 appelle les généraux à s'emparer militairement de la Belgique : « Le chemin de fer de Cologne à Liège serait achevé dans dix-huit mois ; comment empêcher la Belgique de se jeter dans les bras de l'Allemagne ? Il n'y avait qu'un seul moyen : s'en emparer militairement avant que les Prussiens ne le fissent économiquement...¹²¹ ». Les armements ordonnés par Joseph Lebeau dans le courant du mois d'octobre et le discours du trône du 10 novembre qui témoignent de la volonté belge de faire respecter sa neutralité, provoquent la grogne dans tous les milieux français, chez les partisans de Thiers, chez les catholiques, les légitimistes, les républicains et les bonapartistes. On soupçonne la Belgique de collusion avec l'Allemagne. Le Hon rapporte depuis Paris que l'annonce de l'achèvement prochain de la ligne de Liège au

¹¹⁸ SUTENS (M.), *Histoire de la politique commerciale de la Belgique...*, p. 67-68 ; VON DER DUNK, (H.), *Der deutsche Vormärz und Belgien...*, p. 244.

¹¹⁹ Lettre du prince de Metternich (Vienne) au Comte de Woyna (Bruxelles), le 30 novembre 1844, citée in DE RIDDER (A.), *Les projets d'union douanière franco-belge et les Puissances européennes (1836-1843)*.- Bruxelles, 1932, p. 140.

¹²⁰ VON DER DUNK, (H.), *Der deutsche Vormärz und Belgien...*, p. 244 et p. 250-252.

¹²¹ *Courrier de la Moselle*, 7 octobre 1840, cité in DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 79.

Rhin contribue à entretenir ces rumeurs¹²². Alors qu'à la fin de l'année 1840, la France craint pour ses frontières est et nord, quelques journaux mettent en évidence la nécessité de les couvrir par la construction de grandes lignes de chemin de fer dans ces deux directions. « S'il n'y a pas de chemin de fer de Paris à Lille, le réseau belge devient une puissante machine de guerre offensive au profit de l'Allemagne contre nous. Avec le chemin de fer de Paris à Lille, le réseau belge est pour nous »¹²³. En dépit de ces avertissements, il faudra attendre la mi-juin 1846, c'est-à-dire deux ans et demi après l'inauguration de la ligne Anvers – Cologne, pour que le chemin de fer de Paris à Bruxelles entre enfin en activité¹²⁴.

2. Le chemin de fer Anvers – Cologne : commentaires du Génie en Prusse et en Belgique

« L'art militaire moderne consiste à porter rapidement sur un point donné, des forces imposantes. Dans le laps de temps qu'un corps prussien emploierait pour se rendre de Magdebourg à Minden ou à Cassel, une armée française partant de Strasbourg, de Metz ou de Bruxelles, peut gagner respectivement Mayence, Coblenz ou Aix-la-Chapelle ; nous subissons, en conséquence, un retard de six journées de marche qui auront souvent une influence décisive sur l'issue d'une campagne. Grâce aux chemins de fer, ce désavantage disparaît, attendu qu'en vingt-quatre heures 150 wagons transporteront une brigade entière de Minden à Cologne, où elle arrivera sans fatigue, avec ses approvisionnements et ses bagages au complet. Imaginons une ligne ferrée, pourvue d'un télégraphe, longeant la rive droite du Rhin, de Mayence à Vesel. Du coup, il devient presque impossible aux Français de franchir le fleuve, car, avant que leur attaque se soit prononcée, ils se heurteraient à une défense établie, à l'endroit voulu, avec des forces supérieures en nombre. Pareilles choses semblent encore étranges ; mais, dans le sein de l'avenir (sic), sommeille en germe un développement des chemins de fer dont les conséquences sont incalculables ». Ce jugement prophétique a été exprimé au mois de mars 1833 par l'industriel et homme politique westphalien Frédéric Harkort dans son ouvrage *Le chemin de fer de Minden à Cologne*¹²⁵. On devine aisément à la lecture d'un tel extrait quelle importance aurait pour la Prusse le prolongement de la ligne de

¹²² Lettres de Le Hon (Paris) à Lebeau (Bruxelles), les 30 octobre et 19 novembre 1840, citées in DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 99.

¹²³ *Journal des Débats*, 9 décembre 1840, cité in DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 500.

¹²⁴ DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, pp. 497-498.

¹²⁵ HARKORT (Friedrich), *Die Eisenbahn von Minden nach Köln*, Brune, Hagen, 1833, extrait cité dans JOESTEN (Joseph) (Dr.), conseiller de Régence, capitaine de la Landwehr, ex-membre de la Direction Royale des chemins de fer de Cologne, *Histoire et organisation militaire des chemins de fer*. Traduit de l'allemand par le lieutenant-Colonel B*** avec l'autorisation de l'auteur, Paris, Charles-Lavauzelle, s.a, p. 9-10.

Minden à Cologne vers Anvers. Mais le texte de Harkort ne rencontre guère d'écho à l'époque chez ses contemporains¹²⁶.

L'un des premiers textes connus de Moltke sur la politique ferroviaire de la Prusse paraît l'année de l'inauguration de la ligne Anvers – Cologne. Dans cet article du *Deutsche Vierteljahrsschrift* rédigé en 1843, c'est plutôt l'homme politique et l'ingénieur que le stratège qui parle. Moltke ne s'attarde pas sur les avantages militaires des nouvelles lignes créées. Il salue néanmoins la politique ferroviaire de la Belgique comme un modèle du genre sur le continent car le Gouvernement belge a pu imposer la direction des principaux axes économiques du pays à l'aide d'un plan réfléchi à l'avance. Moltke évoque au passage la construction de la section Verviers – Aix-la-Chapelle sur la ligne internationale Anvers – Cologne. Le futur chef d'Etat-major allemand relève le prix pharaonique que la ligne a coûté en raison du grand nombre d'ouvrages d'art disséminés tout au long de son parcours : « La ligne de Liège à Verviers, actuellement en construction, sera particulièrement coûteuse et sera même la plus coûteuse du continent »¹²⁷. Moltke conclut son article par un éloge de l'interventionnisme d'Etat qui permet de construire des voies de chemins de fer y compris dans des régions où elles ne sont pas immédiatement rentables, ce qui est selon lui primordial non seulement pour désenclaver certaines régions économiquement mais aussi d'un point de vue militaire¹²⁸.

En matière de poliorcétique, l'arrivée des premières voies de chemin de fer ne bouleverse pas fondamentalement l'art de la guerre qui accorde toujours une grande place aux villes fortifiées. Les talus des voies de chemin de fer sont les premiers à attirer l'attention des ingénieurs militaires en Prusse comme en France ou en Belgique. Ils suscitent des mesures de précaution semblables à celles adoptées pour les espaces boisés ou les diverses constructions proéminentes qui doivent disparaître du rayon de la forteresse lorsqu'ils peuvent servir de « couvert » à un assaillant. De même, il faut que ces voies de chemin de fer soient « contrôlées » par la forteresse, c'est-à-dire que tout en restant à une certaine distance des remparts, elles doivent demeurer à portée des canons de la place. L'historien Klaus-Jurgen Bremm note qu'il faudra plusieurs années avant que les milieux militaires prussiens ne

¹²⁶ JOESTEN (J.), *Histoire et organisation militaire des chemins de fer...*, p. 10.

¹²⁷ *Welche Rücksichten kommen bei der Wahl der Richtung von Eisenbahnen in Betracht ?* in MOLTKE (H. von), *Gesammelte Schriften und Denkwürdigkeiten des General-Feldmarschalls Grafen Helmuth von Moltke*. Zweiter Band. *Vermischte Schriften*, Berlin, Mittler und Sohn, 1892 p. 271.

¹²⁸ *Idem*, p. 274.

prennent véritablement conscience de l'intérêt d'un plan de mobilisation général intégrant l'usage systématique et raisonné des chemins de fer. C'est en 1854 seulement qu'apparaît sous la plume du chef d'Etat-major général de l'armée prussienne Friedrich von Reyher l'idée d'utiliser les villes fortifiées disposant d'une gare comme futurs points de rassemblement de troupes. Ces points de rassemblement auraient l'avantage d'être protégés par les fortifications. La ville fortifiée pourrait également abriter le matériel ferroviaire afin qu'il ne tombe pas aux mains de l'ennemi¹²⁹. Et quatre années supplémentaires s'écoulent avant que le premier exercice prussien de transport massif de troupes par voies de chemin de fer ne soit réalisé en septembre 1858 : 16.000 hommes, 650 chevaux et 78 wagons de matériel de guerre des Ve et VIe corps sont déplacés depuis leur lieu de manœuvre jusqu'à leur lieu de garnison près de Liegnitz. L'exercice révèle que la capacité des chemins de fer pour le transport des troupes est bien plus efficace que ce qui avait été supposé de prime abord, même pour un si grand nombre de soldats¹³⁰.

Malgré cette lente prise en compte de l'intérêt militaire des chemins de fer dans le cadre de la mobilisation générale, Klaus-Jurgen Bremm note que la création de la première ligne belgo-allemande offre un cas intéressant de commentaire stratégique novateur de la part des autorités militaires prussiennes. En effet, lorsque le comité du chemin de fer du Rhin annonce son intention de faire passer la ligne Anvers – Cologne par Aix-la-Chapelle, le ministère prussien de la Guerre cherche immédiatement à en modifier le tracé pour faire passer la ligne par la forteresse de Julich (Juliers) qui constituerait selon lui un point de rassemblement plus conforme aux intérêts prussiens en cas de guerre face à la trouée du Limbourg. Le comité ferroviaire refuse cependant de suivre les conseils militaires en raison des coûts élevés du tracé de Julich. Et, le fait mérite d'être noté, les pressions du ministère de la Guerre ne parviendront pas à vaincre les réticences économiques de la Compagnie qui impose finalement son trajet par Aix-la-Chapelle¹³¹. Concernant l'arrivée de la ligne à Cologne, le ministère de la Guerre refuse également que la ligne pénètre dans l'enceinte de Cologne. Il impose une gare à l'extérieur des murs. Son avis est écouté. Les premiers voyageurs qui circulent d'Aix-la-Chapelle à Cologne en 1841 atterrissent à la gare située à proximité du port sur le Rhin « Am Thürmchen ». Le ministère ne gagne là qu'un répit de quelques années car

¹²⁹ BREMM (Klaus-Jürgen), *Von der Chaussee zur Schiene. Militärstrategie und Eisenbahnen in Preußen von 1833 bis zum Feldzug von 1866*, Potsdam, Oldenbourg, 2005, p. 65-73.

¹³⁰ BUCHOLZ (Arden), *Moltke, Schlieffen and Prussian War Planning*, New York, Berg, 1991, p. 39-40.

¹³¹ BREMM (Klaus-Jürgen), *Von der Chaussee zur Schiene...*, p. 66-67.

en 1844, la ligne de la société du chemin de fer de Bonn à Cologne pénètre au cœur de la place¹³².

En Belgique, les intérêts ferroviaires, même lorsqu'ils sont étatisés, l'emportent également sur les recommandations militaires. Au départ, le Génie de la place d'Anvers est consulté sur les dangers inhérents à l'entrée du chemin de fer dans la première place du pays. Le 30 mai 1832, le secrétaire général du ministère de l'Intérieur fait une demande officielle au département de la Guerre afin d'obtenir son avis : « Le cas de la Guerre a été prévu à l'article 14 du cahier des charges de cette entreprise dont je joins ici un exemplaire ; Le Génie militaire appréciera si cette disposition offre les garanties nécessaires sous le rapport de la défense du pays »¹³³. Cet article prévoit qu'en cas de guerre, « à la première réquisition du Gouvernement, les ouvrages exécutés pour la traversée des fortifications d'Anvers devront être enlevés ou démolis ; et le relief de la fortification rétabli dans l'état primitif : le tout aux frais du concessionnaire »¹³⁴. Cette disposition reste très vague et en vérité, le projet de tracé à l'approche de la place comme la création d'une station à Borgerhout donnent lieu à de nombreuses interrogations techniques à propos desquelles le Génie militaire souhaite s'entretenir avec les ingénieurs.

Le 3 juin 1832, le colonel Willmar, chef de la 3^e direction des fortifications, informe le ministre de la Guerre que son département est toujours dans l'expectative concernant le tracé du chemin de fer d'Anvers à Cologne. Le dossier « (...) ne contient aucune disposition des détails de ce chemin, ni sous le rapport du tracé, ni sous celui du profil qui pût permettre de le bien apprécier dans ses relations avec les fortifications et de pouvoir juger de la facilité, que pourrait présenter sa destruction éventuelle... »¹³⁵. Le 30 juillet 1832, le secrétaire général du ministère de l'Intérieur informe la Guerre qu'un embranchement d'Anvers vers Bruxelles est à l'étude et que le tracé peut par conséquent subir des modifications. Il indique qu'il lui

¹³² MEYNEN (Henriette) (ed.), *Festungsstadt Köln – Das Bollwerk im Westen*, Cologne, Emons, 2010, p. 39.

¹³³ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, *Etat-major général, correspondance et notes concernant les chemins de fer (Anvers, Ostende, Lokeren, Saint-Nicolas, Termonde) (1838-1898)*, Farde : Archives de la 4^e Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, lettre du secrétaire général du ministère de l'Intérieur au général Evain, ministre de la Guerre, Bruxelles, le 30 mai 1832.

¹³⁴ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4^e Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, ministère de l'Intérieur. Ponts et Chaussées. Clauses et conditions auxquelles sera concédée l'entreprise du chemin de fer d'Anvers à Liège, formant la première section de la route d'Anvers à Cologne.

¹³⁵ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4^e Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, lettre du colonel Willmar, chef de la 3^e direction des fortifications, à Evain, Bruxelles, le 3 juin 1832.

fournira en temps utile le tracé final¹³⁶. Mais en octobre 1835, alors que les travaux du chemin de fer de Malines à Anvers sont en cours, le commandant de la province d'Anvers constate que les terrassements effectués approchent dangereusement le glacis de la place et se prolongent dans le rayon réservé où personne ne peut construire sans l'autorisation du Génie militaire. Or, aucune démarche préalable n'a encore été effectuée auprès du ministère de la Guerre pour obtenir son assentiment¹³⁷. Les doléances du commandant sont transmises par le ministre de la Guerre au ministre de l'Intérieur une semaine plus tard, le 14 octobre¹³⁸. Le ministre de l'Intérieur donne alors des ordres formels pour que les travaux soient arrêtés et promet de transmettre prochainement les plans demandés¹³⁹.

Les ingénieurs Simons et De Ridder fournissent les explications idoines des travaux entrepris à proximité de la place en tentant de convaincre les autorités militaires qu'ils n'auront aucune conséquence sur la défense du territoire. Néanmoins les arguments fournis ne convainquent pas l'inspecteur général des fortifications et du corps du Génie le général Goblet d'Alviella. Ce dernier propose toutefois de concilier les intérêts réciproques des départements de l'Intérieur et de la Guerre en mettant en présence sur les lieux mêmes les ingénieurs en question et deux officiers du Génie militaire « qui pourraient être les commandants du Génie d'Anvers et de Lierre »¹⁴⁰.

Cette commission mixte se réunit le 14 novembre 1835. Un accord est trouvé entre les deux parties. L'administration des chemins de fer est obligée d'apporter des modifications au tracé afin de se plier aux recommandations du Génie de la place. Le ministre de la Guerre conclut cet incident par une lettre à son collègue de l'Intérieur. La lettre témoigne bien à nos yeux d'un aspect largement occulté de l'arrivée du chemin de fer en Belgique. Elle démontre en effet les rapports conflictuels qui existent entre les intérêts relatifs à la défense du territoire et ceux relatifs au développement commercial du pays :

¹³⁶ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4^e Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, lettre du secrétaire général du ministère de l'Intérieur au général Evain, ministre de la Guerre, Bruxelles, le 30 juillet 1832.

¹³⁷ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4^e Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, Lettre du général de brigade, aide de camp du Roi, commandant de la province d'Anvers à Evain, Anvers, le 7 octobre 1835.

¹³⁸ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4^e Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, lettre de Evain à de Theux, ministre belge de l'Intérieur, Bruxelles, le 14 octobre 1835.

¹³⁹ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4^e Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, lettre de De Theux à Evain, Bruxelles, le 4 novembre 1835.

¹⁴⁰ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4^e Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, lettre de Goblet, Inspecteur général des fortifications et du corps du Génie à Evain, Bruxelles, le 11 novembre 1835.

« ...vous verrez, M. le Ministre, que les changements à faire consistent dans l'abaissement du relief de certaines parties du Railway ainsi que dans quelques modifications de profil indispensables pour que le chemin de fer ne présente pas de couverts trop nuisibles à la place. Ces changements ne sont pas les plus convenables possibles sous le rapport militaire, mais ils ont été préférés par MM. les Ingénieurs Directeurs des chemins de fer. En y donnant mon approbation, c'est vous prouver, M. le Ministre, que je sais apprécier les besoins du commerce et de l'industrie et que si j'avais été consulté en temps utile, l'esprit de modération et de conciliation qui a présidé de la part de mes agents, à l'arrangement dont il est ici question, vous est garant qu'il ne se serait élevée aucune difficulté entre votre administration et la mienne. Vous reconnaîtrez sans doute par là, M. le Ministre, que pour éviter des contestations, qui ne peuvent manquer de produire un fort mauvais effet sur le public et surtout sur les propriétaires de terrains dans les environs des places fortes, il est de toute nécessité qu'à l'avenir nous nous concertions d'avance sur l'exécution des travaux publics que votre département pourrait projeter dans l'étendue du rayon défensif des forteresses, c'est-à-dire en deçà de 500 mètres à compter de la crête des glacis des ouvrages les plus avancés »¹⁴¹.

Et le courrier de conclure que ce procédé devra être utilisé concernant la section du chemin de fer vers la forteresse de Termonde dont les travaux sont également en pleine activité. Cette lettre du ministre de la Guerre indique bien que l'ardeur commerciale des hommes à la tête du pays incite plutôt les autorités militaires à ne pas adopter une position trop intransigeante en matière défensive. Le ministre de la Guerre ne veut manifestement pas freiner les intérêts du commerce, quitte même à accepter des solutions intermédiaires qui ne sont pas totalement conformes aux règles en vigueur pour la défense des places. Ce souci de concilier les intérêts des deux parties ne sera guère payé en retour car l'administration des chemins de fer n'apportera jamais les changements demandés au tracé de la ligne vers Anvers. Le 11 août 1842, le lieutenant-colonel directeur de la 4^e division du Génie Equhols rédige un rapport accablant sur le département des Travaux publics et son manque total de considération pour les recommandations du Génie :

« ...malgré les réclamations pressantes et réitérées du Génie militaire, (...) les dispositions du chemin de fer autour d'Anvers sont aujourd'hui telles qu'elles offriraient à l'assiégeant sur la partie la plus vulnérable de la place une parallèle toute faite. La station actuelle de Borgerhout ayant toujours été considérée comme provisoire, plusieurs projets ont été présentés par MM. les ingénieurs Simons et De Ridder ainsi que par le Génie militaire pour la placer à l'intérieur de la ville. Aucune

¹⁴¹ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4^e Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, lettre de Evain à de Theux, Bruxelles, le 19 novembre 1835.

suite n'y a été donnée. (...) Si on admet que les conventions peuvent être ainsi éludées, on ne doit plus les considérer que comme des actes sans valeur »¹⁴².

L'arrivée du chemin de fer à Termonde suscite également la réaction du Génie belge. Le ministre des Travaux publics Jean-Baptiste Nothomb annonce au ministre de la Guerre le 30 avril 1838 que « les Sieurs Guillery frères et Cie proposent de se charger, moyennant la concession de péages à y percevoir, de la construction d'un chemin de fer de Saint-Nicolas à Termonde avec un embranchement sur Lokeren. L'exécution de ce projet nécessiterait la construction d'un pont sur l'Escaut à 3000 mètres environ en amont de celui qui existe à la sortie de Termonde et d'un autre pont sur la Dendre à environ 400 mètres du rayon stratégique de cette place ainsi que l'établissement d'un remblai assez élevé dans les prairies situées entre ces deux ponts.... »¹⁴³. L'établissement d'une ligne ferroviaire dans le pays de Waes face à la Zélande néerlandaise suscite une réaction encore plus vive que pour Anvers de la part du Génie en charge de la défense des Flandres. Pour le lieutenant Castermans, commandant du Génie de la place de Termonde, « il est évident que l'établissement du chemin de fer du pays de Waes ouvre une nouvelle communication vers l'intérieur du pays à un corps d'armée qui viendrait de la Zélande ; il paraît donc nécessaire de forcer l'ennemi qui voudrait en jouir à passer sous le canon de la place de Termonde »¹⁴⁴. Le rapport du lieutenant-colonel du Génie directeur de la 1^{ère} direction des fortifications est encore plus alarmiste. Il évoque en effet la possibilité d'une guerre subite avec la Hollande et fixe ses conditions pour la traversée de l'Escaut¹⁴⁵. Ces conditions sont transmises par le ministre de la Guerre le 14 septembre 1838 :

« Le motif principal pour lequel le département de la Guerre ne peut consentir à l'exécution de ce tracé, est le choix de l'emplacement du pont qui doit servir au passage de l'Escaut. Ce pont doit de toute nécessité être soumis au canon de la place et tel qu'il est projeté, il échappe à son influence immédiate et permet à un corps ennemi de tourner la forteresse. L'inconvénient que je signale disparaîtrait en établissant le

¹⁴² MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3681 : Etat-major général, correspondance et notes concernant les chemins de fer (Anvers, Charleroi), (1840-1858), Farde : Archives de la 4^e Division (Génie) (Place de Charleroy. Station du chemin de fer), Rapport du lieutenant-colonel directeur de la 4^e Division EQUHOLS : « Obligations contractées par le département des Travaux publics pour l'établissement des stations du chemin de fer à Anvers, Gand, Mons et Charleroy », Bruxelles le 11 août 1842.

¹⁴³ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Chemin de fer : Embranchement de Lokeren et Saint-Nicolas à Termonde, lettre de Nothomb, ministre des Travaux publics, à Willmar, ministre de la Guerre, Bruxelles, le 30 avril 1838.

¹⁴⁴ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Chemin de fer : Embranchement de Lokeren et Saint-Nicolas à Termonde, Rapport du lieutenant commandant du Génie Castermans, 1^{ère} direction des fortifications, place de Termonde, le 10 juillet 1838.

¹⁴⁵ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Chemin de fer : Embranchement de Lokeren et Saint-Nicolas à Termonde, Rapport du lieutenant-colonel du Génie, Directeur, 1^{ère} direction des fortifications, Gand, le 14 juillet 1838.

pont sur l'Escaut en aval de ce fleuve par rapport à Termonde et sous le canon des différents ouvrages de cette place. Dans ce cas cependant, un ouvrage de fortifications devra être élevé à vos frais en avant du chemin de fer, dans sa partie qui longera les fronts de la place. Je dois insister aussi pour que le passage de la Durme à Waesmunster se fasse autant que possible sur le pont actuel, afin de ne pas en avoir deux sur cette rivière, en aval de Lokeren »¹⁴⁶.

L'impression que laisse ce type de rapport est toujours la même : puisqu'il ne peut s'opposer à la « marche du progrès », le Génie belge opte pour la politique du moindre mal. En l'occurrence il paraît évident que, même si les mesures de précaution exigées sont respectées par la société concessionnaire, la création d'une ligne ferroviaire capable d'acheminer rapidement du matériel de siège en direction de Termonde contribue *de facto* à en amoindrir la valeur défensive. A mesure que les lignes vont se multiplier, c'est le principe même de la Barrière belge qui va progressivement être sacrifié sur l'autel du développement économique du pays.

3. Le train passera-t-il par le Limbourg ?

Durant les négociations précédant la ratification définitive du traité des XXIV articles signé le 19 avril 1839, le chevalier de Theux, ministre belge des Affaires étrangères, évoque la question du chemin de fer belgo-allemand dans un entretien avec Seymour, l'ambassadeur anglais à Bruxelles. La conversation entre les deux hommes tourne autour de la question des frontières de la Belgique et de la conservation, toujours ardemment désirée par les hommes politiques belges, des territoires limbourgeois et luxembourgeois. Un des arguments avancés par de Theux consiste à démontrer le caractère avantageux pour l'Europe que la Belgique continuât à demeurer limitrophe de l'Allemagne sur une grande étendue de ses frontières pour éviter que le jeune royaume ne soit trop naturellement enclin à se tourner vers la France sur le plan commercial en raison du plus grand nombre de voies de communications entre les deux pays. De Theux fait observer au diplomate anglais que si la Hollande s'empare du Limbourg, elle pourra sans difficulté concurrencer le chemin de fer belge vers l'Allemagne, ce qui réduira encore un peu plus les relations commerciales belgo-allemandes. De Theux cherche ici à se placer sur un terrain qu'il sait favorable étant donné l'opposition farouche des Puissances de la Sainte-Alliance à toute union douanière belgo-française. Mais il ne réussit

¹⁴⁶ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Chemin de fer : Embranchement de Lokeren et Saint-Nicolas à Termonde, lettre de Willmar à M.M. Guillery Frères et Cie à Liège, Bruxelles, le 14 septembre 1838.

qu'à provoquer la mauvaise humeur de Palmerston qui pensait que la Belgique avait définitivement tiré un trait sur ses « provinces perdues »¹⁴⁷.

Pourtant, les avertissements de de Theux se révèlent prémonitoires. Dans les premiers mois de 1844, la ville de Düsseldorf prend contact, via une société allemande, avec le Gouvernement belge pour la construction d'une ligne Tongres – Düsseldorf. Le trajet d'Anvers au Rhin serait ainsi considérablement réduit. De cinquante-deux heures par la boucle de Liège et Verviers, l'on espérait réduire la durée du voyage entre Anvers et Cologne à quarante heures. De même, pour rejoindre Düsseldorf, soixante heures étaient nécessaires par la ligne de la Vesdre, temps que l'on espérait réduire d'un tiers avec la nouvelle ligne. Intéressés par le projet et invoquant l'article XII du traité des XXIV articles, les Belges font valoir leur droit auprès du Gouvernement néerlandais pour la traversée du Limbourg. Mais la réponse du Gouvernement néerlandais se fait attendre. Entre-temps, les agglomérations limbourgeoises concernées par l'éventuel passage du train se réveillent. A Sittard, le bourgmestre espère bien faire appliquer les droits de sa commune inscrits en lettres d'or dans le traité des XXIV articles tandis que des comités ferroviaires concurrents sont également créés dans les villes plus importantes de Ruremonde et Maastricht. En définitive, il existe trois trajets possibles. Le premier tracé de la ligne par Sittard repose sur le respect strict de l'article XII : puisque ce dernier article stipule clairement que le passage d'une « route » ou d'un canal se fera par cette commune, le pont de chemin de fer sur la Meuse doit être nécessairement établi à proximité de Sittard. Or le Gouvernement néerlandais ne voit pas d'un bon œil ce projet car les exigences de la défense du territoire s'opposent à l'établissement d'un pont à cheval sur la frontière dans la mesure où il ne serait contrôlé par l'armée hollandaise que sur l'une de ses rives¹⁴⁸. Un deuxième projet propose le passage par Ruremonde. Le comité ferroviaire de Ruremonde fait d'abord valoir la faiblesse économique évidente de Sittard comparée à la ville de Ruremonde. Qui plus est, la chambre de commerce de Ruremonde récupère l'argument stratégique : si son projet est accepté, les deux rives du pont à construire seront sous contrôle de l'armée hollandaise¹⁴⁹. Le troisième projet soutenu par le gouverneur du Limbourg, la chambre de commerce et le comité ferroviaire de Maastricht consiste à faire passer la ligne de chemin de fer par cette

¹⁴⁷ de Theux (Bruxelles), à Van de Weyer (Londres), le 13 novembre 1838, in DE RIDDER 2, p. 191-192.

¹⁴⁸ HARTGERINK-KOOMANS (M.), *De corridor door Limburg...*, p. 218-220 ; ID., *Een spoorlijn voor Nederlands Limburg (1835-1856)*, in *Bijdragen voor de geschiedenis der Nederlanden*, XVII, 1963, p. 83-139.

¹⁴⁹ Fin 1845, des capitalistes anglais proposent au Gouvernement néerlandais de financer non seulement l'établissement d'un pont à Ruremonde mais aussi de financer à hauteur de 40.000 £ les ouvrages de défense à construire à proximité du pont. Le département de la Défense exprime cependant son mécontentement : il est facile de construire des défenses, arguent les spécialistes consultés, encore faut-il les entretenir et les pourvoir en hommes ! HARTGERINK-KOOMANS (M.), *De corridor...*, p. 221.

ville. Outre les avantages économiques du tracé qui pourrait se relier à peu de frais à celui de la ligne Düsseldorf – Gladbach – Erkelens – Aachen en pleine construction, ce projet est aussi le plus adéquat d'un point de vue stratégique car la voie de chemin de fer passerait alors sous le feu d'une forteresse déjà existante. Nul besoin donc de prévoir de nouveaux dispositifs défensifs comme ce serait le cas à Ruremonde ou Sittard¹⁵⁰.

Malgré les pressions des uns et des autres auprès du Gouvernement néerlandais, aucun des projets ne l'emporte. Même si les arguments stratégiques ont constitué un frein au projet belgo-allemand, il est certain que la concurrence qu'une pareille ligne aurait créée face à un autre projet de chemin de fer reliant Flessingue à la vallée de la Meuse et traversant le Brabant hollandais, est loin d'être étrangère aux réticences néerlandaises. En définitive, la Belgique, pour des raisons économiques, fait elle-même marche arrière début 1846. En effet, le trajet direct d'Anvers à Düsseldorf par le Limbourg risque bien d'enlever des parts de marché tant aux voies d'eaux et chemins de fer hollandais qu'au chemin de fer vers l'Allemagne géré par l'Etat belge¹⁵¹.

Malgré les préventions néerlandaises, une deuxième jonction vers le Rhin reliant Aachen à Anvers via Maastricht, Hasselt, Landen, Diest et Aarschot voit le jour. Cette fois l'*Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij* vainc la résistance gouvernementale néerlandaise et la ligne Aachen – Maastricht est mise en activité le 20 octobre 1853. La compagnie obtient la même année l'autorisation de prolonger la ligne vers Hasselt¹⁵². Cette prolongation suppose la construction d'un pont qui est cette fois autorisée. Il faut cependant préciser que le pont est contrôlé par la forteresse de Maastricht et qu'il comporte lui-même dans ses deux piliers extérieurs des postes fortifiés¹⁵³. Le pont est achevé en 1856 si bien que le trajet Aix-la-Chapelle – Hasselt est opérationnel le 1^{er} octobre 1856. L'*Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij* ne s'arrête pas en si bon chemin et obtient également l'exploitation de la ligne Hasselt – Landen où elle se relie aux chemins de fer de l'Etat belge. Malgré l'intérêt

¹⁵⁰ HARTGERINK-KOOMANS (M.), *De corridor...*, p. 220-221 ; HARTGERINK-KOOMANS (M.), *Een spoorlijn voor Nederlands Limburg (1835-1856)*, in *Bijdragen voor de geschiedenis der Nederlanden*, XVII, 1963, p. 83-139.

¹⁵¹ *Ibidem*.

¹⁵² VAN DER EYCKEN (M.), *Verkeerswegen als bindteken ? Een overzicht van 150 jaar relaties tussen de beide Limburgen*, in *Eenheid en scheiding van de beide Limburgen. Verslagboek van het op 26 mei 1989 te Alden Biesen gehouden congres bij gelegenheid van de herdenking 150 jaar beide Limburgen*, Leewarden, 1989, p. 76

¹⁵³ DE LA HAYE (R.), *De Maas over, 2000 jare vaste oeververbindingen in Maastricht*, Maastricht, 1984, p. 47-48.

évident de cette nouvelle ligne internationale, elle ne connaît pas un succès immédiat car elle n'offre pas encore une liaison parfaitement fiable d'Anvers vers le Rhin. Les chemins de fer de l'Etat belge auxquels la ligne est reliée ne sont pas particulièrement prompts à collaborer avec la concurrence et privilégient la ligne de la Vesdre. Cette seconde voie vers l'Allemagne prend un nouveau départ à partir de 1865 lorsque Hasselt est relié au port d'Anvers par Diest et Aarschot. Par le traité des 19/29 avril 1867, le « Grand Central Belge », entreprise issue d'une fusion de différentes sociétés de chemins de fer, s'empare de l'exploitation de l'entièreté de la ligne d'Anvers à Aachen. A présent, la nouvelle liaison entre Anvers et l'Allemagne est pleinement réalisée et le service entre les deux Limbourgs est fortement amélioré grâce à la gestion unifiée du « Grand Central Belge ». Pourtant, la traversée du corridor limbourgeois demeure un sujet de tensions entre la Belgique et les Pays-Bas. Certes, la poche de Maastricht est d'ores et déjà écornée à l'extrême sud ; toutefois le Gouvernement néerlandais répugne toujours à accorder des concessions ferroviaires traversant trop franchement le Limbourg, concessions qui ne manqueraient pas de raccourcir le transit du port d'Anvers vers le Rhin au détriment de l'activité des ports de Rotterdam et Flessingue, des chemins de fer et voies d'eaux hollandaises¹⁵⁴. Ainsi le projet d'une ligne de chemin de fer à établir entre Anvers et Gladbach piétine en raison de l'opposition des Pays-Bas. En 1863, la Compagnie du Nord obtient la concession de la ligne sur le territoire belge. Les Chambres belges avalisent cette concession par une loi du 31 mai 1863. Le cabinet de Bruxelles appuie ensuite fortement les démarches de la Compagnie pour qu'elle obtienne la prolongation de la ligne à travers le Limbourg vers l'Allemagne. Mais le 24 juillet 1863, le Gouvernement des Pays-Bas fait connaître au Gouvernement belge « que le chemin de fer zélando-limbourgeois, qui devait être relié aux chemins de fer allemands, devait être plus avancé et assuré avant que l'on pût s'occuper du chemin d'Anvers à Gladbach ». Il ajoutait « qu'il faudrait tenir compte des intérêts de la défense nationale qui s'opposent à la concession demandée » puisque la ligne nécessite la construction d'un pont fixe sur la Meuse à Ruremonde non défendu par une forteresse¹⁵⁵.

¹⁵⁴ VAN DER EYCKEN (M.), *Verkeerswegen als bindteken...*, p. 76-77 ; MARGANNE (Roland), *Les chemins de fer oubliés des trois frontières*, in *Trans-Fer hors série*, Liège, G.T.F., 1991, p. 7-11.

¹⁵⁵ Ces informations sont tirées du discours que le député libéral Frère-Orban fait à la Chambre le 28 mai 1873 pour justifier la signature de la convention ferroviaire du 13 janvier 1873 entre la Belgique et les Pays-Bas qui autorise enfin la construction du chemin de fer d'Anvers à Gladbach. Frère-Orban fait remarquer que les arguments militaires avancés par La Haye en 1863 sont un prétexte pour dissimuler des intérêts commerciaux : « Quant à l'objection tirée des intérêts stratégiques, et qui nous aurait obligés à nous en tenir à la lettre du traité en passant par le canton de Sittard au lieu de nous diriger par Ruremonde, elle paraissait d'autant plus singulière que, par Sittard, le passage de la Meuse devait s'effectuer en amont de Maeseyck, ou au lieu où les deux rives du fleuve n'appartiennent point aux Pays-Bas, tandis que, par Ruremonde, les deux rives étant en possession du Gouvernement de ce pays, il pouvait prescrire toutes les conditions propres à sauvegarder ses intérêts, à supposer

La Haye caresse en effet depuis longtemps le projet d'un chemin de fer de Flessingue à Maastricht afin de développer l'importance commerciale du port zélandais en le reliant à la frontière prussienne. Or, l'Escaut oriental et le Sloe, canal qui sépare l'île de Walcheren de l'île de Sud-Beveland, sont trop larges pour mener à bien ce projet. Une solution pratique consiste à établir des barrages de terre au travers de ces deux bras du fleuve afin d'y faire passer la ligne. Pour remplacer les voies d'eau ainsi obstruées, il faudrait également creuser un canal à travers l'île de Sud-Beveland. En 1846, le projet est sur le point de se concrétiser. Alerté, le cabinet de Bruxelles proteste car il craint que ces travaux n'entravent les communications de la Belgique avec l'Allemagne – les voies fluviales entre l'Escaut et le Rhin – et ne perturbent rapidement le régime de l'Escaut occidental vital pour l'économie anversoise. Qui plus est, selon les ingénieurs belges, le canal de remplacement du Sud-Beveland n'offre pas les garanties suffisantes pour la navigation. Le ministre de Belgique à La Haye le baron Willmar invoque auprès du général de La Sarraz, ministre des Affaires étrangères des Pays-Bas, l'exécution de la disposition contenue dans l'article 9 du traité du 19 avril 1839 : « Les deux gouvernements s'engagent à conserver les passes navigables de l'Escaut et de ses embouchures... Si des événements naturels ou des travaux d'art venaient, par la suite, à rendre impraticables les voies de navigation indiquées au présent article, le Gouvernement des Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes, en remplacement des dites voies de navigation devenues impraticables ». Le Gouvernement néerlandais ne reconnaît cependant pas les griefs belges. Il conteste l'interprétation de l'article 9 comme les études des ingénieurs belges. Il s'en suit alors une longue correspondance diplomatique entre les deux pays qui aboutit à une impasse fin 1851. Le cabinet de La Haye approuve l'endiguement des polders par une société concessionnaire mais le manque d'argent l'empêche de continuer¹⁵⁶.

Malgré les protestations belges, La Haye poursuit son projet qui est interrompu en 1852 faute de moyens. Ce dernier, jamais totalement abandonné, renaît de ses cendres pendant la session de 1859-1860 des Etats généraux qui accordent un crédit d'un million de florins pour le barrage de l'Escaut oriental et de deux millions six cent mille florins pour la construction d'un viaduc sur le Sloe. Le Baron Du Jardin, ministre de Belgique auprès du Gouvernement

qu'il y eût un intérêt stratégique réel à sauvegarder dans cette affaire. D'ailleurs, le Gouvernement néerlandais venait de détruire sa propre objection, en autorisant la ville de Ruremonde, par arrêté du 3 avril 1863, à faire construire par voie de concession de péages un pont sur la Meuse ». *APC*, 28 mai 1873, p. 1211.

¹⁵⁶ GUILLAUME (Baron), *L'Escaut depuis 1830*, I, Bruxelles, Alfred Castaigne, p. 1-37.

néerlandais, proteste à nouveau dans les mêmes termes que son prédécesseur le général Willmar. Mais la création de commissions d'ingénieurs et d'une enquête mixte aboutit à nouveau à une impasse sur le plan diplomatique. Le Gouvernement des Pays-Bas nie catégoriquement que les intérêts maritimes belges puissent être touchés par les travaux sur l'Escaut Oriental et le Sloe si le canal du Sud-Beveland est créé. Cependant, l'affaire se tasse quelque peu car le Gouvernement néerlandais choisit en premier lieu de se concentrer sur les portions du « chemin de fer zélandais » reliant Venlo à Bois-le-Duc. Les adjudications de diverses parties de la ligne ont lieu en 1863 et 1864¹⁵⁷.

Durant l'été 1864, le Baron Du Jardin s'inquiète à nouveau lorsque le tracé du chemin de fer de Bois-le-Duc à Flessingue est mis à l'étude. Le 4 août 1864, sans remettre en question l'existence du chemin de fer zélandais, il rappelle au ministre des Affaires étrangères des Pays-Bas que les intérêts belges devront néanmoins être garantis dans l'estuaire de l'Escaut. Mais l'attitude du Gouvernement néerlandais est toujours aussi intransigeante et seuls les problèmes financiers ralentissent sa détermination¹⁵⁸. En septembre 1866, les travaux sont adjugés et approuvés par le cabinet de La Haye. Rogier propose alors l'intervention d'ingénieurs étrangers – un prussien, un français et un anglais – pour régler le litige. C'est la goutte d'eau qui fait déborder le vase. Les Pays-Bas considèrent ce geste comme une immixtion dans leur souveraineté. Les relations entre les deux pays se raidissent car aucune des deux parties ne veut céder. Rogier est lui-même l'objet de commentaires très agressifs au sein des Etats généraux. Van Lansberge, le chef de cabinet du ministère néerlandais des Affaires étrangères accuse dans une brochure¹⁵⁹ la diplomatie belge de chercher un prétexte pour dissimuler sa volonté de faire entrave au chemin de fer zélandais qui assurerait le développement du port de Flessingue concurrent d'Anvers. Emile Banning, archiviste belge aux Affaires étrangères, se charge de contrer l'argumentation développée par Van Lansberge¹⁶⁰. Le haut fonctionnaire belge répond vertement dans une contre-brochure que les

¹⁵⁷ GUILLAUME (Baron), *L'Escaut depuis 1830...*, II, p. 37-42.

¹⁵⁸ *Ibidem*.

¹⁵⁹ VAN LANSBERGE, *A propos du barrage de l'Escaut*, La Haye, 1867.

¹⁶⁰ GUILLAUME (Baron), *L'Escaut depuis 1830...*, II, p. 50-80. Pour une étude complète des rapports diplomatiques tendus entre la Belgique et les Pays-Bas en 1866-1867 au sujet des travaux sur l'Escaut, voir TAMSE (C.A.), *Nederland en België in Europa (1859-1871)*..., p. 295-306. Voir aussi DISAILLES (Ernest), *Charles Rogier...*, IV, p. 270-275 ; GARSOU (Jules), *Les débuts d'un grand règne...*, II, p. 32-49. Jules Garsou s'inspire largement du travail du Baron Guillaume. Il semble qu'il y ait cependant une lacune dans les informations de Jules GARSOU puisqu'il attribue la brochure de Banning au Baron Du Jardin, ministre plénipotentiaire aux Pays-Bas. Or les « Notes sur ma vie et mes écrits » rédigées par Banning à la fin de sa carrière indiquent bien que c'est Rogier lui-même qui a commandé à Banning la réponse adressée à Van Lansberge. STENGERS (J.) (éd.), *Textes inédits d'Emile Banning*, Bruxelles, Académie Royale des Sciences

Pays-Bas usent exactement des mêmes procédés à l'encontre de la Belgique en entravant la construction du chemin de fer d'Anvers au Rhin¹⁶¹.

La tension belgo-néerlandaise n'est qu'éphémère. La question luxembourgeoise de 1867 et la montée consécutive de la tension entre la Prusse et la France finissent même par induire un rapprochement entre les deux pays qui souhaitent conserver leur neutralité et craignent pour leur sécurité si une guerre éclate¹⁶². Les critiques de Rogier à l'égard de la question de l'Escaut subsistent mais s'adoucissent progressivement. Dans le courant du mois d'août 1868, le ministre néerlandais des Affaires étrangères informe finalement le ministre de Belgique à La Haye Beaulieu que son Gouvernement ne voit plus d'inconvénient à ce qu'une ligne de chemin de fer belge traverse le Limbourg vers l'Allemagne et qu'un pont soit construit à cet effet sur la Meuse¹⁶³. Néanmoins un différend subsiste entre la Belgique et les Pays-Bas à propos de la question du tracé sur le territoire du Limbourg et des tarifs à appliquer au transit des marchandises. Le différend est aplani par le traité du 13 janvier 1873, avalisé par les Chambres belges le 31 mai 1873¹⁶⁴. L'exploitation est confiée au *Grand Central Belge* qui gère déjà la ligne d'Anvers à Aix-la-Chapelle par Hasselt et Maastricht. La ligne reliera Anvers à Mönchengladbach par Herentals, Mol, Neerpelt, Hamont, Weert, Ruremonde et

coloniales, Classe des Sciences morales et politiques, 1955 (coll. Mémoires in 8°, nouvelle série, tome II, fascicule 3 et dernier), p. 26. ; WALRAET (M.), *Emile Banning, un grand Belge (1836-1898)*, Bruxelles, Office de Publicité, ancien établissement J. Lebègue, 1945, p. 25.

¹⁶¹ « Il y a aujourd'hui vingt-huit années que le Gouvernement des Pays-Bas, indépendamment du nouveau barrage qu'il entreprend, en maintient contre nous un autre en terre ferme. (...) On a projeté en Belgique la construction d'un chemin de fer d'Anvers au Rhin traversant la Meuse sur un pont vis-à-vis du canton de Sittard. Malheureusement la Conférence avait eu la simplicité de croire que la prolongation d'une route commerciale à travers un fleuve impliquait naturellement l'établissement d'un pont ; elle n'a donc pas mentionné celui-ci dans l'article 12. Le cabinet de La Haye s'empare de cette omission, nous conteste la faculté de bâtir un pont et annule ainsi en pratique une disposition qu'il avait vainement combattue à Londres. Et quel est le mobile qui le faisait agir ainsi ? M. Thorbecke l'a lui-même dévoilé, quand il a avoué à la tribune qu'il s'agissait simplement de prévenir une concurrence fâcheuse pour les chemins de fer néerlandais. Plus tard, le Gouvernement belge, revenant sur l'exécution de l'article 12, invita le cabinet de La Haye à prêter son assentiment à la construction d'une ligne directe d'Anvers à Düsseldorf. L'exécution dans l'intervalle de plusieurs chemins de fer rendait désirable cette modification du tracé primitif ; la ligne projetée aurait traversé la Meuse sur un pont à Ruremonde, c'est-à-dire un peu en-dessous du canton de Sittard. La Hollande, armée de la lettre du traité, a simplement décliné cette ouverture. Voilà le libéralisme de ce Gouvernement qui ne trouve aujourd'hui à opposer aux légitimes réclamations de la Belgique que le banal argument d'une jalousie commerciale que nulle Puissance n'a pratiquée comme lui. » BANNING (E.), *Du barrage de l'Escaut oriental et du Sloe au point de vue des traités et des faits. Réponse à M. Van Lansberge, par un diplomate belge*, Bruxelles, 1867, p. 24-25. La même plainte à l'égard de la Hollande est formulée dans BANNING (E.), *Les traités de 1815 et la Belgique...*, p. 46.

¹⁶² TAMSE (C.A.), *Nederland en België in Europa (1859-1871)...*, p. 307-320 ; HUISMAN (M.), *La Belgique et les Pays-Bas pendant la crise de 1870*, in *Le Flambeau*, 1928, n° 4, p. 291-292.

¹⁶³ TAMSE (C.A.), *Nederland en België in Europa (1859-1871)...*, p. 307-310 ; APC, 28 mai 1873, p. 1212.

¹⁶⁴ APC, 31 mai 1873, p. 1252. Au cours des débats qui précèdent le vote de la loi, certains députés belges continuent à s'opposer au droit des Pays-Bas à fixer ses tarifs pour la traversée de son territoire. Ils revendiquent le caractère exclusivement belge de la ligne en vertu de l'article 12 du traité de 1839.

Rheydt. Il ne s'agit pas à proprement parler de construire une nouvelle ligne puisque le « Rhin de fer » est constitué par la mise bout à bout de sections de lignes existantes et de raccords à créer, principalement en territoire néerlandais, ce qui complique singulièrement les tableaux horaires des compagnies belges et néerlandaises. C'est pourquoi le Rhin de fer n'est ouvert au trafic qu'en 1879, non sans que le Gouvernement néerlandais n'ait rappelé au préalable à la compagnie belge que la ligne ainsi créée ne peut en aucun cas entraver le trafic de la ligne Flessingue – Venlo¹⁶⁵.

Sur le plan militaire, la traversée du Limbourg par deux lignes de chemins de fer n'est pas sans conséquence. La liaison Anvers – Aarschot – Diest – Hasselt – Maastricht – Aachen ouverte sur la totalité de son parcours en 1865 et reprise par le Grand Central Belge en 1867 a un intérêt stratégique évident. Elle permettrait à des troupes de secours prussiennes de venir prêter main forte à une armée belge concentrée vers Anvers suite à une invasion française, comme le suggéraient encore une quinzaine d'années plus tôt les échanges épistolaires entre Léopold Ier et Frédéric-Guillaume IV. L'achèvement du pont sur la Meuse à Maastricht en 1856 survient d'ailleurs deux années après la décision de La Haye de diminuer considérablement la garnison de la place, ce qui accroît encore l'importance de la « trouée du Limbourg ». Bien entendu, les deux lignes créées possèdent cet inconvénient majeur de passer par le corridor limbourgeois, ce qui oblige en théorie l'Etat-major prussien de demander la permission à La Haye pour l'emprunter. Nous avons vu qu'à cette époque, Moltke manifeste à plusieurs reprises de l'agacement dans ses mémoires face à la politique défensive belge. Selon le chef d'Etat-major prussien, la fortification d'Anvers est certes un avantage pour l'armée prussienne car elle permettra d'affaiblir le flanc gauche d'une armée française se dirigeant vers le Bas-Rhin. Cependant, Moltke aurait préféré que les Belges fortifient Liège et Namur pour faciliter la jonction des troupes des deux pays en cas d'alliance. L'établissement de lignes de chemin de fer supplémentaires au nord de la ligne Aachen – Verviers – Liège – Louvain – Malines – Anvers est donc en soi une bonne chose pour l'armée allemande, à condition de s'entendre avec les Pays-Bas. Et de fait, l'ouverture de la ligne Anvers – Gladbach en 1879 attirera les craintes de la France qui y verra une nouvelle ligne de pénétration allemande vers Anvers.

¹⁶⁵ HARTGERINK-KOOMANS (M.), *De corridor...*, p. 224-225 ; MARGANNE (R.), *Le Rhin de fer, serpent de mer du réseau belge*, in *Le Rail*, mensuel des oeuvres sociales de la SNCB, juillet 2002, p. 10-14 ; Sur toutes les tractations diplomatiques entre la Belgique et les Pays-Bas voir RENARD (Stefaan), *De Kwestie van de 'Ijzeren Rijn' (1830-1879). Een politiek-diplomatieke benadering van de rechtstreekse spoorwegverbinding tussen Schelde en Rijn. Een bijdrage tot de spoorweggeschiedenis*, mémoire de licence en Histoire (inédit), RUG, 1994.

II. LA TROUÉE DU LUXEMBOURG

A. La frontière orientale belge et l'extension du réseau routier

La frontière belgo-allemande est entièrement assise sur une vaste région semi-montagneuse séparant le bassin du Rhin de celui de la Meuse. Les géographes nomment cette région dont l'altitude varie de 400 à 700 mètres : le Plateau du Rhin. Au nord de ce plateau, s'étendent les plaines basses de la mer du Nord. C'est là que le Rhin entre dans son cours inférieur. Plus au sud, le Rhin coule dans la plaine qui s'étend de Strasbourg à Mayence. Le cours de la Nahe marque pour ainsi dire l'extrémité méridionale du Plateau du Rhin. Dans cette région au relief accentué, il n'y a guère que la vallée de la Moselle qui constitue une ligne de pénétration naturelle entre Paris et la vallée du Rhin car la Nahe est elle-même séparée de la Moselle par un grand plateau accidenté d'une élévation moyenne de 400 à 500 mètres : le Hunsrück. La frontière entre la Belgique, la Prusse et le Grand-Duché est sise plus précisément dans la région du Plateau située au nord de la Moselle et constituée par les Ardennes et l'Eifel. Les forteresses allemandes occidentales ne bordent pas la frontière belge mais couvrent la ligne du Rhin. Ces défenses sont réparties selon les trois régions orographiques du fleuve. La plaine basse de la mer du Nord est défendue par Wesel et Cologne, le plateau du Rhin par l'unique forteresse de Coblenze et la plaine du Rhin par Mayence, Strasbourg et Neuf-Brisach. A l'ouest de la ligne du Rhin, la forteresse de Luxembourg flanque seule la trouée de la Moselle¹⁶⁶.

Que la frontière belgo-allemande corresponde dans son intégralité à cette région très inhospitalière ne doit rien au hasard. Lors des tractations de 1831 fixant les limites du territoire, les diplomates ont justement enlevé à la Belgique les deux régions les plus susceptibles de laisser traverser des armées. Au nord, la trouée du Limbourg gardée sur la Meuse par Maastricht et Venlo, au sud, la trouée de la Moselle gardée par la forteresse fédérale de Luxembourg. Entre ces deux forteresses, si ce ne sont les deux routes reliant Aix-la-Chapelle à Liège soit par le plateau de Herve soit par Eupen et la vallée de la Vesdre ou encore la route Stavelot – Malmédy débutant elle-même à Liège, les routes sont inexistantes. Dans sa correspondance avec le ministre de Belgique à Londres, le jeune secrétaire général au

¹⁶⁶ DE RYCKEL (lieutenant-général Baron), *Mémoires*, Bruxelles, 1920, p. 39-42 et p. 52-53 ; NIOX (Gustave-Léon) (Commandant), *Géographie militaire : Europe centrale, Allemagne, Hollande et Danemark*. Deuxième édition, Paris, J. Dumaine, 1881, p. 7.

ministère des Affaires étrangères, Jean-Baptiste Nothomb, fin connaisseur du Luxembourg dont il est originaire, laisse transparaître tout le dédain qu'il porte à la partie centrale de la frontière orientale que l'on désire attribuer à la Belgique :

« Cette dernière partie du Grand-Duché est presque inculte et n'offre guère de ressource pour communiquer avec l'Allemagne, Saint-Vith et Malmédy (Prusse) étant environnés de marais qui viennent couper les chemins. La fermeture de l'Escaut et de la Meuse ayant pendant les siècles précédents forcé les Belges à chercher dans le Luxembourg une issue vers l'Allemagne, le grand passage était à Weisswampach. Vielsalm (j'en demande pardon aux princes de Salm et à l'empereur Herman) est aujourd'hui un misérable village, inscrit il est vrai sur les cartes en lettres majuscules : ce qui a fait croire à Paris que c'était une ville. (...) Abandonner Vielsalm et les environs, c'est ne compromettre personne ; abandonner Arlon et les environs c'est livrer au roi de Hollande la plupart des personnes qui ont pris une part active à la révolution¹⁶⁷ ».

Cet enclavement de la frontière orientale ne résulte pas uniquement du caractère inhospitalier de la région mais dérive aussi de la nécessité dans laquelle s'est trouvée jadis le Gouvernement autrichien d'éviter le passage par la Principauté de Liège pour relier Bruxelles à Vienne. Les chaussées qu'il a établies à cet effet au XVIII^e siècle, au lieu de traverser transversalement le cœur de l'Ardenne, ont donc dû contourner les possessions liégeoises¹⁶⁸. Le fait que la construction des chaussées soit dévolue avant 1830 aux Etats provinciaux et aux pouvoirs locaux explique aussi la carence de relations routières avec l'étranger¹⁶⁹.

La frontière séparant le Luxembourg belge du Grand-Duché se divise en deux parties. Une partie nord répondant exactement aux mêmes caractéristiques que la partie méridionale de la frontière belgo-allemande. Elle se caractérise par son absence totale de routes jusqu'à une période avancée. En revanche, la partie méridionale possède un intérêt stratégique depuis longtemps pour des raisons orographiques, hydrographiques et structurelles. En effet, le Luxembourg belge s'enfonce véritablement comme un coin entre le territoire français et le territoire grand-ducal, englobant en son sein presque tout le bassin de la Semois depuis sa source dans la région d'Arlon jusqu'à son embouchure dans le couloir français de Givet, en

¹⁶⁷ Lettre de Nothomb (Bruxelles) à Van de Weyer (Londres), le 17 octobre 1831, reproduite dans NOTHOMB (P.), *Les frontières du Limbourg et du Luxembourg...*, p. 77.

¹⁶⁸ La chaussée de Namur à Luxembourg par Neufchâteau en est un bel exemple. Depuis 1815, cette route offrait à nouveau un grand intérêt stratégique car elle suivait d'assez près la frontière des Pays-Bas et reliait différentes forteresses qui garnissaient celle-ci. Aussi, elle fut incorporée sous le régime hollandais dans la route de première classe d'Ostende à Trèves. GENICOT (L.), *Etudes sur la construction des routes en Belgique*, in *Bulletin de l'Institut de Recherches Economiques et Sociales de Louvain*, 13 (1947), p. 505.

¹⁶⁹ PLACQ, G., *Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940*, in *Bulletin de l'Institut de Recherches Economiques et Sociales de Louvain*, 17 (1951), p. 444.

passant par la cité fortifiée de Bouillon. La Semois se jette dans la Meuse en amont de la forteresse de Givet et en aval de celle de Charleville-Mézières. Le Luxembourg belge englobe également la ligne de crête méridionale du bassin de la Semois le séparant du bassin de la Chiers situé en territoire français. La vallée de la Chiers est pour sa part contrôlée au XIX^e siècle par les places fortes de Longwy, de Montmédy et de Sedan ; cette dernière place est située au confluent de la Chiers et de la Meuse. La vallée française de la Chiers avec ses trois forteresses est en quelque sorte parallèle à la vallée belge de la Semois. Le passage d'un bassin à l'autre se fait par la route d'Arlon à Longwy ou de Bouillon à Sedan¹⁷⁰. La forteresse française de Longwy correspond à deux ou trois kilomètres près à l'intersection des frontières belge, française et grand-ducale. Lors de l'indépendance belge, ce découpage géographique a été dicté par des considérations stratégiques qu'il n'est pas inutile de rappeler ici.

Si nous traçons une ligne droite depuis Trèves, ville de garnison de la Confédération germanique, vers Paris, capitale administrative et centre du système militaire français, cette ligne passe successivement par Luxembourg, Longwy, Montmédy, Stenay, Vouziers et Reims. Cette direction empruntée par les armées depuis l'Antiquité est jalonnée de plusieurs trouées : du côté allemand, la trouée de la Moselle donnant accès à la vallée du Rhin ; du côté français, la « trouée de Stenay » permettant de franchir le cours de la Meuse en évitant au nord comme au sud ses rives particulièrement escarpées¹⁷¹. Ces deux trouées sont reliées entre elles par la Gaume et le « Gutland » (le bon pays), c'est-à-dire la partie sud-est du Luxembourg au relief moins accentué que le reste de l'Ardenne et traversée par plusieurs bonnes routes commandées par la forteresse de Luxembourg¹⁷². Or, la présence d'une garnison prussienne dans cette forteresse depuis 1815 menace les deux places françaises de Thionville et Longwy qui couvrent la trouée de Stenay. En 1831, durant les négociations

¹⁷⁰ Certaines cartes indiquent également une route de Virton vers Longuyon mais nous n'avons à cet égard aucune certitude. GENICOT (L.), *Études sur la construction des routes en Belgique...*, voir la carte figurant le réseau routier belge durant la période hollandaise.

¹⁷¹ SHD/DAT, 7N 1163, *De Stenay à Trèves*, Travail d'hiver de M. le Commandant Clerc, 8^e régiment d'infanterie, Saint-Omer, le 15 avril 1890 ; Voir aussi SHD/DAT, 7N 1812. *Étude sur la trouée de la Chiers*. Étude de L. Cochard, chef d'escadron d'artillerie, Directeur de l'école d'artillerie du 6^e corps. Document envoyé à M. le général Ferron, Châlons, le 22 juillet 1889. L'intérêt de ces deux études est qu'elle donne un historique général de ces trouées au fil des siècles.

¹⁷² Luxembourg – Arlon – Bastogne ; Luxembourg – Athus (Aubange) – Longwy ; Luxembourg – Thionville ; Luxembourg – Wasserbillig – Trèves. *Carte du Royaume de Belgique et du Gd. Duche de Luxembourg d'après les délimitations fixées par le Traité de Londres*. 1848, in *Atlas classique et universel de géographie ancienne et moderne, contenant les découvertes et les divisions les plus nouvelles dans les cinq parties du monde pour servir à la lecture des voyages, des ouvrages historiques et des meilleurs traités de géographie*. Publié par J. Andriveau-Goujon. Adopté par le Ministre de la Guerre pour les bibliothèques régimentaires. Nouvelle édition.- Paris, chez l'éditeur, 1850, p. 21 ; MELCHERS (Emile-Théodore), *Kriegsschauplatz Luxemburg. August 1914-Mai 1940*, Luxembourg, Imprimerie Saint-Paul, 1963, p. 40-41.

concernant l'indépendance de la Belgique, Talleyrand cherche à profiter de la conférence de Londres pour revoir le statut du Luxembourg. En janvier 1831, il se plaint auprès de Palmerston du fait que le Luxembourg jouxte une partie de la frontière française peu défendue. Mais Palmerston de son côté minimise l'importance stratégique de la région :

« Je lui ai observé, rapporte Palmerston, qu'il n'existe que deux routes militaires pour sortir du Duché, l'une au midi vers Thionville et Metz, – places contre lesquelles une armée, stationnée dans le Luxembourg, n'oserait guère se risquer, – l'autre vers le nord, par Givet ou Dinant, – direction qui ne sera jamais choisie pour envahir la France, – et que par conséquent, la France ne saurait avoir rien à craindre du Luxembourg ; j'ai ajouté que, d'autre part, le Luxembourg semble entrer dans le système défensif de la frontière prussienne, dont Coblenz est le centre et qui doit être fort important pour la Prusse comme prenant en flanc la ligne de marche de Thionville à Coblenz »¹⁷³.

Consciemment ou pas, le diplomate anglais oublie de mentionner ici les routes Luxembourg – Arlon – Bastogne et surtout Luxembourg – Athus (Aubange) – Longwy. Celles-ci sont reliées entre elles et offrent une alternative sérieuse pour pénétrer en France à partir de Luxembourg.

Après la désastreuse campagne des Dix jours en août 1831, suit une deuxième phase de négociations en septembre-octobre 1831. Lors de cette deuxième phase des tractations londoniennes qui précède la signature du traité des XXIV articles, il s'en faut de peu que le Luxembourg ne soit laissé dans son entièreté à la maison d'Orange ; ceci afin de placer la totalité du verrou luxembourgeois dans les mains d'une puissance jugée plus sûre que la Belgique pour constituer une barrière efficace face à la France. Malgré le ressentiment de l'Angleterre et de la Prusse suite à l'intervention française sur notre territoire, les diplomates belges parviennent néanmoins à « sauver quelques meubles » *in extremis*. Ils ont en effet l'habileté de jouer sur la corde française pour alléger l'addition londonienne. Ainsi, grâce aux pressions de Le Hon, ministre de Belgique à Paris, Léopold I^{er} activement soutenu et conseillé par le jeune secrétaire général des Affaires étrangères, Jean-Baptiste Nothomb, fait comprendre à la France qu'il est de son propre intérêt d'obtenir pour la Belgique des compensations et de ne pas laisser choir l'entièreté du Luxembourg aux mains d'un prince de la Confédération germanique. A trois jours de la rédaction définitive du traité des XXIV articles, la correspondance de Nothomb avec Le Hon démontre que tout l'argumentaire belge se focalise désormais sur l'aspect stratégique du problème. Le 12 octobre, Jean-Baptiste

¹⁷³ Lettre de Palmerston à Granville, Londres, le 21 janvier 1831, reproduite dans CRAVEN (A.), *Lord Palmerston. Sa correspondance intime...*, I, p. 10.

Nothomb, tout juste sorti d'une entrevue à Bruxelles avec le général Belliard, rappelle au ministre de Belgique à Paris les tenants et les aboutissants de la géopolitique française :

« On vous propose peut-être pour limite la grande route d'Arlon à Longwy par Aubange. Mais cette route n'offre pas de limite naturelle et laisserait Longwy à découvert. Le but que doit se proposer la France serait manqué. Savez-vous pourquoi on nous offre une partie du Grand-Duché ? C'est pour que Bouillon, forteresse adossée en quelque sorte à Sedan, ne soit pas entre les mains du Roi de Hollande et au besoin de la Confédération. Je comprends maintenant le projet déjà connu depuis huit mois, de la séparation du Duché de Bouillon. Ce qu'on nous donne, c'est le Duché de Bouillon avec un accroissement de territoire. Et qu'on nous dise encore que Talleyrand est sans influence ! Si la forteresse de Bouillon n'existait pas, nous n'aurions rien. Si nous avons la limite au-delà d'Arlon, ce sera encore pour garantir un intérêt français, pour couvrir la forteresse de Longwy »¹⁷⁴.

Le 14 octobre, à la veille de la rédaction définitive des XXIV articles bouclée le 15 octobre, Le Hon parvient à persuader la France qu'il faut sauver Arlon pour sauvegarder Longwy. Une ligne est tirée, presque au hasard, à partir de Rodange, pour donner à la Belgique la ville d'Arlon et la route de Longwy. Cette ligne ne correspond pas tout-à-fait à la route en elle-même mais est tracée un peu plus à l'est afin de couvrir la forteresse française¹⁷⁵. Selon Pierre Nothomb, descendant du précédent et thuriféraire d'une Grande Belgique, l'avantage stratégique obtenu n'est guère concluant : « Le Gouvernement de Louis-Philippe, qui se félicitait de nous voir garder une partie du Luxembourg, diminuant ainsi sa ligne de contact avec la Confédération Germanique, ne s'apercevait pas assez qu'en laissant habilement conduire la délimitation nouvelle vers la route de Longwy, au lieu de la mener vers la route de Thionville, il laissait ces deux places découvertes »¹⁷⁶.

En réalité, les Français sont bien conscients en 1831 de l'opportunité qu'il y aurait à intégrer tout le Luxembourg à la Belgique mais ils considèrent avec raison ne pas pouvoir obtenir davantage de la part de la Prusse et de l'Angleterre. D'ailleurs, le principal souci de la France n'est pas tellement le territoire du Luxembourg en soi mais la présence militaire prussienne si près de ses propres lignes défensives. Les stratèges français regrettent surtout depuis 1815 l'affaiblissement stratégique des places de Metz et Thionville « dont la puissance défensive serait bien plus grande, si elle n'était en partie neutralisée par Luxembourg »¹⁷⁷. Dans la

¹⁷⁴ NOTHOMB (P.), *Les frontières du Limbourg et du Luxembourg...*, p. 71.

¹⁷⁵ *Idem*, p. 43-44.

¹⁷⁶ NOTHOMB (P.), *La Barrière belge...*, p. 235.

¹⁷⁷ *Fortifications de Paris : considérations sur la défense nationale...*, p. 144. « Le Duché de Luxembourg permet à une armée allemande de prendre à revers une colonne française entrant par la Moselle ou par la Meuse.

mesure où la France considère ne pas pouvoir remettre en cause le statut fédéral de la forteresse, les revendications belges n'ont, aux yeux des diplomates français, qu'un intérêt secondaire. Mieux vaut préserver les acquis de la révolution belge plutôt que de faire échouer purement et simplement l'ensemble des négociations. On ne peut pas tout obtenir ! C'est en substance ce raisonnement qu'ils tiennent aux diplomates belges lorsque ceux-ci cherchent une dernière fois à modifier le statut territorial du royaume de Belgique à la veille de la signature du traité du 19 avril 1839¹⁷⁸.

Paradoxalement, les stratèges allemands sont divisés sur la question luxembourgeoise en 1831. Alors que le territoire menace de passer aux mains des Belges considérés par les Puissances du Nord comme des alliés objectifs de la France, le général von Gneisenau et d'autres militaires illustres pensent que la forteresse de Luxembourg n'a plus aucune utilité militaire, qu'elle est facilement contournable et que le mieux pour l'Allemagne serait encore qu'elle soit détruite. Ce n'est pas l'avis de Clausewitz qui estime pour sa part que si la forteresse de Luxembourg est donnée à la Belgique, les diplomates laisseront s'en aller « das Hauptbollwerk Deutschlands »¹⁷⁹. En définitive, les partisans du maintien de la forteresse l'emportent à Berlin et à Francfort. Un mémoire militaire est envoyé le 13 juin 1831 à von Bulow, le représentant de la Prusse et des intérêts de la Confédération germanique à Londres. Ce rapport préconise une ligne diplomatique visant à la conservation de la forteresse dans l'orbite allemande¹⁸⁰. Pour ne pas en amoindrir l'efficacité, la Diète de Francfort formule plus tard l'exigence qu'aucune fortification ne soit construite dans le Luxembourg occidental, tout spécialement à Arlon. Les stratèges allemands entendent bien que cette ville ne serve pas de tête de pont à une offensive des troupes françaises débouchant par la route de Longwy. Dans une résolution du 18 août 1836, la Diète ne promet d'accorder son assentiment aux arrangements des XXIV articles relatifs au Luxembourg qu'à la condition qu'Arlon ne soit

Il forme la clef des grandes routes qui conduisent directement de la Prusse rhénane au cœur de la France ; enfin, son chef-lieu, Luxembourg, est l'une des plus importantes forteresses de l'Europe, une vedette avancée de la ligne de défense germanique, *une fenêtre d'où l'Allemagne découvre Paris* ». BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 87.

¹⁷⁸ DE RIDDER (A.), *Histoire diplomatique du traité de 1839...*, p. 79-83.

¹⁷⁹ « Le rempart de l'Allemagne ». MELCHERS (Emile-Théodore), *Kriegschauplatz Luxemburg...*, 1963, p. 31-32.

¹⁸⁰ *Idem*, pp. 32-33. Dans sa correspondance avec Lord Granville, Palmerston a bien remarqué l'intérêt prussien pour Luxembourg : « Je m'aperçois, du reste, que Bulow a une envie terrible de la forteresse de Luxembourg avec un peu de territoire à l'entour : non pas qu'il ait jamais laissé tomber un mot relativement à ce sujet, mais comme je le connais bien, je le vois au fonds du puits. C'est même ce qui explique l'accueil fait par Werther à l'idée de donner Philippeville et Mariembourg à la France. Le consentement de la Prusse à cette cession serait acheté par l'acquiescement de la France à la cession de la forteresse de Luxembourg à la Prusse ». Lettre de Palmerston à Granville, Londres, le 26 août 1831, reproduite dans CRAVEN (A.), *Lord Palmerston. Sa correspondance intime...*, I, p. 77.

jamais fortifié. Elle réitère encore une fois ses exigences à la veille du traité de 1839 mais la Belgique et l'Angleterre s'opposent à cette prétention comme étant une atteinte à la souveraineté belge en matière de défense nationale¹⁸¹.

Nous trouvons ici les prémices des inquiétudes concernant cette portion de territoire neutre coincée entre deux puissances rivales et aisément franchissable en deux ou trois journées de marche. Les Prussiens et les Français continueront à surveiller tout au long du XIXe siècle l'influence politique et militaire de leur adversaire dans ce territoire d'entre-deux. On redoute à Berlin les sympathies des Luxembourgeois pour la France et l'influence des idées libérales belges. On craint par-dessus-tout une union douanière car « si la garnison prussienne de la forteresse se trouvait noyée dans une population que les relations commerciales rapprocheraient chaque jour de la France, elle ne serait plus qu'une sentinelle perdue de la Confédération »¹⁸². C'est pourquoi, au lendemain même du retour du Luxembourg sous la souveraineté de la maison d'Orange, des négociations sont entamées entre la Prusse et le Roi Guillaume Ier pour l'entrée du Grand-Duché dans le Zollverein. Ces négociations aboutissent sous son fils Guillaume II à la conclusion du traité du 8 août 1841. Cependant, devant le mécontentement des Luxembourgeois et les conditions draconiennes de la Prusse, le Roi Grand-Duc refuse finalement de ratifier le traité. La réaction prussienne ne se fait pas attendre. Le gouvernement de Berlin accuse le Luxembourg de faire preuve de francophilie¹⁸³. Finalement, sous la pression prussienne, l'accord est ratifié par Guillaume II à quelques modifications près en février 1842. C'est au tour de la diplomatie française de grincer des dents devant le traité « qui prolonge d'une dizaine de lieues la ligne des douanes prussiennes et l'action directe de la Prusse [sur la frontière française] »¹⁸⁴.

D'un point de vue stratégique, nous remarquons que les inquiétudes des militaires se concentrent sur la région située au sud d'Arlon et ne vont guère plus au nord. Si d'aventure les Prussiens décidaient d'attaquer la France par le Luxembourg pour déboucher sur le flanc gauche de la ligne défensive française et inversement si les Français tentaient d'atteindre Trèves puis Coblenze par la Gaume et le « Gutland luxembourgeois », ils ne feraient qu'écorner la pointe sud du Luxembourg belge. Un mouvement tournant plus large semble

¹⁸¹ DE RIDDER 2, p. 330-335.

¹⁸² DE LANNOY (Fl.), *L'accession du Luxembourg au Zollverein en 1842*, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, 1922, p. 319.

¹⁸³ DE LANNOY (Fl.), *L'accession du Luxembourg...*, pp. 318-319.

¹⁸⁴ Lettre de De Bois-le-Comte (La Haye) à Guizot (Paris), le 9 février 1842, citée dans DE LANNOY (Fl.), *L'accession du Luxembourg...*, p. 332-333.

impossible, à moins bien entendu de franchir la Meuse à Maastricht. Jusqu'à une époque tardive, les Ardennes et l'Eifel sont réputées infranchissables. Dans un rapport au Roi Guillaume d'Orange du 10 mars 1816, Wellington développe ses conceptions défensives sur la Barrière à construire face à la France. Il y fait sciemment l'impasse sur le Luxembourg. Il juge ce territoire impraticable pour une grande armée et trop pauvre en ressources. Liège, Huy et Namur sur la Meuse suffisent largement pour défendre cette partie de la Barrière. Les places mosanes « enfermeraient un ennemi voulant traverser le Luxembourg comme dans un cul de sac »¹⁸⁵. Le général Willems qui rapporte l'anecdote note avec dépit qu' « on vivra un siècle sur cette idée »¹⁸⁶. En effet, les stratèges sont lents à remarquer que le développement des routes puis des chemins de fer dans le Luxembourg, du côté grand-ducal comme du côté belge, va rapidement accroître son importance stratégique. En 1830, trois bonnes routes mènent de Belgique en Allemagne¹⁸⁷. De 1830 à 1850, aucune route nouvelle ne traverse la frontière du côté allemand. En revanche, au cours de la même période, le réseau routier dans le Luxembourg belge s'accroît de 266 %. Entre 1850 et 1880, il ne s'accroît déjà plus que de 53 %. Après 1880, l'essentiel du réseau routier luxembourgeois est constitué. La progression du réseau est de seulement 9 % entre 1880 et 1940¹⁸⁸. En 1850, plusieurs axes routiers permettent d'ores et déjà de traverser les Ardennes du nord-est au sud-ouest en direction de la frontière française¹⁸⁹. A la même époque, le nord du Grand-Duché est lui-même franchissable d'est en ouest par la route Bitburg – Vianden – Diekirch – Heiderscheid – Wiltz – Bastogne¹⁹⁰. Et dès le début des années 1850, le réseau routier grand-ducal offre un maillage de plus en

¹⁸⁵ WILLEMS (R.), *La Barrière des Pays-Bas...*, p. 239-240.

¹⁸⁶ *Idem*, p. 240.

¹⁸⁷ 1° La route Liège – Herve – Battice – Henri-Chapelle – Aix-la Chapelle ; 2° La route de la Vesdre concédée aux industriels lainiers : Liège – Pepinster – Verviers – Dolhain – Eupen ; 3° La route Verviers – Theux – Spa – Francorchamps – Malmédy. Nous ne comptons pas pour le moment la route Malmédy – Stavelot puisqu'elle fait ensuite une boucle pour rejoindre Francorchamps. PLACQ (G.), *Le développement du réseau routier belge...*, p. 446. Voir la carte du réseau routier en 1830 reproduite dans cet article.

¹⁸⁸ PLACQ (G.), *Le développement du réseau routier belge...*, p. 447.

¹⁸⁹ Parmi les axes routiers empruntables, citons : 1° L'ancienne route de Liège – Ciney – Dinant dont la section Ciney – Dinant a été restaurée ; 2° L'ancienne route Verviers – Theux – Esneux – Liège qui se divise à hauteur de Louveigne vers Aywaille et se prolonge ensuite vers Bomal – Marche – Rochefort – Beauraing ou Saint-Hubert ; 3° La route Malmédy – Stavelot qui est prolongée au sud vers Vielsalm – Laroche – Champlon – Saint-Hubert ou ouvre sur un parcours le long de la frontière par Houffalize – Bastogne et Arlon. PLACQ (G.), *Le développement du réseau routier belge...*, voir la carte du réseau routier en 1850 produite dans cet article. Voir aussi l'atlas de KIEPERT (Heinrich), *Allgemeiner Hand-Atlas der Erde und des Himmels nach den besten astronomischen Bestimmungen, neuesten Entdeckungen und kritischen Untersuchungen entworfen*, Weimar, Geographisches Institut in Weimar, 1856, planche n° 36 : Pays-Bas, Belgique.

¹⁹⁰ *Arrêté Royal Grand-Ducal du 21 janvier 1846 décrétant la construction d'une route de Diekirch à Vianden, et fixant la direction du premier lot de cette route*, in *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 8, 29 janvier 1846, p. 101-102 ; *Arrêté Royal Grand-Ducal du 10 décembre 1849, par lequel la route de Diekirch vers Bastogne par Heiderscheid et Wiltz est déclarée ligne de poste*, in *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 102, 18 décembre 1849, p. 1020-1021.

plus serré¹⁹¹. Alors qu'en 1839 il n'y avait encore que 176 kilomètres de routes d'Etat, en 1849, le réseau d'Etat a doublé et comporte 344,84 kilomètres de routes. En 1879, les routes d'Etat sillonnent le Grand-Duché sur une distance totale de 691 kilomètres. Les administrations néerlandaise puis belge avaient légué en 1839 un réseau radial à structure étoilée, dont les chaussées convergeaient vers la ville de Luxembourg, tandis que les grands axes étaient essentiellement orientés vers l'ouest pour favoriser le trafic avec la Belgique et la Hollande. Parmi ses axes internationaux figurent la route de première classe de Luxembourg à Arlon et les deux voies transversales réalisées sous le régime belge : celle de Mersch à Arlon et celle d'Ettelbruck à Bastogne. Mais le traité de Londres de 1839 puis l'accession du Grand-Duché au Zollverein en 1842 reconsidèrent l'homogénéité de l'espace entre la Moselle et la Meuse au profit de l'Allemagne. Le premier programme de construction routière réalisé dans les années 1840 désenclave également les chefs-lieux des cantons de Redange, Wiltz, Clervaux, Vianden et Echternach¹⁹². Ceci est d'autant plus remarquable que le sud du Luxembourg belge se dote lui-même de plusieurs connexions avec la France, faisant ainsi la jonction entre les Ardennes françaises, belges, Luxembourgeoises et l'Eifel allemande¹⁹³.

A bien regarder une carte, d'un point de vue militaire, le Luxembourg belge offre déjà au début des années 1850 un réseau routier suffisant pour la traversée d'une voie de deux grandes armées. Mais il faudra encore du temps avant que les stratèges belges, français et allemands en prennent vraiment conscience. La cartographie lente et approximative de cette région n'y est peut-être pas étrangère car de nombreuses cartes que nous avons consultées ne figurent pas les nouvelles routes. La conception désuète d'une barrière naturelle imperméable aux grands mouvements de troupes est à ce point ancrée dans l'esprit des officiers qu'à la veille de la Première Guerre mondiale, alors que la région est dotée depuis de nombreuses années d'un réseau routier et ferroviaire très dense, on trouve encore des jugements

¹⁹¹ *Arrêté Royal Grand-Ducal du 10 décembre 1849 par lequel la route de Luxembourg vers Saint-Vith, est déclarée ligne de poste* in *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 102, 18 décembre 1849, p. 1019-1020 ; *Avis relatif à la concession de l'entreprise de la construction de la partie de la route de Reichlange à Martelange, comprise entre la hauteur de Bigonville et Martelange*, in *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 88, 7 décembre 1852, p. 827-828 ; *Avis concernant l'adjudication de l'entreprise de la construction d'une partie d'un embranchement de route, de Cruchten à la route de Grevenmacher à Diekirch*, in *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 88, 7 décembre 1852, p. 828-829.

¹⁹² BARTHEL (Charles), *Les voies de communication au Grand-Duché de Luxembourg, création d'un réseau routier (1839-1880)*, mémoire de fin de stage pédagogique, Luxembourg, 1986, p. 134-146.

¹⁹³ Une route Bouillon – Florenville – Virton – Athus (Aubange) longe la frontière française, au sud de l'ancienne route de 1^{ère} classe Namur – Dinant – Arlon – Luxembourg. Nous comptons en outre quatre axes routiers se dirigeant du nord au sud : 1° Saint-Hubert – Recogne – Bouillon – Sedan ; 2° Bastogne – Neufchâteau – Florenville – Carignan ; 3° Martelange – Habaye – Virton – Montmédy ; 4° Arlon – Athus (Aubange) – Longwy. PLACQ (G.), *Le développement du réseau routier belge...*

géographiques catégoriques sous la plume d'officiers belges ou français de premier plan. Dans son ouvrage sur la géographie militaire française, Philippe Boulanger note qu'à une ou deux exceptions près, contrairement à l'Etat-major de l'armée française pleinement conscient du danger, peu de géographes français « en chambre » envisagent une offensive de grande envergure par la Belgique à la veille de la guerre¹⁹⁴. Les clichés ont la vie dure et il est souvent plus facile de recopier des études anciennes que de réaliser une étude serrée des nouvelles infrastructures ferroviaires et routières. Dans son mémoire sur la défense de la Belgique achevé à la date du 27 janvier 1911 le lieutenant-colonel de Ryckel lui-même recopie sans trop réfléchir, dans son introduction géographique, les considérations surannées de la *Géographie militaire* du général de brigade Gustave-Léon Niox, ancien professeur de géographie à l'Ecole supérieure de guerre¹⁹⁵ :

« L'Eifel et les Ardennes sont très insalubres. Toute cette région est difficilement praticable pour les armées et les seuls passages propres aux grands mouvements militaires resteront toujours ceux du Nord des Ardennes, c'est-à-dire de Sambre et Meuse, et du Sud de l'Hunsrück, c'est-à-dire des vallées de la Blies et de la Nahe »¹⁹⁶.

Quelle inconséquence de la part d'un officier qui a lui-même étudié en profondeur l'histoire du système défensif belge. La paresse est parfois mauvaise conseillère.

B. La construction de la ligne du « Grand Luxembourg »

1. Une ligne à la croisée des frontières : des obstacles politiques nombreux (1846-1850)

La problématique du désenclavement économique du Luxembourg est ancienne. Avant l'indépendance de la Belgique, sous le sceptre de la maison d'Orange, sa situation économique n'est pas spécialement brillante. Afin de remédier à cette situation, Guillaume Ier, Roi des Pays-Bas, décide d'entreprendre une politique de grands travaux dans la région. Parmi les projets les plus ambitieux du Souverain, figure la création d'un canal de la Meuse à la Moselle. Ce canal devait suivre l'Ourthe jusqu'à Ortho puis la branche orientale de l'Ourthe, la Wiltz et la Sûre jusqu'à la Moselle en amont de Trèves près de Wasserbillig. Le canal aurait comporté pas moins de 218 écluses car il s'agissait de creuser une véritable voie d'eau à travers le massif ardennais au départ de Liège. Le 10 janvier 1828, les

¹⁹⁴ BOULANGER (Philippe), *La géographie militaire française*, Paris, Economica, 2002, p. 439.

¹⁹⁵ *Idem*, pp. 75-76.

¹⁹⁶ DE RYCKEL (L.) lieutenant général Baron, *Mémoires...*, p. 40-41.

concessionnaires du projet se constituent en société anonyme, la Société anonyme du Luxembourg et ils travaillent pendant quelques années à sa réalisation. L'Ourthe est ainsi canalisée jusqu'à Comblain-au-Pont. La difficulté technique réside dans le franchissement de la ligne de séparation des bassins du Rhin et de la Meuse. La déclaration d'indépendance de la Belgique de 1830 met un terme à ces grands travaux hydrauliques qui ne seront jamais repris étant donné le développement des lignes de chemin de fer¹⁹⁷. En 1838, le ministre des Travaux publics Jean-Baptiste Nothomb, représentant du Luxembourg à la Chambre, fait reprendre les études sur le canal Meuse – Moselle. Le projet pharaonique a cependant perdu de son intérêt car la ligne de chemin de fer d'Anvers à Cologne atteignait déjà Ans. Le 2 décembre 1843, la Cour d'appel de Bruxelles fixe à la Société du Luxembourg un délai de quatre ans pour terminer les travaux en Belgique. Passé ce délai, l'Etat est autorisé à exécuter lui-même les travaux. En juin 1845, la Great Luxemburg Company est constituée à Londres. A la tête des actionnaires anglais figure F.F. Clossmann, directeur de la Sedan Railway. Des pourparlers sont engagés immédiatement avec les Gouvernements belge et grand-ducal pour reprendre le projet de canal Meuse – Moselle. La Great Luxemburg Company s'engage notamment à rembourser aux actionnaires les fonds qu'ils avaient investis dans l'affaire. Mais l'objet principal de l'intérêt anglais réside en réalité dans les chemins de fer. « Le chemin de fer du Grand-Luxembourg » doit son succès de souscription à l'idée, accréditée en Angleterre, qu'il sera nécessairement le chemin emprunté par les voyageurs et le trafic postal de Londres vers les Indes via Trieste. Le chemin de fer du Luxembourg est présenté aux actionnaires comme une section incontournable de la « malle des Indes »¹⁹⁸. Autre argument à l'appui de l'entreprise, cette voie sera « aussi avantageuse et plus à l'abri que celle de Cologne, de la concurrence de ses voisins du nord »¹⁹⁹ pour le transit de en en direction des ports et des centres industriels belges. Il s'agit aussi de se mettre à l'abri de la concurrence des lignes françaises qui ne tarderont pas à s'établir entre le littoral et le centre de l'Allemagne.

¹⁹⁷ DU FIEF (J.), *Voies navigables et routes*, in *Patria Belgica*, partie I, Bruxelles, Bruylant-Christophe et Cie, 1873, in- 8°, p. 821 ; LEONARD (Jean-Claude), *Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan – Virton – Montmédy*, Liège, G.T.F., 1992, p. 8 ; LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges*.- Bruxelles, Office de Publicité, ancien établissement J. Lebègue, 3^e édition, 1953, p. 48-49 ; MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations qui ont précédé à la construction de nos premiers chemins de fer*, Luxembourg, Imprimerie de la Cour Joseph Beffort, 1934 (Tiré à part du volume LXV des Publications de la Section des Sciences historiques de l'Institut Grand-Ducal de Luxembourg), p. 133. L'article très complet de MEYERS se base sur les archives du Gouvernement grand-ducal (1845-1847) et le compte-rendu des séances des Etats du Grand-Duché (1842-1869).

¹⁹⁸ LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges...*, p. 50-51 ; MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 133-134.

¹⁹⁹ MAEB, Archives politico-commerciales, Première série, 2144, réseau luxembourgeois, *Chemin de fer du Luxembourg reliant la Meuse belge à la Moselle française et allemande à Metz et à Trèves*. Premier mémoire à l'appui du projet, demandeur en concession : John Piddington et Cie, Bruxelles, Imprimerie de Deltombe, 1845, p. 4.

« Le chemin de fer projeté à travers le Luxembourg réaliserait donc, tout d'abord, avec un succès bien autrement éclatant, l'idée qui a présidé à la conception du canal de Meuse et Moselle. Partant de Liège, de Namur ou de Charleroy, il ouvrirait, par une ligne d'Arlon sur Trèves, au commerce de transit, au commerce et à l'industrie indigènes, les marchés du Grand-Duché de Luxembourg et de la Moselle prussienne, marchés qui nous échappent dans l'état actuel des choses. Nos marchandises descendraient même la Moselle jusqu'à Coblenz. La ligne d'Arlon sur Metz nous fournirait également un débouché tout nouveau dans les départements si importants du nord-est de la France. En peu d'années, nos ports et nos centres industriels et manufacturiers seraient mis en relation directe avec le Rhin à Strasbourg et à Bâle et par conséquent avec l'Allemagne méridionale, la Suisse, le Rhône et la Méditerranée. Au moyen du chemin de fer projeté de Metz à Sarrebruck et au Rhin à Manheim, nos produits pénétreraient au centre de l'Allemagne »²⁰⁰.

Dans cette vaste entreprise, les négociations avec le Grand-Duché de Luxembourg sont cruciales car le petit territoire constitue le point central de la future ligne internationale et son tracé dépend en définitive de l'avis des autorités luxembourgeoises, elles-mêmes liées à la maison d'Orange et au Gouvernement militaire prussien de la forteresse de Luxembourg. C'est pourquoi un représentant de la compagnie, Biré de Bruxelles, vient négocier à Luxembourg en juillet 1845. A cette occasion, une commission extraordinaire de notables et hauts fonctionnaires est constituée. Elle se met en accord avec le Conseil de Gouvernement luxembourgeois sur un tracé en conformité avec les intérêts grand-ducaux : une première ligne est-ouest reliant Arlon à Luxembourg et la Moselle, à Remich par exemple. Un embranchement nord-sud relierait ensuite le chemin de fer belgo-rhénan Liège – Aix-la-Chapelle à Thionville et Metz. La ligne traverserait le Luxembourg de part en part à Weiswampach, Diekirch, Ettelbruck, Mersch et à travers les glacis de la forteresse de Luxembourg. Un embranchement Diekirch – Echternach – Wasserbillig – Trèves paraît souhaitable mais l'on hésite car les voies luxembourgeoises aboutissant à Trèves risquent de se terminer en cul-de-sac. La vallée de la Moselle, séparant Trèves de Coblenz sur le Rhin, semble peu propice à l'établissement du rail. En revanche, le chemin de fer de Remich a l'avantage de conduire vers Sarrebruck, ce qui compléterait le projet français de Metz à Sarrebruck²⁰¹.

Très vite cependant, la compagnie à capitaux anglais se rend compte que les promesses faites aux Gouvernements belge et grand-ducal seront trop coûteuses et ne pourront pas toutes être

²⁰⁰ *Ibidem*.

²⁰¹ FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg*, Luxemburg, Wolfgang Herdam Fotoverlag, 2007, p. 7. MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 134-135.

honorées. Elle revoit ses ambitions à la baisse et en fait part aux deux Gouvernements. Le ministre belge des Travaux publics consent à passer une nouvelle convention avec la société le 8 août 1845 stipulant que l'engagement qu'elle a pris relativement au canal est réduit à la seule partie de Liège à La Roche. Clossmann, dont la situation financière n'est guère brillante, espère obtenir un accueil similaire de la part du Gouvernement luxembourgeois. En septembre 1845, il se rend personnellement à Luxembourg où il formule ses conditions : le Gouvernement devra renoncer au canal dont la réalisation est un gouffre financier ; il devra renoncer à toute garantie sur la convention à conclure au cas où la partie belge du projet n'aboutirait pas ; enfin et surtout il s'engagera à obtenir de la Confédération germanique les autorisations nécessaires pour le passage de la voie dans le rayon de la forteresse et pour le libre transit des marchandises allant vers la France ou la Suisse. Les grand-ducaux sont singulièrement refroidis par de telles exigences. Ils voient mal comment la Diète accepterait un droit de libre transit à la société anglaise, ce qui en ferait une sérieuse rivale des grandes voies rhénanes. En conséquence, le Gouvernement luxembourgeois se tient sur sa réserve²⁰². Du côté belge, les négociations vont bon train. Par la loi du 18 juin 1846, l'Etat belge accorde à la Great Luxemburg Company la construction et l'exploitation de deux cent trente-deux kilomètres de voies de chemin de fer²⁰³. La concession comporte :

« 1° Non seulement la construction de la ligne de Bruxelles à Arlon, mais encore son prolongement jusqu'aux frontières française et grand-ducale vers Longwy et Luxembourg ainsi que la construction de deux embranchements, l'un vers l'Ourthe, l'autre vers Bastogne ; 2° La canalisation de l'Ourthe, mais de Liège jusqu'à Laroche seulement ; 3° La recherche et l'exploitation de mines et carrières dans le Luxembourg »²⁰⁴.

La Compagnie constitue une société de droit belge : la Grande Compagnie du Luxembourg dont les statuts sont fixés par arrêté royal le 1^{er} octobre 1846²⁰⁵. Entretemps la question des chemins de fer luxembourgeois a attiré l'attention du ministre de Prusse à la Haye, Koenigsmark. Le 22 novembre 1845, ce dernier demande directement des renseignements au baron von Blochausen, chancelier d'Etat du Grand-Duché. La question est d'une grande importance économique pour la Prusse. Elle craint en effet que la France ne détourne à son profit le transit de la « malle des Indes » en proposant à Clossmann des avantages qui lui feraient préférer le territoire français au passage par le Grand-Duché de Luxembourg²⁰⁶.

²⁰² MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 135-136.

²⁰³ LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges...*, p. 43.

²⁰⁴ *Idem*, p. 52.

²⁰⁵ FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 7.

²⁰⁶ MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 137.

L'inauguration prochaine du chemin de fer de Strasbourg à Bâle (11 juillet 1846) et les projets de chemin de fer Strasbourg – Nancy – Metz laissent en effet présager la constitution d'une dorsale ferroviaire sud-nord parallèle au Rhin qui pourrait être prolongée vers Thionville et Longwy en direction du territoire belge²⁰⁷.

La méfiance de la Prusse est attisée par la conjonction de trois facteurs. Premièrement, l'existence d'un projet concurrent de Trèves à Pepinster par l'Eiffel, dont les partisans sont opposés à la ligne du Luxembourg. Deuxièmement, la susceptibilité de la diplomatie allemande qui pense que la Belgique privilégiera dans ce dossier l'embranchement vers la France à partir d'Arlon. Enfin, l'importance militaire de la forteresse de Luxembourg. Au départ, une des clauses de la convention provisoire conclue en août 1845 entre le Grande Compagnie du Luxembourg et la Belgique gêne la Prusse. Par cette clause spéciale, la Belgique s'interdit pendant douze ans de concéder toute autre ligne allant de la Meuse à la Moselle. En février 1846, le ministre prussien des Finances Flottwell, qui possède dans ses attributions l'administration des chemins de fer, se plaint auprès du ministre de Belgique de l'hostilité manifeste de la convention à l'égard des intérêts prussiens. Elle empêche en effet un projet de chemin de fer partant de Trèves, passant par Malmédy et s'embranchant aux chemins de fer belges à Pepinster. Cette ligne n'emprunterait le territoire belge que sur quelques lieues et permettrait elle aussi de relier la Meuse à la Moselle. Le ministre de Belgique à Berlin Nothomb, très investi dans le dossier, voit dans cette démarche un grand danger pour la réussite de la ligne belge de Bruxelles à Arlon. Il répond d'emblée à Flottwell que la clause en question est une condition *sine qua non* posée par la Compagnie. En plus de la garantie d'intérêts de l'Etat belge, la nouvelle compagnie cherche ainsi à se mettre à l'abri de toute concurrence pour assurer la viabilité de l'œuvre, ce qui lui semble légitime²⁰⁸.

Consulté sur cette affaire le ministre belge des Travaux publics confirme début mars qu'il est impossible de revenir sur cet article de la convention provisoire au risque de faire échouer toutes les négociations²⁰⁹.

La Prusse a bien compris le danger. Elle décide par conséquent de contourner les autorités belges peu collaboratrices. Le ministre de Prusse à La Haye Koenigsmark s'adresse

²⁰⁷ LEFEVRE (A.), *La ligne de Strasbourg à Bâle : la construction 1837-1846. Les répercussions françaises et internationales*, Strasbourg, P.H. Heintz, 1947 ; LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire : chemins de fer et politique*, Paris, Société d'Édition et d'Enseignement supérieur (SEDES), 1948, p. 11-13 et p. 27.

²⁰⁸ MAEB, APC, 1ère série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 17 février 1846.

²⁰⁹ MAEB, APC, 1ère série, 2144, d'Hoffschmidt à Dechamps, Bruxelles, le 6 mars 1846

directement au Roi Grand-Duc. Un accord est conclu le 13 mars 1846 pour mettre en commun les intérêts de la Prusse et du Grand-Duché selon le modèle suivant : « Que le chemin de fer belge rejoigne les lignes de chemin de fer de l'Allemagne méridionale, en traversant le Grand-Duché et la Prusse, et non le territoire français. Que la voie ferrée vienne toucher directement la forteresse fédérale et se dirige vers Trèves en descendant la rive de la Moselle »²¹⁰. Sans se douter de la démarche prussienne, Nothomb transmet de son côté à Bruxelles des informations sur le directeur du projet concurrent de Trèves à Pepinster. Il s'agit d'un monsieur Mohr de Trèves, « un des chefs de la maison Mohr-Ludovici d'Anvers ». Ce dernier lui a rendu visite en lui spécifiant soigneusement que son projet avait été accueilli par le ministère prussien des Finances et qu'il serait prochainement présenté devant le Roi de Prusse. Nothomb s'attend à « des démarches très vives de la part du Gouvernement prussien »²¹¹. Afin de mettre toutes les chances de son côté, Nothomb note que Mohr s'est adjoint les services d'un ingénieur belge Stevens qui a déjà étudié le tracé. « M. Mohr m'a dit aussi qu'on agirait à Liège et à Anvers pour que le commerce de ces deux villes se déclare contre le chemin de fer de Luxembourg et pour le chemin de fer de l'Eyfel »²¹². Alors qu'il jugeait au départ le projet Mohr peu sérieux, l'insistance de Nothomb conduit le ministre belge des Affaires étrangères à demander à son représentant à Berlin d'user de toute son influence pour que la Prusse ne fasse aucune opposition au projet du Grand Luxembourg²¹³. En fin diplomate, Nothomb adopte plutôt la prudence et, en l'absence de toute nouvelle protestation officielle de Berlin, s'abstient de faire une nouvelle démarche d'autant plus que le projet Mohr n'a pas encore franchi toutes les étapes administratives²¹⁴. Bien que soutenue par le baron von Arnim, ancien ministre de Prusse à Bruxelles, la demande Mohr n'aboutit finalement pas en raison de l'opposition du ministre prussien de l'intérieur Ernst von Bodenschwingh, ancien haut fonctionnaire à Trèves et à Coblenche, « qui est un ennemi de tout agiotage et qui a soutenu que le chemin de fer projeté était à peu près inexécutable notamment aux abords de Trèves »²¹⁵.

Nothomb n'en continue pas moins à suivre de très près le dossier ferroviaire belgo-luxembourgeois. Début juin 1846, il appelle l'attention de Bruxelles sur les susceptibilités allemandes à l'égard de la ligne depuis le début des pourparlers. Le projet prévoit un point de

²¹⁰ MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 137-138.

²¹¹ MAEB, APC, 1ère série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 17 mars 1846.

²¹² MAEB, APC, 1ère série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 18 mars 1846.

²¹³ MAEB, APC, 1ère série, 2144, Dechamps (Bruxelles) à Nothomb (Berlin), le 2 avril 1846.

²¹⁴ MAEB, APC, 1ère série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 6 avril 1846.

²¹⁵ MAEB, APC, 1ère série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 9 mai 1846.

bifurcation à Arlon avec deux embranchements, l'un vers Trèves et l'autre vers Metz. Or le baron von Arnim a eu plusieurs fois l'occasion de signifier à Nothomb qu'il considérait qu'en Belgique, l'on s'occupait beaucoup trop de l'embranchement vers la France et pas assez de celui vers l'Allemagne, de telle sorte qu'il n'était pas loin de penser « qu'on avait fait du chemin de fer luxembourgeois une affaire exclusivement française »²¹⁶. Le dossier avançait d'autant moins qu'au Luxembourg on aurait préféré substituer à la bifurcation à proximité d'Arlon une bifurcation à hauteur de Luxembourg. « Tous ces obstacles, note Nothomb, tomberont dès que le chemin de fer luxembourgeois aura été voté par les Chambres belges ; à Trèves, à Luxembourg, on comprendra que c'est à ce chemin de fer devenu tronc principal qu'il faut se rattacher ; tout autre projet deviendra alors chimérique »²¹⁷. L'idée caressée par le diplomate belge est donc dès le départ de transformer la ligne des Ardennes belges en véritable épine dorsale de tout un réseau. Nothomb est finalement soulagé d'apprendre à la mi-juin que la loi est passée à la Chambre ; il demande au Gouvernement belge de tout faire pour activer le vote au Sénat afin de ne pas rencontrer une nouvelle opposition en Allemagne où Mohr continue à faire pression sur le Gouvernement malgré ses premiers échecs²¹⁸. La loi est publiée au moniteur le 18 juin. Dechamps remercie à cette occasion Nothomb de tout ce qu'il a fait « pour prévenir une intervention officielle intempestive de la part du Gouvernement prussien dans cette affaire »²¹⁹.

Suite au succès remporté en Belgique par Clossmann et ses associés en juin 1846, les actionnaires anglais relancent le Gouvernement luxembourgeois qui se montre désormais plus ouvert à la discussion. Cette attitude plus conciliante des autorités luxembourgeoises a été conseillée par la Prusse afin de ne pas faire tomber Clossmann dans les bras de la France. Deux questions nous intéressent dans les discussions qui s'engagent alors : la question du tracé et celle des servitudes militaires de la forteresse de Luxembourg. Clossmann et consorts cherchent à s'engager le moins possible sur ces sujets. Concernant le tracé, ils voudraient que pendant cinq ans leur soit réservé le droit de pousser la ligne après Luxembourg soit vers Thionville, soit vers Trèves, soit vers les deux localités à la fois sans aucune garantie de leur part pour l'une ou l'autre direction. Concernant les servitudes militaires, ils réclament une médiation du Gouvernement grand-ducal auprès du Gouvernement militaire prussien afin qu'aucun obstacle ne soit établi à l'approche du chemin de la place et à l'établissement de la

²¹⁶ MAEB, APC, 1ère série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 4 juin 1846.

²¹⁷ *Ibidem*.

²¹⁸ MAEB, APC, 1ère série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 14 juin 1846.

²¹⁹ MAEB, APC, 1ère série, 2144, Dechamps (Bruxelles) à Nothomb (Berlin), le 23 juin 1846.

station. Ces deux exigences de Clossmann restent problématiques. Suite à la mise au point avec Koenigsmark, le Gouvernement luxembourgeois tient à ce que la ligne de Trèves soit obligatoire dès que le chemin de fer sera prolongé au-delà de Luxembourg. De même, sur le plan militaire, il fait remarquer « qu'il peut bien s'engager à prêter ses bons offices pour que le Gouvernement militaire accorde toutes les facilités désirables, mais qu'il ne peut s'obliger à rapporter le consentement d'une autorité entièrement indépendante »²²⁰. Finalement un compromis est trouvé entre les deux parties. Le 24 juin 1846, la convention est signée sur les bases suivantes :

« Article 1^{er} : Le Gouvernement Grand-Ducal concède à la Grande Société du Luxembourg, représentée par le sieur de Clossmann, Président, le droit de continuer le chemin de fer de la frontière belge jusqu'à la ville de Luxembourg, et ce par le tracé que la dite société jugera convenable d'arrêter. Article 2 : La société aura de plus la faculté de prolonger le chemin de fer de Luxembourg à la frontière prussienne vers Trèves et à la frontière française vers Thionville, par les lignes qu'elle choisira. L'embranchement de Luxembourg sur Trèves deviendra obligatoire pour la société contractante, dès qu'elle aura obtenu la concession du Gouvernement prussien de le continuer de la frontière grand-ducale vers Trèves »²²¹.

Le Gouvernement grand-ducal s'engage en revanche en vertu de l'article 3 à négocier avec la Haute Diète et à produire « l'autorisation d'approcher de la forteresse de Luxembourg et d'y établir la station »²²². Il s'agit des précautions militaires d'usage à chaque fois qu'une nouvelle ligne de communication est créée dans le périmètre d'une place forte. Notons qu'en Belgique, l'article 32 des statuts de la Compagnie règle les transports militaires de la façon suivante :

« Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire, sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transports établis par l'exploitation du chemin de fer »²²³.

Cet article sera bien utile lors de la mobilisation de 1870 au cours de laquelle les Belges feront un usage intensif de la ligne. En dehors de ces précautions d'usage, il semble que la Belgique

²²⁰ MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 138-139.

²²¹ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Convention provisoire entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et la Société Clossmann & Compagnie relative à la concession du chemin de fer de Luxembourg. Annexe à la lettre de Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 20 septembre 1846.

²²² MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 139.

²²³ MAEB, Archives politico-commerciales, 3571, Grande Compagnie du Luxembourg (1845-1879), *Statuts, Cahier des Charges, etc. de la Grande Compagnie du Luxembourg*, Londres, Baily Brothers, Royal Exchange Buildings, Cornhill, p. 60.

n'ait manifesté au départ aucune inquiétude sur le plan militaire tant elle était désireuse de voir l'accord aboutir.

Dès le 27 juin 1846, le gouverneur du Luxembourg Smits, très investi lui aussi dans le dossier, informe le Gouvernement belge de la conclusion de l'accord entre le Grand-Duché et la Compagnie²²⁴. Nothomb voit dans la signature de cette convention la confirmation de ses précédents rapports. Le vote belge a permis d'influencer la conclusion de l'accord à Luxembourg. Il ne reste plus, note le diplomate belge, qu'à obtenir la concession sur le territoire prussien. Mais Nothomb subodore désormais les manœuvres prussiennes sans pour autant deviner qu'un accord discret a déjà été conclu entre la Prusse et le Grand-Duché :

« (...) j'ai lieu de croire que le gouvernement prussien cherchera à stipuler d'une manière indirecte que l'embranchement de Luxembourg par Thionville et Metz se fera de préférence à l'embranchement d'Arlon par Longwy à Metz. Je crois devoir vous en donner avis afin que M. le Ministre des Travaux Publics prenne toutes ses précautions vis-à-vis du concessionnaire »²²⁵.

Dans un courrier du 20 septembre, Nothomb transmet à Bruxelles une copie de la convention provisoire du 24 juin. Il note avec satisfaction que l'embranchement de Luxembourg à Thionville est facultatif (article II) et que la question de la bifurcation reste donc entière. Il appartient au Gouvernement belge de la faire décider en faveur d'Arlon. Entretemps, une autre problématique a vu le jour en Allemagne. Elle concerne le tracé de la ligne au-delà de Trèves. Toujours préoccupée par sa jonction avec la Méditerranée, la Compagnie entend se diriger de la manière la plus directe vers le Haut Rhin. Son intention est de se rattacher au chemin de fer du Palatinat que le Gouvernement bavarois établit et qui est en pleine voie d'extension (de Mannheim à Bexbach par Kaiserslautern). Or, les patrons allemands de la vallée de la Sarre cherchent à détourner le tracé pour desservir leurs riches industries locales, ce qui rallongerait et compliquerait considérablement le tracé. L'ingénieur Denis qui a entendu les doléances des patrons allemands préférerait un trajet direct de Nunkirchen vers Neunkirchen à la frontière bavaroise. Il est fort probable, note Nothomb, qu'on obligera la Compagnie à construire à ses frais l'embranchement industriel de la Sarre si elle persévère dans son idée d'un trajet direct vers le Haut-Rhin²²⁶. Nothomb, toujours très impliqué, se charge de mettre en contact le directeur de la Compagnie Clossmann et l'ingénieur Denis avec

²²⁴ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Smits (Arlon) à Dechamps (Bruxelles), le 27 juin 1846.

²²⁵ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 4 juillet 1846.

²²⁶ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 20 septembre 1846.

les départements prussiens des Affaires étrangères et des Finances²²⁷. A ce stade les négociations marquent un temps d'arrêt de plusieurs mois. Nothomb interprète la tiédeur des actionnaires au manque d'initiative du Gouvernement belge dans la question du tracé. Le ministre belge des Travaux publics Bavay dément cette interprétation. En vérité une crise financière générale a fait chuter les actions de la Compagnie « au-dessous du pain ». La compagnie souffre surtout de l'énorme faute qu'elle a commise, à savoir de consacrer six millions à la reprise du canal de Meuse et Moselle. Le ministre belge n'est donc pas loin de penser que la compagnie s'apprête désormais à faire une demande de résiliation de contrat. La priorité du Gouvernement belge n'est donc pas de s'investir dans la question du tracé mais de lui faire respecter avant tout son cahier des charges²²⁸. Informé de la piètre situation de la Compagnie qu'il ignorait manifestement, Nothomb s'engage à rester le plus discret possible sur cet état de fait qui ne manquerait pas d'avoir le plus mauvais effet en Allemagne. Il craint notamment que le projet de chemin de fer de l'Eiffel ne vienne à nouveau concurrencer la ligne belge²²⁹.

D'autres obstacles viennent encore entraver la bonne marche des opérations. Le Roi Grand-Duc tarde de son côté à approuver le traité. Des rumeurs font état de pressions économiques. En effet, la ligne pourrait avoir un impact sur l'économie des Pays-Bas. La distance d'Anvers à Strasbourg est inférieure à celle de Rotterdam à Strasbourg. Or, Rotterdam est un des principaux ports d'importation du Haut-Rhin. Grâce à la ligne ferroviaire d'Anvers à Strasbourg, bon nombre d'armateurs risquent de préférer Anvers à Rotterdam afin de réduire les coûts et la durée de transport des marchandises²³⁰. Le Roi Grand-Duc ratifie finalement la convention le 26 novembre 1846²³¹. Le consentement de la Prusse se fait également attendre. Le Chancelier d'Etat luxembourgeois le baron von Blochausen rappelle à l'ordre le ministre de Prusse à La Haye Koenigsmarck. Ce dernier ne donne sa réponse que le 26 novembre 1846. Suite à l'abandon du projet Mohr, le Gouvernement prussien n'a plus aucune remarque à émettre sur la direction de la ligne. Cependant il ne connaît toujours pas l'avis du gouvernement militaire prussien de la forteresse sur les conséquences stratégiques de la ligne à construire. De Scherff, l'envoyé du Roi des Pays-Bas à Francfort, s'adresse alors au colonel Prom, rapporteur de la commission militaire dans les affaires de la forteresse fédérale de

²²⁷ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 26 septembre 1846.

²²⁸ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, de Bavay à Dechamps, Bruxelles, le 21 janvier 1847.

²²⁹ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 30 janvier 1847.

²³⁰ MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 142-145.

²³¹ FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 7.

Luxembourg, pour le prier d'activer la réponse du gouvernement militaire. Le colonel Prom écrit dans ce sens à la fois au commandant de la forteresse mais aussi à Berlin. Finalement le Roi Grand-Duc, conseillé par de Scherff, autorise le Conseil de Gouvernement luxembourgeois à exposer directement ses demandes au gouvernement militaire prussien présent à Luxembourg. Le commandant de la forteresse rend sa réponse le 6 janvier 1847 :

« Il faut veiller à ce que l'on soit en état de se défendre derrière les remparts de la forteresse. (...) Or voici le projet de la Compagnie : le chemin de fer en venant d'Arlon traverserait nos glacis près du fort Rheinsheim, passerait au-dessus de la vallée de la Pétrusse par un viaduc qu'il faudrait fortifier naturellement, enfin couperait la vallée de l'Alzette près de Hesperange ou de Roeser. La voie se bifurquerait au-delà de l'Alzette en un embranchement qui se dirigerait vers Thionville, et un autre qui, en décrivant une courbe dans la direction sud-est, vers la Moselle, irait à Trèves. Le gouvernement militaire n'approuve pas ce projet : il faut absolument que la voie passe l'Alzette ou bien à l'intérieur même de la forteresse, ou du moins sous les canons de la forteresse. C'est ensuite dans le bastion du Saint-Esprit que la ligne doit être bifurquée. Voici la direction que le gouvernement militaire entend faire donner à la voie : on passera entre le fort Rheinsheim et le fort Peter ; de là on ira longer le flanc du bastion Beck. Un peu plus loin, on établira la station. La voie sera prolongée ensuite sur la paroi extérieure du rocher, touchera la pointe du bastion du Saint-Esprit, et c'est là qu'elle devra se bifurquer. Il faudra un viaduc naturellement pour franchir la vallée de l'Alzette, en allant à Thionville. On passera ensuite entre le fort Wallis et Verlorenkost, pour enfin gagner Hesperange. Quant à la ligne de Trèves, elle se dirigera vers les hauteurs du Rham, en passant par le même viaduc, puis traversera la vallée de Pulvermuhl, et enfin le fort du Moulin »²³².

Le 14 janvier 1847, le Gouvernement luxembourgeois transmet à Clossmann les exigences militaires prussiennes. Il s'agit d'une mauvaise nouvelle pour la Grande Compagnie du Luxembourg car ces exigences augmentent le cahier des charges d'environ 3 millions de francs. Or, la Grande Compagnie du Luxembourg éprouve déjà des difficultés financières et peine à accomplir ses engagements en Belgique. En effet, la Société du chemin de fer de Louvain à la Sambre, qui devait construire la voie entre Wavre et Namur, se voit déchu de sa concession par l'Etat belge en raison de retards répétés dans l'exécution des travaux²³³. La Grande Compagnie du Luxembourg est donc obligée de réaliser avec ses fonds propres la section Wavre – Namur afin de compléter la section de Bruxelles à Wavre déjà bien entamée. Ses finances ne le permettent pas. Pour cette raison et suite à la vague révolutionnaire qui

²³² MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 143.

²³³ Sans doute faut-il voir comme cause principale de ce retard les protestations de la part du secrétaire général de cette Société qui désapprouve la fusion de sa compagnie avec la Grande Compagnie du Luxembourg. MAEB, Archives politico-commerciales, 3571, Grande Compagnie du Luxembourg (1845-1879), CHATARD DE FARGEAS (E.), *Lettre à Messieurs les Actionnaires du chemin de fer de Louvain à la Sambre, Namur et Charleroy*, Bruxelles, 1847. Voir aussi la lettre de Chatard de Fargeas au ministre des Affaires étrangères, le 6 novembre 1846.

sévit un peu partout en 1848, tous les travaux ont cessé sur la voie entre Bruxelles et Arlon. Afin de reprendre les travaux, la Compagnie demande à l'Etat belge de nouveaux avantages mais comme ce dernier n'entre pas dans ses vues, elle décide de lui intenter un procès qu'elle gagne le 28 juillet 1849. L'Etat belge se pourvoit en cassation et la Cour d'appel réforme le jugement par arrêt du 31 juillet 1850 : la Grande Compagnie du Luxembourg est obligée de respecter les termes du contrat de concession et d'exécuter l'intégralité de la ligne²³⁴. Suite à toutes ces difficultés, les négociations sont bel et bien au point mort pour plusieurs années.

2. Le train passera-t-il à Luxembourg (1850-1854) ?

L'Etat belge n'entend pas abandonner aussi facilement la construction du chemin de fer vers le Luxembourg. Cette volonté belge de conduire l'affaire à son terme malgré les difficultés de toute sorte s'explique notamment par cette idée très présente à l'époque en Belgique d'un progrès nécessaire de la civilisation. Le chemin de fer y est synonyme de « prospérité matérielle et de véritable progrès » pour la province reculée du Luxembourg, comme le ministre belge des Affaires étrangères d'Hoffschmidt²³⁵ le signifie à Nothomb dans un courrier du 11 janvier 1850. D'Hoffschmidt pense que toutes les difficultés seraient levées « si l'Allemagne rattachait la forteresse de Luxembourg ou même la ville de Trèves à son système de Chemins de fer »²³⁶. Notons qu'à côté de ces grands intérêts étatiques belges, figurent aussi des intérêts personnels comme le suggère d'ailleurs la conclusion du même courrier : « J'attache personnellement un extrême intérêt à cette affaire et je suis persuadé que vous partagez, de tous points mes sympathies à cet égard »²³⁷. D'Hoffschmidt et Nothomb sont des luxembourgeois de cœur et de portefeuille puisqu'ils possèdent dans la belle province des propriétés et des intérêts économiques divers. Nothomb n'est d'ailleurs pas le seul Belge à suivre de près le dossier. Le comte de Briey, consul à Francfort, « pénétré de l'extrême

²³⁴ *Annales Parlementaires*, Sénat, séance du 11 janvier 1850, p. 77 ; *Annales Parlementaires*, Chambre, séance du 19 mars 1852, p. 882 ; MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 143-145 ; LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges...*, p. 52 ; PAULY (Joseph), *Le chemin de fer et le parlement...*, p. 118.

²³⁵ D'HOFFSCHMIDT DE RESTEIGNE (Constant), homme politique libéral, industriel, né à Recogne le 7 mars 1804, décédé à Deux-Acren le 14 février 1873. Outre son engagement en faveur de la Belgique pendant la révolution de 1830, il faut souligner, à l'instar de Jean-Baptiste Nothomb, ses attaches luxembourgeoises et son passage éphémère au ministère des Travaux publics en 1845 où il s'active lui-même en faveur de la ligne du Grand-Luxembourg. Ministre des Affaires étrangères du 12 août 1847 au 28 septembre 1852. Représentant d'Arlon-Bastogne à la Chambre de 1857 à 1863 il y défend encore un projet de chemin de fer de Sedan à la frontière prussienne par Neufchâteau et Bastogne et la concession de la ligne de Spa au Grand-Duché. Industriel fort actif, il s'engage dans les conseils d'administration de nombreuses compagnies ferroviaires liées aux intérêts de sa région. LUBELSKI-BERNARD (Nadine), « D'Hoffschmidt de Resteigne, Constant », in *Nouvelle Biographie Nationale*, V, 1999, p. 130-133.

²³⁶ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Hoffschmidt (Bruxelles) à Nothomb (Berlin), le 11 janvier 1850.

²³⁷ *Ibidem*.

influence de ce chemin de fer sur les destinées » du Luxembourg et de la Belgique, s'y investit depuis quinze ans. En février 1850, il produit à ce titre un long rapport où il analyse la situation sous l'angle politico-commercial et stratégique²³⁸. Le consul note que toute la politique commerciale du Gouvernement prussien semble avoir été jusqu'à présent d'obliger le commerce de l'Allemagne du Sud à passer chez lui et de se servir de ses grandes voies de transit, le Rhin et le chemin de fer de Cologne ; ce qui expliquerait son refus d'encourager le passage sur son territoire vers Trèves : « Il ne verrait (...) pas sans répugnance l'établissement d'un railway qui, d'Anvers irait directement soit à Mannheim, par Arlon et Sarrebrück, soit à Carlsruhe par Strasbourg »²³⁹. De Briey espère que l'ouverture prochaine du chemin de fer du Havre à Strasbourg fera réfléchir la Prusse. Il pense que c'est sur cette corde sensible de la concurrence française qu'il faut appuyer pour la décider à accepter le passage du chemin de fer luxembourgeois : « (...) la France n'est-elle pas disposée à prêter son territoire pour faire passer d'Arlon à Hombourg par Metz le chemin dont on refuserait l'établissement sur le territoire prussien ? »²⁴⁰ Sur le plan militaire, l'affaire s'annonce plus délicate. Le consul belge rappelle à ce titre les causes profondes de l'hostilité de la commission militaire de la Confédération Germanique au passage de la ligne :

« (...) on penchait pour le principe que les voies ferrées latérales à la frontière française et aussi voisines de celles-ci que le serait par exemple le tronçon de la voie projetée qui de Luxembourg ou de Trèves irait par la vallée de la Sarre rejoindre Sarre Louis et Sarrebrück, n'étaient pas sans danger en cas d'agression et qu'il était préférable de les transporter sur la rive droite du Rhin, ligne naturelle de défense pour l'Allemagne, et de ne faire sur la rive gauche aucune dépense de ce genre, dont l'ennemi pourrait, en cas d'invasion, également profiter. (...) A Luxembourg même, ce chemin devait entrer dans le système des fortifications ou plutôt en exigeait un nouveau tout entier avec blockhaus, casemates, chemins couverts qui devaient rester complètement à la charge des demandeurs. Les exigences étaient telles qu'elles avaient découragé complètement la compagnie »²⁴¹.

De Briey note encore que cette politique d'opposition émane de la volonté du général von Radowitz avec lequel il a plusieurs fois conféré. Joseph von Radowitz affiche une ferme volonté d'unifier l'Allemagne sous la direction de la Prusse et s'oppose donc à tout projet qui favoriserait les Etats du sud. Cette hostilité manifestée en 1847 risque bien de se réveiller à nouveau, note-t-il en 1850, à l'heure où les intérêts divergents de la Prusse et de l'Autriche

²³⁸ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, de Briey (Francfort) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 20 février 1850.

²³⁹ *Ibidem.*

²⁴⁰ *Ibidem.*

²⁴¹ *Ibidem.*

concernant l'Allemagne du Sud conduisent naturellement le Gouvernement de Berlin à empêcher tout ce qui pourrait relier économiquement les Etats allemands du Sud à Vienne. La ligne du Luxembourg qui entend se diriger en direction de Trieste par le Bade-Wurtemberg, la Bavière et l'Autriche aurait immanquablement cette fonction. Par conséquent, outre la menace d'un passage de la ligne par la France au détriment de la Prusse, le comte de Briey pense qu'il faudrait jouer la carte autrichienne pour chercher à vaincre les réticences de Berlin²⁴².

D'Hoffschmidt suit à la lettre les conseils de Briey. Le 26 février 1850, il envoie une copie du rapport consulaire au ministre de Belgique à Vienne le comte O'Sullivan de Grass en le priant d'agir conformément aux intérêts belges définis par de Briey²⁴³. Cette politique paie. Le ministre autrichien du Commerce et des Travaux publics le baron de Brouck répond au ministre belge qu'il est particulièrement intéressé par l'initiative belge qui complète la politique ferroviaire autrichienne et bavaroise :

« La Bavière est sur le point de construire un chemin de fer d'Augsbourg à Ulm, un autre de Munich par Rosenheim à Salzbourg, un troisième de Rosenheim à la frontière du Tyrol près de Kusstein. L'Autriche continuera la ligne de Salzbourg à Linz, pour la rejoindre (moyennant la vaste entreprise de ses bateaux à vapeur) à la grande route de commerce de l'Orient ; (...) et elle a entamé des négociations avec les Gouvernements des Etats Italiens pour effectuer la jonction au réseau ferré de l'Italie centrale et s'assurer une communication continue avec Parme, Modène, Bologne, Florence et Rome. (...) Dans cet état de chose il était bien naturel que les efforts faits en Belgique pour la construction du chemin de fer luxembourgeois excitassent mon vif intérêt parce qu'une ligne qui parcourrait le Palatinat du Rhin de Hombourg à Spire et Bruchsal offrirait une communication directe et très rapide entre les ports d'Ostende et de Trieste »²⁴⁴.

La communication soulève l'enthousiasme de d'Hoffschmidt qui entrevoit un grand destin commercial pour la Belgique : « Si ces nouvelles sont fondées, comme il y a lieu de le croire, notre Railway du Luxembourg deviendrait, pour le transit des marchandises transatlantiques et anglaises, ainsi que pour les voyageurs, le complément le plus direct de ces trois grandes voies ferrées qui réuniraient la Manche à l'Adriatique par Trieste et Venise, et plus tard peut-être au Golfe du Lion par Milan et Gênes »²⁴⁵.

²⁴² MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, de Briey (Francfort) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 20 février 1850.

²⁴³ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, d'Hoffschmidt (Bruxelles) au comte O'Sullivan de Grass (Vienne), le 20 février 1850.

²⁴⁴ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, O'Sullivan de Grass (Vienne) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 10 mai 1850. Lettre annexée du Baron de Brouck du 8 mai.

²⁴⁵ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, d'Hoffschmidt (Bruxelles) à O'Sullivan de Grass (Vienne), le 15 mai 1850. Le zèle mis par Hoffschmidt à la bonne réalisation du projet doit encore une fois être souligné ici. La question du chemin de fer « luxembourgeois – rhénan » devient pour lui une véritable question personnelle. Les archives

Du côté prussien, malgré la méfiance à l'égard de la politique ferroviaire autrichienne, le dossier évolue progressivement. En septembre 1850, le comité du chemin de fer de Trèves et de la Saar²⁴⁶ envoie une députation à Berlin composée de Messieurs Secherling, directeur de la navigation à vapeur de la Moselle, Kremer, maître de forges à la Quinte et Eugène Boch de Mettlach. La délégation est très bien reçue par les autorités berlinoises qui évoquent la possibilité d'un partage du paiement de la garantie d'intérêts, moitié par l'Etat, moitié par les favorisés. Le Gouvernement prussien décide par ailleurs de dresser les plans définitifs du chemin de fer de la Saar sans toutefois rien décider encore sur son mode d'exécution²⁴⁷. La Belgique se fait plus insistante à partir de janvier 1851. D'Hoffschmidt presse Nothomb de convaincre le Cabinet de Berlin de prêter son appui à l'exécution du chemin de fer « luxembourgeois-rhénan ». Le premier accueil réservé à Nothomb est plutôt froid puisque Berlin continue à se retrancher derrière la situation financière désastreuse de la Prusse depuis les événements de 1848.

Le 14 février 1851, le comte de Briey croit savoir qu'un crédit serait en passe d'être débloqué pour les travaux préliminaires sous la pression du danger français. Il s'agit d'éviter que les réticences prussiennes ne conduisent en définitive à la construction du chemin de fer d'Arlon à Metz au détriment de la province rhénane²⁴⁸. Le 7 mars, d'Hoffschmidt reçoit effectivement du ministre à Berlin un mémorandum daté de la veille qui relance les négociations entre la Belgique et l'Allemagne. Le Gouvernement prussien y affirme ne pas méconnaître l'importance du dossier et se déclare désormais « prêt à seconder cette entreprise, autant que les circonstances le lui permettront »²⁴⁹. Néanmoins, la Prusse souhaite lever certains doutes sur la légitimité de la Grande Compagnie du Luxembourg. Deux questions sont posées à Bruxelles : La Grande Compagnie du Luxembourg est-elle légalement tenue de poursuivre la

conservées témoignent de son ardeur à faire progresser le dossier. Des renseignements sont demandés aux différents ministres de Belgique en poste à l'étranger, à Berlin, à Francfort, à Vienne, à Paris, à Londres. Des personnes de confiance sont par ailleurs sollicitées par le ministre pour assurer à la réalisation du projet un maximum de chances de réussite dans les pays limitrophes. Plus emblématique encore, la démarche faite auprès de Sylvain Van de Weyer le 29 mars 1851 à Londres pour que le Gouvernement anglais prenne publiquement position à la Chambre en faveur de la « Malle des Indes », ce qui aurait un effet bénéfique pour le chemin de fer, notamment sur le cours des actions qui ne cesse d'augmenter. MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, d'Hoffschmidt (Bruxelles) à Sylvain van de Weyer (Londres), le 29 mars 1851.

²⁴⁶ Sur ce comité voir *Denkschrift Luxemburg-Trier-Mannheimer Eisenbahn*, Trier, Fr. Lintz, [ca. 1850], 21 p. ; CALMES (Albert), *Le chemin de fer de Luxembourg à Trèves*, in *Die Warte*, XIV (1961), n° 22 et 23, Luxembourg.

²⁴⁷ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 10 septembre 1850.

²⁴⁸ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, De Briey (Francfort) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 14 février 1851.

²⁴⁹ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 7 mars 1851. Mémorandum du Gouvernement prussien annexé.

voie en territoire grand-ducal et surtout, la convention conclue entre le Gouvernement luxembourgeois et ladite compagnie est-elle mise en vigueur ?²⁵⁰ La question de la bifurcation vers la France reste en effet toujours pendante et pousse la Prusse à ne pas rompre les pourparlers avec la Belgique. Le risque est bien réel pour la Prusse, qu'en refusant la prolongation vers Trêves, le chemin de fer n'atteigne même pas Luxembourg. Nothomb note que l'argument de la ligne Arlon – Metz « a fait ici son effet »²⁵¹.

En réalité, d'Hoffschmidt espère pouvoir faire d'une pierre deux coups en reliant la ligne belge à la France et à l'Allemagne ; c'est pourquoi il joue sur les deux tableaux à la fois. L'idéal serait que la Grande Compagnie du Luxembourg obtienne d'une part le droit de prolonger la ligne en territoire prussien vers Trêves et d'autre part que l'embranchement vers la France se fasse par Arlon et Longwy plutôt que par un axe Luxembourg – Thionville. Ainsi, le 15 mars 1851, d'Hoffschmidt demande au ministre de Belgique en France Firmin Rogier de sonder le Gouvernement intérimaire français sur l'appui qu'il pourrait fournir à une communication entre Arlon et Metz. Rogier répond que les deux ministres consultés, Brenier et Schneider, respectivement ministres des Affaires étrangères et du Commerce, ne sont pas hostiles à cette création mais que l'état des finances de la France ne leur permet pas de s'engager de façon absolue. Plus compromettant pour l'avenir de la ligne, Schneider laisse entrevoir à Rogier qu'il faudrait s'attendre à ce que l'exécution de ce projet rencontre une assez vive opposition de diverses localités et surtout de la ville du Havre « qui craindrait que le mouvement de transit d'une partie de l'Allemagne ne se dirige à son détriment par la nouvelle voie sur Anvers »²⁵².

A la mi-mai, d'Hoffschmidt apprend que la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg est disposée à prolonger son chemin de fer jusqu'à Thionville. Il demande par conséquent à Rogier d'user de toute son influence pour que cette liaison se prolonge vers Longwy plutôt que vers la frontière grand-ducale. C'est la raison pour laquelle il précise dans son courrier qu'« il est essentiel que les légations de Prusse et des Pays-Bas ne soient point informées de ces démarches »²⁵³. A l'instar de la Prusse, le Gouvernement français ne ferme pas la porte,

²⁵⁰ *Ibidem*.

²⁵¹ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 15 mars 1851.

²⁵² MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Rogier (Paris) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 19 mars 1851.

²⁵³ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, d'Hoffschmidt (Bruxelles) à Rogier (Paris), le 15 mai 1851. Le ministre rappelle ces consignes à son ministre dans un courrier du 30 juin.

sans pour autant céder. Le nouveau ministre français des Affaires étrangères Turgot refusera à plusieurs reprises de s'engager en faveur de la Belgique²⁵⁴.

De son côté Nothomb poursuit un intense lobbying à Berlin. A plusieurs reprises on lui signifie que le Cabinet se prononcera une fois que les travaux préparatoires de l'ingénieur Guiesse de Trèves seront achevés²⁵⁵. L'ingénieur annonce de son côté que son étude ne sera pas achevée avant octobre 1851²⁵⁶. Et de fait, Guiesse ne sera reçu au département des Travaux publics qu'en février de l'année suivante²⁵⁷. Entre-temps, Nothomb ne perd pas une minute pour gagner un maximum de personnes à la cause du chemin de fer luxembourgeois – rhénan. Il rencontre à plusieurs reprises les autorités luxembourgeoises mais aussi des membres influents des groupes de pression de Trèves et de la Sarre. Il leur prodigue des conseils pour faire triompher leur projet de chemin de fer auprès des autorités berlinoises et ne manque pas une occasion de souligner à quel point la construction d'une ligne Luxembourg – Thionville constituerait un danger pour leurs propres intérêts. Fin juillet 1851, Nothomb rencontre également l'administrateur général des Travaux publics luxembourgeois Ulrich. Ils tombent d'accord pour convenir d'un agenda commun. Les luxembourgeois espèrent même une convention à trois mais Nothomb leur indique qu'à Berlin, l'affaire n'est pas encore mûre. En revanche, il estime qu'une convention entre les Gouvernements belge et grand-ducal pourrait activer les choses du côté prussien²⁵⁸.

A Berlin, en dépit de la bonne volonté affichée, on reste en coulisses très dubitatif sur la capacité financière de la Compagnie du Grand Luxembourg à achever la section jusqu'à Arlon et la frontière luxembourgeoise, surtout lorsque la Compagnie rencontre des difficultés financières à la fin de l'année²⁵⁹. Afin d'activer les travaux en sommeil faute d'argent, le Gouvernement belge, par la loi du 20 décembre 1851 et la convention du 13 janvier 1852, apporte son aide en garantissant un minimum d'intérêt de 4 % sur la section de Namur à Arlon et sur les deux embranchements secondaire vers Bastogne et la ligne de l'Ourthe. Une fois ce geste posé par le gouvernement belge, les affaires sont menées promptement malgré certains déboires judiciaires impliquant le directeur de la compagnie et le président du conseil

²⁵⁴ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, lettre de Turgot à Rogier, Paris, le 29 mars 1852 et lettre de Rogier à d'Hoffschmidt du 1^{er} juillet 1852.

²⁵⁵ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Manteuffel, ministre prussien des Affaires étrangères à Nothomb, Berlin, le 15 juillet 1851.

²⁵⁶ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 2 août 1851.

²⁵⁷ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 19 février 1852.

²⁵⁸ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 2 août 1851.

²⁵⁹ MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 152.

d'administration. Dès janvier 1852, les travaux reprennent sur tout le parcours entre Bruxelles et Namur. L'année suivante, les premiers travaux sont entamés entre Namur et Arlon²⁶⁰. En France aussi on s'active. La ligne de Nancy à Metz est terminée durant l'été 1850. La section Paris – Metz – Forbach est ouverte le 19 juin 1852 et poussée jusqu'à Sarrebruck le 17 novembre tandis que la section Strasbourg – Nancy – Frouard est ouverte le 12 août 1852. Ainsi, l'axe ferroviaire Bâle – Strasbourg – Nancy – Metz est mis en service dès l'été 1852. Au cours de la même année, la concession de la ligne de Metz à Thionville et à la frontière luxembourgeoise est cédée à la Compagnie de Paris à Strasbourg, assimilée à l'Est français dès l'année suivante. Par un décret du 25 mars 1852, Louis-Napoléon accorde à cette même Compagnie une prorogation de concession en lui imposant quelques obligations nouvelles et notamment la construction dans un délai de quatre années du chemin de fer de Metz à Thionville et de là, dans la direction de Luxembourg²⁶¹. Ce décret est accueilli comme une douche froide par les diplomates belges car il risque de compliquer singulièrement les négociations avec la France pour une jonction Longwy – Arlon. Néanmoins, Nothomb reste convaincu que la Confédération germanique ne consentira jamais à l'établissement d'un chemin de fer de Luxembourg à Thionville même si la déclaration du Président et futur Empereur français a jeté dans le cœur de nombreux Luxembourgeois un « espoir chimérique » qui risque de « faire perdre beaucoup de temps » au Gouvernement belge dans ses tractations avec le Grand-Duché et la Prusse²⁶². Le ministre belge croit pouvoir triompher à la fin du mois de juin 1852 lorsque le Roi de Prusse, lors d'un voyage à Trèves, fait des promesses formelles aux délégations belges, luxembourgeoises et allemandes venues l'entretenir de la question du chemin de fer²⁶³. Mais la situation n'en demeure pas moins mystérieusement bloquée. Début août, Nothomb apprend confidentiellement de la part de Niebuhr, secrétaire du Cabinet du Roi de Prusse, les raisons du blocage : outre l'opposition des villes de Rhénanie du nord comme Cologne ou Aix-la-Chapelle qui craignent pour leur commerce avec Anvers, le ministre des Finances Karl von Bodelschwingh refuse de garantir à 4% d'intérêt la construction de la ligne afin de ne pas créer un précédent coûteux pour le budget de l'Etat. En revanche, le reste du Cabinet serait acquis au chemin de fer luxembourgeois²⁶⁴. L'intransigeance financière de Karl von Bodelschwingh n'est pas sans rappeler celle de son

²⁶⁰ MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 147-149 ; LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges...*, p. 53 ; *Le Moniteur Belge*, 31 janvier 1852, n° 31, p. 293-295 ; APC, 19 mars 1852, p. 882

²⁶¹ LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 11-13 ; PICARD (Alfred), *Les chemins de fer français...*, I, p. 534 et II, p. 17-19 ; DEMEUR (A.), *Les chemins de fer français en 1860...*, p. 105-106.

²⁶² MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 3 avril 1852.

²⁶³ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 2 juillet 1852.

²⁶⁴ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Lettre de Niebuhr à Nothomb, début août 1852.

propre frère Ernst en 1846 lorsqu'il était à la tête du ministère de l'Intérieur. Il semble que l'opposition à la ligne soit une affaire de famille chez les Bodelschwingh. Leur ancrage nord-westphalien n'y est peut-être pas étranger²⁶⁵.

D'économique, la question va devenir militaire. A l'appui de la Belgique, dans les milieux industriels lorrains, un large courant d'opinion apparaît qui plaide en faveur de la construction de la ligne Thionville – Longwy – Arlon avant celle de Thionville à Luxembourg. Le conseil du département de la Moselle et beaucoup de notables lorrains font valoir que la France a tout à gagner sur le plan économique. Selon eux, le projet belgo-français permet d'aspirer tout le trafic de marchandises en provenance de la mer du Nord et du bassin sidérurgique liégeois vers une compagnie française. La ligne ne traverse qu'une seule frontière, ce qui réduit les tarifs douaniers et les délais d'attente frontaliers habituels. La réunion avec les bassins miniers de Longwy promet de gros bénéfices aux exploitants²⁶⁶. Dans un rapport à Berlin, le gouverneur de la forteresse de Luxembourg le général von Wedell avertit son Gouvernement de l'existence de ces groupes de pression et du danger pour la forteresse que constituerait une voie de contournement belgo-française²⁶⁷. De fait, les forteresses françaises seraient reliées ainsi au territoire belge par une ligne de chemin de fer en dehors du contrôle de la forteresse fédérale de Luxembourg occupée par une garnison prussienne. Ce détail n'a pas échappé au ministre de France à Bruxelles. Le 7 septembre 1852, le Duc de Bassano avertit son Gouvernement que la ligne du Luxembourg doit être vue, à l'instar des travaux accomplis dans la forteresse d'Anvers, comme une sorte de « garantie stratégique » offerte à l'Allemagne :

« Couverte par le camp retranché d'Anvers, l'armée belge attendrait l'arrivée des secours que lui enverrait la Prusse et celle d'une flotte anglaise qui viendrait prendre position dans l'Escaut. Le gouvernement belge hâte autant qu'il est en son pouvoir l'exécution du chemin de fer qui traversant le Luxembourg relierait par une seconde voie ferrée la Belgique à l'Allemagne et faciliterait la prompte arrivée d'une armée allemande au cœur du Royaume »²⁶⁸.

²⁶⁵ BUSSMANN (W.), « BODELSCHWINGH, Ernst von », in *Neue Deutsche Biographie*, II, Berlin, Duncker & Humblot, 1955, p. 350-351.

²⁶⁶ MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 149-152 ; Le Gouverneur de la province du Luxembourg Smits, très intéressé que la ligne Arlon – Longwy se réalise, se fait le relais auprès du Gouvernement belge des disputes qui ont lieu en France au sujet du parcours. MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Smits (Arlon) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 21 mai et le 9 juin 1852.

²⁶⁷ Rapport non daté cité dans FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 7.

²⁶⁸ SHD/DAT, 1 M 1447, doc. n° 137, Lettre du Duc de Bassano (Bruxelles) à Drouyn de Lhuys, ministre français des Affaires étrangères (Paris), le 7 septembre 1852.

De sa propre initiative, le gouverneur militaire de Luxembourg Wedell va effectuer un voyage à Bruxelles début septembre 1852 au cours duquel il rencontre notamment le ministre belge des Travaux publics van Hoorebeke. La visite du général auprès du ministre est recommandée par l'industriel luxembourgeois Norbert Metz. Ce dernier en profite pour vanter auprès de van Hoorebeke tous les avantages que le commerce d'Anvers retirerait du passage de la ligne par le Grand-Duché plutôt que par la France. Selon Metz, il faut absolument préserver la ligne de toute ingérence française pour éviter des tarifs prohibitifs français qui chercheraient à favoriser le port du Havre. Norbert Metz décrit Wedell comme un homme jouissant d'une grande influence à Berlin de par sa position militaire²⁶⁹. Cette allusion nous laisse penser que les milieux industriels luxembourgeois eux-mêmes ont dû exercer un lobbying soutenu auprès du gouverneur militaire prussien pour faire avancer le dossier à Berlin, ce qui a peut-être altéré sa complète impartialité dans ses rapports stratégiques ultérieurs.

Quoi qu'il en soit, la visite de l'officier prussien à Bruxelles se déroule sous les meilleurs auspices. Aucun compte-rendu de ce discret rendez-vous ne subsiste dans les archives belges mais la visite de Wedell fait vraisemblablement espérer à d'Hoffschmidt la signature d'une convention rapide avec la Prusse et le Grand-Duché pour le raccordement des chemins de fer entre les trois pays. Tout va ensuite très vite. D'Hoffschmidt est pressé d'en finir car le Cabinet Rogier dont il fait partie a donné sa démission le 9 juillet suite aux résultats défavorables des élections du 8 juin ; cette démission est sur le point d'être acceptée par le Roi²⁷⁰. D'Hoffschmidt décide d'envoyer dans l'urgence un émissaire de confiance à Luxembourg doté des pouvoirs nécessaires pour signer un accord international entre les trois parties. Il ne s'embarrasse même pas de consulter le département des Travaux publics pourtant directement concerné par le dossier ferroviaire. D'Hoffschmidt s'entoure cependant de quelques précautions. Le 30 septembre, il obtient la signature du Roi pour conférer au diplomate belge Drouet²⁷¹ la qualité de ministre plénipotentiaire²⁷². Le 2 octobre 1852, Drouet se rend à Luxembourg, bien décidé à finaliser un accord entre les trois Etats. Les

²⁶⁹ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, ministre des Travaux publics à Hoffschmidt, Bruxelles, le 14 septembre 1852. La lettre de Norbert Metz datée du 1^{er} septembre est annexée.

²⁷⁰ LUYKX (T.), *Politieke geschiedenis van België*, 4^e édition revue et corrigée, Amsterdam/Bruxelles, Elsevier, 1978, p. 108.

²⁷¹ Secrétaire et conseiller de légation à Londres depuis le 17 juin 1848. MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, lettre confidentielle de la Direction Politique au juge d'instruction Ambroes, Bruxelles, le 27 avril 1855. Une enquête est menée en 1855 sur les négociations de l'Etat belge avec la Compagnie du Luxembourg qui connaît à nouveau des ennuis judiciaires remettant en cause l'honorabilité de ses nouveaux directeurs.

²⁷² MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, d'Hoffschmidt à van Praet, secrétaire du Roi, Bruxelles, le 24 septembre 1852. Les pleins pouvoirs sont revêtus du sceau royal le 30 septembre 1852 sans que les autres membres du Cabinet soient prévenus.

négociations aboutissent à une entente parfaite entre la Belgique et le Luxembourg. Les deux gouvernements se promettent respectivement, par l'accord du 5 octobre 1852, de raccorder leur réseau l'un à l'autre. Le Gouvernement belge s'engage à prolonger la ligne Namur – Arlon jusqu'à la frontière du Grand-Duché vers Steinfort et à la faire exécuter dans un délai de quatre années au plus tard tandis que le Gouvernement grand-ducal s'engage dans les mêmes délais à exécuter la partie de la ligne jusqu'à la frontière prussienne dans la direction de Sarrebruck²⁷³.

Cet accord est cependant entaché d'irrégularités. D'abord il est conditionné par l'approbation prussienne de continuer la ligne sur son territoire en direction de Sarrebruck. On espère obtenir cette approbation au cours des négociations. En effet, tout au long de celles-ci, Wedell assure à ses interlocuteurs qu'il va recevoir incessamment par courrier les pleins pouvoirs qui lui permettront *in fine* de signer la convention. Or, le statut de ministre plénipotentiaire n'arrivera jamais de Berlin et Wedell est obligé d'assister aux pourparlers en qualité de simple observateur, à la grande déception des négociateurs belge et luxembourgeois. La signature de la Prusse est donc reportée *sine die*²⁷⁴. Nothomb indique encore dans une lettre du 7 octobre 1852 que le blocage à Berlin provient toujours du ministre des Finances et de l'Instruction tandis que le Roi et les autres membres du Cabinet se sont prononcés sans réserves pour une construction du chemin de fer par l'Etat. Le ministre des Finances ne propose quant à lui qu'une garantie d'intérêt de 3,5 %, ce qui est insuffisant pour créditer l'entreprise auprès des investisseurs. Or, poursuit le ministre de Belgique, « il est à craindre que le Ministre des Finances n'exerce une influence prépondérante sur cette question »²⁷⁵. Face aux promesses non tenues du gouverneur militaire, trois explications s'avèrent possibles. Soit le gouverneur militaire de la forteresse Wedell était sincère et a cru jusqu'au bout pouvoir emporter la résistance du ministre des Finances ; soit il n'a jamais voulu avouer à ses interlocuteurs qu'il ne jouissait pas de l'influence dont il s'était vanté jusque là ; soit il a habilement manœuvré tout au long de ses contacts avec les autorités belges et luxembourgeoises pour éviter que les négociations se déroulent sans la Prusse. Ainsi conservait-il un droit de regard bien commode sur un dossier particulièrement délicat pour l'avenir de la place forte dont il avait la charge.

²⁷³ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Drouet (Luxembourg) à Hoffschmidt, le 5 octobre 1852 ; MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 150-151.

²⁷⁴ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Drouet (Luxembourg) à Hoffschmidt, le 5 octobre 1852 ; MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 150-151 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 8.

²⁷⁵ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à Hoffschmidt (Bruxelles), le 7 octobre 1852.

Pour ajouter une ombre au tableau, la procédure est également entachée d'irrégularités du côté belge. A Bruxelles, le nouveau Cabinet a conservé sa couleur libérale mais sa composition a changé. D'Hoffschmidt est remplacé fin octobre par de Brouckère²⁷⁶. Ce dernier découvre immédiatement dans les papiers du ministère le texte de la convention conclue le 5 octobre 1852 entre la Belgique et le Grand-Duché ; il remercie Drouet pour son envoi dans un courrier du 30 octobre²⁷⁷. Le 3 novembre 1852, de Brouckère transmet naïvement le texte pour information à van Hoorebeke qui a conservé son portefeuille des Travaux publics²⁷⁸. La réponse du ministre a tout lieu de surprendre de Brouckère ; dans un style très énergique, il se plaint de la procédure cavalière avec laquelle le département des Affaires étrangères est passé au-dessus du sien. Van Hoorebeke doute grandement que le Gouvernement acceptera de signer la convention, cela d'autant plus que le délai de quatre années fixé unilatéralement pour la réalisation par l'Etat de la section Arlon – frontière luxembourgeoise est entièrement suspendu à l'avancement des travaux de la ligne Namur – Arlon, travaux qui, rappelle-t-il, dépendent du bon vouloir d'une compagnie privée au passé financier tourmenté²⁷⁹. Une note de la Direction Politique insérée dans le dossier indique pour sa défense qu'Hoffschmidt a mené seul toute cette affaire « à l'insu des bureaux ». « Cela est-tellement vrai, indique la note, que les pleins pouvoirs de M. Drouet sont encore au dossier »²⁸⁰.

Le 15 novembre 1852, de Brouckère, qui avait chargé Nothomb de poursuivre les négociations ferroviaires avec la Prusse sur la base du nouvel accord belgo-luxembourgeois, lui demande alors instamment d'attendre de nouvelles instructions au regard des irrégularités du dossier²⁸¹. Il transmet par ailleurs le 18 novembre aux Travaux publics les instructions données par son prédécesseur à Firmin Rogier pour activer la prolongation du chemin de fer en territoire français²⁸². Sur ses négociations avec la France, Hoffschmidt était également resté très discret envers ses collègues. Nothomb, qui suit l'affaire depuis le début, fait le point le 20 novembre 1852. Le Cabinet prussien a fini par accepter le principe du chemin de fer de la Saar mais a confié à un commissaire le soin « d'aviser aux moyens d'exécution » notamment sur la question de l'intervention financière de l'Etat. L'affaire risque donc encore de prendre du temps de ce côté. Or le temps presse, note Nothomb, « car si le Gouvernement

²⁷⁶ LUYKX (T.), *Politieke geschiedenis...*, p. 109.

²⁷⁷ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, De Brouckère à Drouet, Bruxelles, le 30 octobre 1852.

²⁷⁸ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, De Brouckère à van Hoorebeke, Bruxelles, le 3 novembre 1852.

²⁷⁹ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Van Hoorebeke à de Brouckère, Bruxelles, le 9 novembre 1852.

²⁸⁰ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Note non datée de M. de Garcia.

²⁸¹ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, De Brouckère (Bruxelles) à Nothomb (Berlin), le 15 novembre 1852.

²⁸² MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, de Brouckère à Van Hoorebeke, Bruxelles, le 18 novembre 1852.

français décrète le chemin de fer dit des Ardennes, de la Meuse à la Moselle le long de notre frontière, l'embranchement par Longwy à Arlon deviendra extrêmement probable et la ligne en Belgique de la Meuse à la Moselle perdra de son importance »²⁸³.

Pendant que la Prusse tergiverse, des pourparlers sont entamés entre la Grande Compagnie du Luxembourg et la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg. En décembre 1853, on annonce qu'un accord a été conclu ; il prévoit la réalisation de la ligne Arlon – Longwy – Thionville²⁸⁴. Ces rumeurs économiques ont spécialement pour objectif d'agir sur le cours des actions en Bourse et de faire pression sur les Gouvernements concernés. De fait, elles font réagir Berlin. Le ministre du Commerce et de l'Industrie von der Heydt demande des compléments d'information à Nothomb à la fin du mois de décembre. Ce dernier interroge Bruxelles tout en déplorant que le dossier soit toujours aussi bloqué à Berlin. Au refus du ministre des Finances d'accorder la garantie à 4% s'ajoute la lenteur des travaux en Belgique : « on a calculé qu'en travaillant comme on l'a fait jusqu'à présent, ce ne sera pas trop d'un demi-siècle pour achever cette ligne »²⁸⁵.

3. Une intervention décisive de Bismarck (1854-1859)

Les autorités luxembourgeoises sont particulièrement agacées du manque de discernement prussien : l'absence d'une garantie de 4% aux concessionnaires pour le prolongement de la ligne en Allemagne signifie à terme l'enclavement économique du territoire grand-ducal. En désespoir de cause, face aux progrès du projet belgo-français, elles s'adressent directement à la Diète de Francfort via la commission fédérale et la commission militaire afin d'obtenir son intervention diplomatique auprès de la Belgique pour empêcher le projet concurrent d'aboutir²⁸⁶. Cette fois, les autorités allemandes mordent à l'argument stratégique, y compris en Prusse. Le 9 janvier 1854, Bismarck, ministre plénipotentiaire de la Prusse à la Diète de Francfort, est informé de l'initiative luxembourgeoise par son collègue le comte von Walderssee qui représente pour sa part les intérêts militaires prussiens au sein de la commission militaire de la Diète. Dans son rapport envoyé à Manteuffel, Bismarck attache un grand prix à la question :

²⁸³ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à de Brouckère (Bruxelles), le 20 novembre 1852.

²⁸⁴ MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 152 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 8.

²⁸⁵ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à de Brouckère (Bruxelles), le 21 décembre 1853.

²⁸⁶ HAAG (Emil), *Bismarck und Luxemburg...*, p. 418.

« Au point de vue militaire et commercial, l'importance de la question ne saurait faire l'objet d'un doute, car il s'agit de savoir si les places de la frontière française ou celle de la frontière prussienne seront reliées entre elles et avec le système de défense belge, et si, dans un avenir éloigné et surtout après l'achèvement des lignes des Alpes, la ligne en question pourra être considérée comme la voie très probable du trafic entre l'Angleterre d'un côté, et l'Italie, l'Orient et les Indes, de l'autre. A mon avis, il est fort regrettable que les propositions de la même compagnie, qui a aujourd'hui l'intention de construire une ligne passant par Thionville, aient échoué, lorsqu'il s'agissait d'une ligne allant de Luxembourg à Trèves et Saarlouis, sur notre refus de garantir l'intérêt à 4 pour 100 »²⁸⁷.

A nouveau, l'on constate à travers la correspondance de Bismarck que la question du chemin de fer luxembourgeois rhénan est étroitement liée à la concurrence que se livrent Prusse et Autriche au sein la Confédération. Bismarck apprécie modérément que le représentant autrichien Prokesch ne lui ait pas transmis plus tôt les intentions luxembourgeoises. De même, il se montre très peu enthousiaste à l'idée de voir les intérêts militaires de Berlin défendus auprès de la Belgique par une démarche diplomatique de la Confédération :

« Quoi qu'il en soit, je ne sais si nous ferions bien d'essayer de défendre, en recourant à la Confédération, et particulièrement à l'Autriche, des intérêts stratégiques et commerciaux qui nous touchent plus que tout autre Etat, et si par ce moyen nous pourrions y arriver à des conditions acceptables. A cette fin, il a été convenu entre le comte de Waldersee et moi qu'il reconnaîtrait dans la commission militaire les inconvénients que présente la ligne de Longwy à Metz au point de vue stratégique, sans toutefois prendre fait et cause pour la proposition du gouvernement de Luxembourg, et qu'il s'abstiendrait de se prononcer sur les moyens qu'il y aurait à employer pour empêcher la construction de cette ligne, attendu que cette question rentrait dans le domaine de la politique pure »²⁸⁸.

Pour modérer l'activité diplomatique de la Diète, Bismarck s'appuie sur le caractère stratégique de cette question ferroviaire qu'il compte présenter devant les représentants allemands, à tort ou à raison, comme suffisamment menaçante pour engendrer des difficultés avec la France. Dans sa réponse à Bismarck le 12 janvier 1854, le ministre-président prussien Manteuffel approuve la démarche proposée par son représentant à Francfort. Il s'en suit que la commission militaire de la Diète décide de ne parler qu'officieusement de l'affaire à l'assemblée fédérale et de laisser à la Prusse l'initiative de la démarche diplomatique. Il s'agirait de demander à la Belgique si l'on peut faire passer la ligne par Luxembourg, Trèves

²⁸⁷ Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 9 janvier 1854, in *Correspondance diplomatique de M. de Bismarck (1851-1859)*, publiée d'après l'édition allemande de M. de Poschinger, sous la direction et avec une préface de M. Th. Funck-Brentano, traduction de M. L. Schmitt, Paris, Plon, 1883, I, doc. n° 78, p. 212. Un coup d'œil sur une carte ferroviaire de 1855 permet de mesurer aisément le caractère stratégique de la région.

²⁸⁸ Lettre de Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 9 janvier 1854, *op. cit.*

et la Sarre, au lieu de la faire passer par Longwy. Cette proposition de la commission militaire est finalement adoptée par la Diète le 12 mars 1854. Sur ces entrefaites, le Gouvernement prussien a déjà devancé la résolution fédérale en suivant les conseils de Bismarck formulés le 9 janvier :

« Quant à l'affaire elle-même, je prie Votre Excellence de décider si et comment nous devrions agir auprès de la Belgique pour empêcher la concession d'une ligne de chemin de fer par laquelle les places belges seraient reliées avec le système de défense français, tandis qu'elles resteraient séparées de Luxembourg, de Saarlouis et de Coblenz »²⁸⁹.

En cas de conflit, une ligne Sarrebruck – Luxembourg – Arlon – Namur permettrait en effet, avec la ligne déjà existante Aix-la-Chapelle – Verviers – Liège, de projeter en un minimum de temps des troupes allemandes sur la Meuse et d'occuper ainsi un fleuve dont la maîtrise s'est avérée cruciale durant les guerres napoléoniennes. Une armée française présente avant les Prussiens sur la ligne de la Meuse belge risquerait de créer un front inexpugnable face à la Prusse en contournant habilement les positions fortifiées du Rhin moyen. C'est ce qu'explique en substance Bismarck le 10 janvier 1854 au ministre de Belgique à la Diète de Francfort :

« Aux yeux du comité de la Diète, qui fera sans doute partager son opinion à l'assemblée générale et à la commission militaire, cette construction serait extrêmement préjudiciable au système de défense de l'Allemagne et de la Belgique. Elle aurait pour premier effet d'ouvrir par la province du Luxembourg une entrée facile aux troupes françaises jusque dans les murs de Namur, et ensuite dans le cas où la France viendrait éventuellement à s'emparer de l'une ou l'autre de nos places fortes, de Charleroy ou Namur par exemple, d'établir un lien direct et prompt entre la ligne des forteresses françaises de la frontière du Nord avec la ligne de l'Est, et de faciliter aussi les communications de deux armées appuyées sur ces deux lignes, tandis qu'en même temps les chemins allemands de Cologne et de Manheim resteraient sans aboutissants aucuns vers la forteresse de Luxembourg »²⁹⁰.

Suite à cette démarche, le Baron Du Jardin s'empresse de demander à Bismarck si cette prise de conscience tardive de la part de la Prusse des enjeux militaires de la ligne à construire allait enfin décider son Gouvernement à garantir les 4% d'intérêt réclamés depuis longtemps par les concessionnaires. Bismarck est forcé de reconnaître que les antécédents de la politique financière de l'Etat ne lui permettent pas de garantir la ligne à plus de 3,5% au risque de voir arriver au ministère des Finances une vague de réclamations pour des concessions précédentes

²⁸⁹ Lettre de Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 9 janvier 1854, in *Correspondance diplomatique de M. de Bismarck...*, I, doc. n° 78, p. 212-213.

²⁹⁰ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Baron du Jardin (Francfort) à de Brouckère (Bruxelles), le 11 janvier 1854.

et à venir. Néanmoins, Bismarck ne désespère pas d'obtenir auprès de la Confédération le demi-pourcent manquant. Au cours de cet entretien avec le Baron Du Jardin, le diplomate prussien demande nettement aux Belges de freiner toute forme de négociation ferroviaire avec la France au nom de leur neutralité bien comprise. Il reconnaît certes que la France a parfaitement le droit de construire un chemin de fer parallèle au chemin belge sur le territoire français « mais encore ne faut-il pas se laisser indirectement devancer par elle ; et il est d'autant plus urgent d'agir que parmi les conditions de la concession accordée à la Compagnie du Luxembourg, il en est une qui ne lui permet pas de construire un second embranchement soit par la France, soit par l'Allemagne, qu'au plus tôt dix ans après l'établissement du premier »²⁹¹.

La démarche diplomatique allemande entraîne en Belgique un échange de correspondance entre les Affaires étrangères et la Guerre. Le ministre de la Guerre le général Anoul est informé par un courrier du 17 janvier 1854 des griefs stratégiques de la Prusse²⁹². Sa réponse du 4 février est un réquisitoire très engagé à l'encontre de la politique ferroviaire belge des dernières années qui a consacré une ouverture quasi complète des frontières belges au détriment de la sécurité du pays :

« Lors de la construction des premiers chemins de fer sur le continent, les conseils de guerre de toutes les puissances comprirent tous aussitôt l'influence que ces voies nouvelles de communication devraient exercer sur les opérations stratégiques des armées. Les directions à donner à ces chemins, les points où ils devaient atteindre la frontière ont fait l'objet de leurs préoccupations les plus constantes. Les conseils de guerre ne laissent aboutir les voies ferrées qu'à des forteresses, et ils veillent avec soin à ce que leur tracé, aux abords des lieux fortifiés, ne nuise pas à la force de ceux-ci. En un mot, le soin de la défense nationale n'est jamais ni sacrifié ni compromis. En Belgique, les choses se sont passées bien différemment : ici le soin de la défense a été presque complètement sacrifié, si bien que la capitale même se trouve aujourd'hui non seulement ouverte aux entreprises régulières d'une armée pourvue de tout, mais en butte, et le Gouvernement avec lui, aux violences d'un coup de main imprévu. La France, pour ne citer que ce côté, peut pénétrer dans le cœur du pays sans rencontrer ni Tournay, ni Mons, ni Charleroy »²⁹³.

Dans le même rapport, le ministre belge de la Guerre déplore encore qu'outre les directions fâcheuses en dehors du rayon d'action des places fortes, on ait également choisi des tracés regrettables près des enceintes fortifiées. On a volontairement fait une brèche dans l'enceinte de Mons, « place frontière exposée aux surprises ». A Namur, on a formé une « sorte de

²⁹¹ *Ibidem*.

²⁹² MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, de Brouckère à Anoul, Bruxelles, le 17 janvier 1854.

²⁹³ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Anoul à De Brouckère, Bruxelles, le 4 février 1854.

parallèle » autour de l'enceinte et le ministre fait par ailleurs état de sa vigilance constante pour éviter à Charleroi un tracé « autorisé déjà par un arrêté spécial »²⁹⁴.

Le général Anoul s'est en fait saisi de cette affaire pour décharger toute sa colère contenue à propos des choix économiques de ces dernières années. Il conclut son rapport par une réflexion plus neutre ; selon lui, cette question a surtout pour la Belgique une importance politique et non stratégique. Dans la mesure où la nouvelle liaison internationale aboutit à la forteresse de Namur, la sécurité du pays n'est pas menacée. Il confie donc aux Affaires étrangères le soin de décider s'il faut tenir compte des alarmes allemandes qui reposent sur des considérations tout à fait légitimes :

« Elle [l'Allemagne] se préoccupe de la Meuse et de la direction des chemins de fer qui y aboutissent, parce qu'elle sait que la possession de la ligne d'opérations que la vallée de cette rivière constitue est tout à fait décisive. D'un autre côté, le projet de chemin de fer de Metz à Namur tourne et annihile la forteresse de Luxembourg, et cette considération seule a assez de poids pour que l'Allemagne fasse appel à tous les moyens propres à en empêcher la réalisation »²⁹⁵.

Entretemps, Nothomb informe Bruxelles que la résistance du ministre prussien des Finances Karl von Bodelschwingh est enfin levée. Le 30 janvier 1854, le Roi a signé un rescrit de cabinet par lequel le Gouvernement s'engage à faire garantir un minimum de 4% à la compagnie qui se chargera du chemin de fer de Trèves à Sarrebruck. Nothomb note que « la crainte de voir le chemin de fer du Luxembourg belge rattaché par Longwy aux chemins de fer français n'est probablement pas étrangère à la résolution qui vient d'être prise »²⁹⁶.

En dépit de l'avertissement de Bismarck, en Belgique on n'a pas du tout abandonné le projet d'embranchement Arlon – Longwy en complément de la ligne Arlon – Luxembourg – Trèves. L'intérêt de la Belgique, déclare de Brouckère dans un courrier à Firmin Rogier du 25 février 1854, est qu'outre la ligne en direction de Trèves – Sarrebruck, s'établisse à Arlon une bifurcation vers la France avant qu'un embranchement Luxembourg – Thionville n'empêche pour dix ans au moins cette jonction directe. « Si ce projet se réalisait, nous ne pénétrerions en France que par le Grand-Duché, c'est-à-dire que tous nos produits devraient transiter par le

²⁹⁴ *Ibidem*. Les protestations du Génie belge sur l'arrivée du chemin de fer à proximité de l'enceinte des places fortes concernent surtout l'ouverture de la frontière avec la France. Elles sont contextualisées ci-après dans notre chapitre sur la frontière franco-allemande.

²⁹⁵ *Ibidem*.

²⁹⁶ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à de Brouckère (Bruxelles), le 31 janvier 1854.

Zollverein pour arriver à Thionville, Metz, Nancy, Strasbourg et la Suisse »²⁹⁷. De Brouckère souligne par ailleurs dans le même courrier l'opposition inévitable de la politique commerciale belge avec celle poursuivie par les Pays-Bas dans le Grand-Duché.

A partir de ce moment, les diplomates belges vont multiplier les démarches auprès du Gouvernement impérial français pour faire triompher leur projet²⁹⁸. De son côté, le gouvernement luxembourgeois soumet pour approbation à la commission militaire de la Diète le projet de construction d'une ligne Luxembourg – Thionville – Metz²⁹⁹. Sur la proposition motivée de la commission militaire, la Diète répond dans la séance du 23 novembre 1854 que l'intérêt stratégique de la place fédérale de Luxembourg ne s'oppose pas à ce que l'on entre en négociation avec la France sur l'exécution d'une ligne de Luxembourg à Thionville se raccordant avec celle de Metz. Bismarck considère d'un bon œil l'initiative luxembourgeoise qui postposera inévitablement la construction de l'embranchement belgo-français :

« Il ne peut être que dans notre intérêt et dans celui de la Confédération de faire échouer, par la construction de cette ligne, le projet qu'avaient la Compagnie de Paris-Strasbourg et la *Great Luxemburg Company*, de faire passer la ligne de Namur-Arlon, actuellement en construction, par Longwy et Thionville, en tournant Luxembourg, et de ne pas construire, d'ici à dix ans, de ligne concurrente sur le territoire luxembourgeois. Le général de Wedell a déjà appelé l'attention du gouvernement de Votre Majesté et celle de la Diète sur les dangers qu'entraînerait l'exécution de ce plan pour la place fédérale de Luxembourg ; ...³⁰⁰ »

Dans le même rapport, Bismarck affirme que les démarches faites par la Prusse à Paris et Bruxelles pour entraver la réalisation du projet concurrent semblent avoir été couronnées de succès. En Belgique, on n'a guère tenu compte des avertissements allemands mais il est un fait qu'à Paris, le Gouvernement français a toujours refusé de s'engager de façon absolue sur la définition du tracé de l'embranchement luxembourgeois³⁰¹.

Les chemins de fer situés à proximité des frontières d'un pays sont des armes à double tranchant. S'ils sont sous contrôle, ils constituent en temps de guerre des voies royales pour convoier les troupes jusqu'à l'extrême limite du territoire. En revanche, s'ils sont

²⁹⁷ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, de Brouckère (Bruxelles) à Rogier (Paris), le 25 février 1854.

²⁹⁸ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, de Brouckère (Bruxelles) à Rogier (Paris), le 22 avril 1854, le 9 septembre 1854 ; Rogier (Paris) à de Brouckère (Bruxelles), le 11 septembre 1854, le 21 août 1854 et le 15 janvier 1855.

²⁹⁹ HAAG (Emil), *Bismarck und Luxemburg...*, p. 419-420.

³⁰⁰ Lettre de Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 22 décembre 1854, in *Correspondance diplomatique de M. de Bismarck...*, I, doc. n° 95, p. 355.

³⁰¹ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Rogier (Paris) à de Brouckère (Bruxelles), le 15 janvier 1855.

insuffisamment protégés et que l'avancée ennemie est plus rapide, les chemins de fer se transforment en couloirs de pénétration impitoyables. L'outil se retourne alors contre son créateur. En soutenant le développement des voies de communication luxembourgeoises, Bismarck est un peu en avance sur son temps. Il dépasse ainsi la conception désuète encore partagée dans certains cercles militaires allemands d'une frontière nécessairement hermétique à toute incursion étrangère. Ce qui ne signifie pas pour autant qu'il se désintéresse de l'importance stratégique du territoire luxembourgeois dans la défense de l'Allemagne. Si la pierre des forteresses s'effrite sous le coup des canons de plus en plus puissants, si les territoires s'ouvrent de toutes parts aux nécessités du commerce, Bismarck est bien conscient que les constantes géographiques demeurent. Dans un rapport envoyé à Manteuffel le 2 février 1855, il souligne à nouveau l'enjeu militaire de la question :

« Selon moi, il serait peut-être important pour les intérêts de la Prusse de presser le ministère du commerce pour qu'il donne une prompte solution à l'affaire, attendu que la construction de la ligne en question serait le seul moyen de rendre à la place de Luxembourg son importance stratégique, qui a été trop sacrifiée dans les derniers temps. L'espérance d'arriver à ce but serait peut-être perdu pour longtemps, sinon pour toujours, si, par suite des contre-projets actuels, à la réalisation desquels on travaille si activement, Luxembourg était incorporé au réseau franco-belge »³⁰².

Le diplomate prussien a compris dès le début des années 1850 que le rôle dévolu aux places fortes devait s'adapter à la révolution du rail et à l'expansion du commerce. L'efficacité d'une armée se mesurera désormais moins à l'épaisseur des remparts derrière lesquels elle s'est retranchée qu'à sa capacité de projection rapide sur le terrain pour garder le contrôle des localités stratégiques et des voies de passage. Les fortifications permanentes deviennent à ce titre des adjutants d'une armée mobile et flexible³⁰³.

Outre l'appui de Bismarck, les autorités luxembourgeoises peuvent aussi compter sur l'activisme du gouverneur militaire de Luxembourg. Selon un rapport de Nothomb du 23 avril 1855, « c'est aux démarches du général de Wedell qu'est dû l'arrêté royal du 5 de ce mois par

³⁰² Lettre de Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 2 février 1855, citée en note infra-paginale in *Correspondance diplomatique de M. de Bismarck...*, I, doc. n° 95, p. 356.

³⁰³ Après l'indépendance du Grand-Duché en 1867, les généraux français et prussiens restent préoccupés par la lenteur du démantèlement de la forteresse. En réalité, peu leur importe l'état des fortifications restantes ; ils craignent surtout que la ville de Luxembourg ne soit utilisée par l'ennemi au début du conflit. *De Stenay à Trèves*. Travail d'hiver de M. le commandant Clerc. 8^e régiment d'infanterie, Saint-Omer, le 15 avril 1890, SHD/DAT 7 N 1163. A côté de ce travail de 1890 figurent dans ce dossier des renseignements transmis au cours des décennies écoulées sur le démantèlement de la forteresse et le réseau ferroviaire luxembourgeois. Ils témoignent bien de l'intérêt toujours présent accordé à la position stratégique du Luxembourg.

lequel le Gouvernement Prussien garantit aux actionnaires du chemin de fer de Trèves à Sarrebruck et à Wasserbillig, 4% à perpétuité, en ne se réservant qu'un tiers des bénéfices au-delà de 5%, en se chargeant de la construction du chemin dont le coût est évalué à dix millions de thalers et en consentant à ce que la commission à laquelle la direction sera confiée soit nommée par l'Etat et par la Société. Rarement le Gouvernement Prussien a fait des conditions aussi avantageuses »³⁰⁴. De même, toujours dans cette idée de contrer le projet d'embranchement franco-belge, Wedell aurait effectué un séjour à Paris avec l'administrateur général de l'Intérieur du Grand-Duché. Au cours de ce séjour, la construction du chemin de fer de Luxembourg à Thionville aurait été décidée au détriment des Belges. Et Nothomb d'ajouter dépité « enfin, plus que jamais il est question du chemin de fer de l'Eyfel, c'est-à-dire de la continuation jusqu'à Trèves du chemin de fer déjà concédé de Düren à Schleiden. Toutes ces combinaisons se font abstraction faite de la Compagnie du Grand-Luxembourg laquelle n'a jamais inspiré la moindre confiance au Gouvernement Prussien »³⁰⁵.

L'année 1855 voit donc l'aboutissement des efforts luxembourgeois pour se doter d'un chemin de fer. Les négociations entre le Gouvernement grand-ducal et les Gouvernements étrangers se concrétisent. En avril 1855, le ministère prussien en charge du Commerce demande à la direction des chemins de fer de Sarrebruck de se joindre au côté du Comité du Chemin de fer Trévirois pour la construction du chemin de fer Sarrebruck – Trèves – Luxembourg. En juin de la même année un traité est conclu avec le Gouvernement belge pour la construction d'un chemin de fer de la frontière belge à travers le Grand-Duché vers la frontière prussienne. Le 25 septembre 1855, le ministère français des Affaires étrangères fait savoir que toutes les mesures seront prises pour que le chemin de fer de Thionville à la frontière grand-ducale (décret du 25 mars 1852) soit entrepris dans les plus brefs délais³⁰⁶. Enfin, deux entrepreneurs de Nancy, Adolphe Favier, banquier, et Stéphane Jouve, ingénieur, proposent leur candidature pour la construction du réseau grand-ducal. Ils concluent une convention provisoire avec le Gouvernement le 9 novembre 1855. La concession est ratifiée par la loi du 25 novembre 1855 :

³⁰⁴ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) au Vicomte Vilain XIII, ministre des Affaires étrangères (Bruxelles), le 15 janvier 1855.

³⁰⁵ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) au Vicomte Vilain XIII, ministre des Affaires étrangères (Bruxelles), le 23 avril 1855.

³⁰⁶ MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 155 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 8.

« (...) le Gouvernement a concédé (...) aux sieurs Adolphe Favier, banquier, et Stéphane Jouve, ingénieur civil, tous deux domiciliés à Nancy, les lignes de chemin de fer suivantes : De la frontière belge, par ou près Steinfort, à la frontière prussienne, par ou près Wasserbillig, en passant près Luxembourg, sous le canon de la place, avec embranchement aboutissant à la frontière française entre Dudelange et Frisange. (...) le Gouvernement a concédé, (...) au sieur Adolphe Favier prénommé, une ligne de chemin de fer partant de la station de Luxembourg, ou s'embranchant sur la ligne de Luxembourg vers Arlon et se dirigeant par Diekirch vers Weiswampach, pour aboutir à la frontière du nord du Grand-Duché »³⁰⁷.

Notons que les termes de la convention sont suffisamment souples pour permettre une certaine flexibilité du tracé mais il apparaît clairement que l'embranchement vers la France est d'ores et déjà décidé. Ceci provoque une grande déception de la part du gouverneur provincial du Luxembourg belge Smits qui n'a pas ménagé ses efforts depuis plusieurs années pour éviter que le commerce belgo-français ne passe par Luxembourg. Ce dernier encourage le Gouvernement belge à continuer ses efforts pour négocier avec la France la construction de la ligne Arlon – Longwy, que la ligne Luxembourg – Thionville soit construite ou non³⁰⁸. Sur pression du ministre belge des Travaux Publics Dumon, les démarches diplomatiques belges continueront dans les mois à venir afin de battre le fer français tant qu'il est chaud³⁰⁹. Dans un courrier du 20 juin 1856, Dumon déplore d'ailleurs les pressions incessantes faites à Paris par la société concessionnaire des chemins de fer au Luxembourg pour que la ligne Longwy – Arlon ne soit pas construite. Dumon suggère aussi dans ce courrier qu'il est dans l'intérêt de la Belgique d'avoir une communication directe avec la France, sans « passer sous le canon de la forteresse de Luxembourg »³¹⁰.

Le passage du chemin de fer « sous le canon » de la place est en effet clairement précisé dans tous les accords qui président à l'établissement du réseau grand-ducal. Il est encore rappelé dans l'arrêté royal grand-ducal du 5 mai 1856 fixant le tracé de la ligne de chemin de fer de Luxembourg vers la frontière française et Thionville :

« La ligne de chemin de fer de Luxembourg à la frontière française vers Thionville prendra son origine sous le canon de la forteresse de Luxembourg, passera dans les environs de Bonnevoie, par les territoires de Fentange, Bivange, Berchem, Livange, Bettembourg et Dudelange, pour aboutir à la frontière de France dans la direction de

³⁰⁷ *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 27, 1^{er} décembre 1855, p. 177-178.

³⁰⁸ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Smits (Arlon) à Vilain XIII (Bruxelles), le 19 décembre 1855.

³⁰⁹ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Van Hoorebeke, ministre des Travaux publics, à Vilain XIII, Bruxelles, le 25 mars 1856.

³¹⁰ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Ministre des Travaux publics à Vilain XIII, Bruxelles, le 20 juin 1856.

Zouftgen et se raccorder avec le chemin de fer de Metz par Thionville à la frontière grand-ducale »³¹¹.

Suite à des problèmes financiers, l'entreprise n'avance pas suffisamment vite. Le Gouvernement grand-ducal consent alors à une convention plus avantageuse avec Favier et Jouve. La convention du 4 – 28 novembre 1856, ratifiée le 1^{er} décembre 1856, oblige Favier à réaliser la ligne du nord mais en échange, le Gouvernement lui accorde une subvention de trois millions de francs. Concernant la forteresse dont la traversée augure de nombreux suppléments au cahier des charges, « les concessionnaires sont dispensés de toute contribution aux travaux de fortification que l'établissement de la gare de Luxembourg et le passage par le rayon de la forteresse peuvent rendre nécessaires ; mais ils supporteront seuls les conséquences de la servitude militaire relativement aux constructions qu'ils établiront dans le rayon de la place »³¹².

Mais les aides gouvernementales ne suffisent pas et début 1857, Favier et Jouve décident de céder leurs droits à une société nouvelle qui prend le nom de Société royale et grand-ducale Guillaume-Luxembourg. Les statuts de la société sont approuvés par l'arrêté royal grand-ducal du 2 mars 1857³¹³. Au cours de l'année 1858, les travaux s'accroissent et les textes de loi se succèdent. Le point de jonction sur la ligne de Luxembourg à la frontière belge vers Arlon est fixé par une convention du 13 mars 1858³¹⁴ et l'arrêté royal grand-ducal du 9 juin 1858 détermine le tracé de la ligne de chemin de fer de Luxembourg à la frontière belge³¹⁵. L'arrêté royal grand-ducal du 16 octobre 1858 détermine quant à lui le tracé de la ligne de chemin de fer de Luxembourg à Diekirch³¹⁶.

La ligne Namur – Arlon est ouverte au trafic le 27 octobre 1858. Le 30 octobre, la construction de la gare de Luxembourg commence³¹⁷. L'arrivée du chemin de fer modifie progressivement l'urbanisme de la capitale grand-ducale en libérant certains quartiers de leurs

³¹¹ *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 12, 7 mai 1856, p. 113-114.

³¹² *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 31, 3 décembre 1856, p. 273-275.

³¹³ WAMPACH (Gaspard), *Le Luxembourg neutre, étude d'histoire diplomatique et de droit international public*, Paris, A. Rousseau, 1900, p. 324-326 ; ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale » : le chemin de fer Spa-Gouvy. Ses métamorphoses et son impact sur la région (1863-1900)*, préface de Michel DUMOULIN, Louvain-la-Neuve, Collège Erasme, 1999, p. 21-22.

³¹⁴ LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 40.

³¹⁵ *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 15, 15 juin 1858, p. 125-126.

³¹⁶ *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 25, 19 octobre 1858, p. 185-186.

³¹⁷ FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 10.

servitudes militaires³¹⁸. Les Luxembourgeois assistent déjà aux prémices de la transformation de leur « ville-forteresse » en « ville ouverte »³¹⁹. Les exigences défensives du gouvernement militaire de la forteresse de Luxembourg se manifestent une dernière fois. En dehors des huit millions de francs avancés aux concessionnaires du réseau, le Gouvernement grand-ducal doit supporter les travaux de fortification et ceux de déplacements de bâtiments ou autres établissements militaires nécessités par le passage du chemin de fer. Ces travaux sont entrepris début 1859, quelques mois à peine avant l'inauguration de la ligne Luxembourg – Arlon en octobre³²⁰. Le 10 mars 1859, le tracé de la ligne de Luxembourg à la frontière prussienne vers Trèves est fixé³²¹. Enfin, le 31 mai 1859, le Gouvernement grand-ducal et la Prusse fixent précisément le point de jonction de la ligne à Wasserbillig³²². Pour des raisons techniques, le tracé sur le territoire luxembourgeois est modifié par l'arrêté royal grand-ducal du 2 juin 1860³²³.

Malgré quelques avatars financiers, les premières lignes sont inaugurées en octobre 1859 : Luxembourg – Arlon le 3 octobre 1859 et le lendemain, Luxembourg – Thionville. Le tronçon Luxembourg – Wasserbillig est ouvert le 29 août 1861 suivi le 21 juillet 1862 par la mise en service de la section Luxembourg – Ettelbrück prolongée le 16 novembre 1862 jusqu'à Diekirch. En 1861, la *Société royale et grand-ducale Guillaume-Luxembourg*, concessionnaire du réseau grand-ducal, a obtenu la concession des lignes de Diekirch à la frontière belge vers Weiswampach. Aux difficultés financières s'ajoutent pour le tronçon septentrional des difficultés techniques. Le tracé initial prévu à partir de Diekirch par les hauteurs en direction de Weiswampach doit être abandonné au profit d'un tracé reliant Ettelbrück à Trois-Vierges par les vallées de la Sûre, la Wiltz, la Clerve et la Woltz et aboutissant finalement à la frontière belge près de Bellain – Gouvy. La mise en service de la section Ettelbrück – Trois-Vierges (Ulflingen) n'a lieu que le 15 décembre 1866. Les trains

³¹⁸ Pour un aperçu détaillé des transformations apportées à la forteresse après l'arrivée du chemin de fer, voir BILDORFF (Paul), *Die Preussische Besatzung in der Festung Luxemburg (1826-1867), Das Festungsterrain und die Festungsrayonbestimmungen*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XVII, 1965, p. 67-74.

³¹⁹ Sur l'impact dans l'imaginaire collectif luxembourgeois de cette révolution copernicienne urbanistique, voir la thèse de doctorat de PHILIPPART (Robert Léon), *Luxembourg, de l'historicisme au modernisme, de la ville forteresse à la capitale nationale*, Louvain-la-Neuve, Thèse de doctorat en Histoire, 2006.

³²⁰ *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 4, 8 février 1859, p. 13-14.

³²¹ *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 11, 26 mars 1859, p. 57-58.

³²² MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 163.

³²³ *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 14, 9 juin 1860, p. 85-86.

franchissent la frontière belge le 20 février 1867³²⁴. Les bases du réseau ferroviaire grand-ducal sont désormais posées. Un axe nord-sud et un autre est-ouest traversent le Grand-Duché de part en part.

4. La complexification du réseau belge.

La construction de la ligne Bruxelles – Namur – Arlon – Luxembourg est la première d'une longue série dans la province du Luxembourg. La densification du réseau ferroviaire s'y étale ensuite jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale. La multiplication des routes et des chemins dans cette province diminue ainsi progressivement le caractère infranchissable de la « barrière » des Ardennes belges. Deux embranchements doivent venir se greffer à la ligne Namur – Arlon – frontière luxembourgeoise. Premièrement, la ligne de l'Ourthe réclamée par l'Union des Charbonnages liégeois, qui doit se raccrocher à la ligne existante Namur – Arlon à hauteur de Marche et permettre d'éviter le détour par Namur. Ce projet comporte également un embranchement à établir sur l'Amblève. Deuxièmement, un projet d'embranchement vers Bastogne réclamé par l'Etat belge, aux perspectives économiques moins réjouissantes. Si l'Etat belge a fixé des délais très précis pour la construction de la ligne Namur – Arlon – frontière luxembourgeoise, achevée en septembre 1859, il n'a en revanche fixé aucune date pour la construction des embranchements vers Bastogne et vers la vallée de l'Ourthe. De même, l'« Athus – Meuse », c'est-à-dire la liaison directe entre Arlon et la France vers Longwy et Thionville, reste d'actualité même si elle a été reportée à plus tard en raison de la priorité accordée par les compagnies à l'ouverture du chemin de fer Arlon – Luxembourg – Thionville (1859). Dernière perspective de développement pour la province belge du Luxembourg, l'établissement d'un axe ferroviaire reliant les deux extrémités nord et sud du Grand-Duché suscite très vite l'idée de prolonger sa pointe septentrionale soit vers la Belgique, soit vers l'Allemagne³²⁵.

³²⁴ ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »*... p. 22-23 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 10-11 ; PICARD (Alfred), *Les chemins de fer français...*, II, p. 19.

³²⁵ MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève*, in *Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève, Trans-Fer hors série*, Liège, G.T.F., 1989, p. 7-23 ; LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 370-398 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 11.

1) Deux nouvelles liaisons vers la Meuse française : L' « Athus-Meuse » et le « Sedan – Givet – Namur » (1863)

L' « Athus – Meuse » est ardemment réclamée par les industriels lorrains. Nous avons vu que le Gouvernement belge a de son côté largement déploré que la priorité soit donnée à la ligne Luxembourg – Thionville plutôt qu'à celle d'Arlon – Longwy. Une fois cette priorité actée, rien n'empêche cependant la Belgique de faire construire son propre embranchement. En effet, la clause du délai de dix ans imposé à la Compagnie du Grand Luxembourg avant de pouvoir construire un second embranchement vers la France n'est plus d'actualité dans la mesure où la construction des lignes grand-ducales a été confiée à une autre compagnie. Naturellement, dans ce dossier ferroviaire, la Belgique reste invariablement dépendante du bon vouloir de la France pour le prolongement de sa propre ligne de Thionville vers Longwy et la frontière belge³²⁶.

Firmin Rogier affirme le 8 juillet 1856 que le nouveau ministre français des Travaux publics Rouher lui a promis de faire tout son possible pour activer l'établissement de la ligne dont il reconnaît volontiers qu'elle rencontre les intérêts économiques belges et français. Les espoirs belges ne sont pas déçus. Le décret impérial du 10 juin 1857 concède à la Compagnie des Ardennes et de l'Oise la ligne de Sedan vers la ligne Metz – Thionville avec embranchement sur Longwy et la frontière belge vers Arlon³²⁷. Or, il se trouve que par une convention du 12 mai 1857, la Compagnie des Ardennes a convenu de sa fusion avec l'Est français pour 1866. Cette fusion est finalement avancée le 1^{er} janvier 1864. La nouvelle jonction belgo-française est par conséquent intégrée au vaste empire ferroviaire de l'Est français qui se dessine entre les axes Paris-Givet et Paris-Bâle. Cette compagnie privée figure parmi les plus importantes de France, avec celle du Nord français aux mains de la famille Rothschild³²⁸. En Belgique, l'initiative revient à la Compagnie du Grand Luxembourg³²⁹ qui avait non seulement décroché l'autorisation de construire la ligne Bruxelles – Arlon mais aussi son prolongement jusqu'aux frontières française et grand-ducale vers Longwy et Luxembourg.

³²⁶ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Rogier (Paris) à Vilain XIII (Bruxelles), le 8 juillet 1856.

³²⁷ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, de Vrière, ministre belge des Affaires étrangères (Bruxelles) à Rogier (Paris), le 31 mai 1858.

³²⁸ LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 29-31.

³²⁹ C'est désormais le nom porté par la compagnie à la place de « Grande Compagnie du Luxembourg ». Par commodité, nous abrègerons parfois cette dénomination par « Grand Luxembourg ». FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 16.

Le 9 juin 1858, la Belgique propose à la France de confier à une commission mixte internationale le règlement préparatoire des questions relatives à ladite jonction. Avant de donner son accord, la France demande un délai pour faire étudier le tracé dans sa zone frontière par le ministère de la Guerre³³⁰. Un peu moins de deux années s'écoulent avant que le Cabinet de Paris ne se décide à prendre à nouveau contact avec Bruxelles. Le 30 mars 1860, le nouveau ministre français des Affaires étrangères annonce que l'étude est à présent terminée et que le Gouvernement impérial souhaiterait profiter de la commission mixte qui se réunira à Paris pour déterminer en même temps le point de la frontière où la ligne de Reims à Mézières et Givet devra se relier au chemin de fer belge³³¹, rencontrant ainsi un vieux souhait belge³³².

La constitution d'une commission mixte et les précautions françaises suscitent l'étonnement du ministre des Travaux publics car il n'a pas souvenir que pour les précédentes liaisons, la France ait formulé pareilles exigences. Il rappelle ainsi que pour la liaison Mons – Haumont, on s'est borné à nommer un ingénieur de part et d'autre³³³. Sans être révélateur d'une politique défensive déterminée qui manque cruellement en France sous le Second Empire, ceci est néanmoins un indice du plus grand intérêt accordé par le ministère de la Guerre à la frontière française du Nord-Est. Par comparaison, il est assez significatif dans cette affaire que le département belge de la Guerre n'ait jamais été consulté sur le choix du tracé des deux nouvelles jonctions à créer. Les commissaires belges en charge des négociations sont désignés au sein du ministère des Travaux publics. A ces derniers s'ajoute le Baron Beyens, conseiller

³³⁰ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, comte Walewski, ministre français des Affaires étrangères (Biarritz) à Rogier (Paris), le 14 septembre 1858 ; comte Walewski à Firmin Rogier, Paris, le 14 décembre 1858.

³³¹ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Thouvenel, ministre français des Affaires étrangères à Firmin Rogier, Paris, le 30 mars 1860.

³³² La diplomatie belge s'intéressera très vite à cette ligne lorsqu'elle apprend la constitution de la Compagnie du Chemin de fer des Ardennes en juillet 1852, au moment même où des négociations ont lieu entre la Belgique et la France pour la prolongation de la ligne du Luxembourg d'Arlon vers Longwy et Metz. En cas d'échec, la ligne constituerait une alternative bien utile pour transporter vers la Lorraine le charbon belge. Van Hoorebeke le ministre belge des Travaux publics l'indique à l'époque à son collègue des Affaires étrangères en l'invitant à user de son influence pour favoriser l'entreprise : « Si ce chemin de fer s'exécutait, la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Liège à Namur, serait tenue aux termes de l'article 63 du cahier des charges de la Concession, de prolonger sa ligne, de Namur, par Dinant, jusqu'à la frontière près Vireux. La réalisation de ce projet serait de la plus haute importance pour la Belgique ; elle créerait une nouvelle voie pour les relations internationales et fournirait à l'industrie charbonnière des bassins de la Meuse, du Centre et de Charleroy, de nouveaux et importants débouchés ». MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Van Hoorebeke à d'Hoffschmidt, Bruxelles, le 16 juillet 1852. La lettre est accompagnée d'une brochure : *Chemin de fer des Ardennes de Reims à la frontière de Belgique avec embranchement de Charleville à Sedan*, Paris, Imprimerie administrative Paul Dupont, 1852. Le 6 août, d'Hoffschmidt transmet l'information à son ministre à Paris pour l'engager à encourager l'initiative auprès du Gouvernement français. MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, d'Hoffschmidt (Bruxelles) à Firmin Rogier (Paris), Bruxelles, le 6 août 1852.

³³³ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Van der Stichelen, ministre belge des Travaux publics à de Vrière, Bruxelles, le 11 avril 1860.

de la légation belge à Paris³³⁴. La commission mixte se réunit une première fois à Paris le 31 juillet 1860. Deux projets de convention sont alors élaborés pour les deux liaisons à créer³³⁵. Ces projets sont soumis à l'aval des compagnies. Dans cette affaire, la France presse la Belgique d'activer les négociations avec la Compagnie du Grand Luxembourg qui tarde à donner sa réponse. Une seconde réunion a lieu le 17 septembre 1860 où les textes des deux conventions sont définitivement adoptés. Les deux conventions sont signées le 20 septembre et ratifiées dans le courant du mois de novembre³³⁶. En quelques mois à peine depuis la reprise de contact du Gouvernement français, les négociations ont été menées à bon terme. La ligne internationale Athus – Longwy via Mont-Saint-Martin est ouverte au trafic des marchandises le 10 janvier 1863 et le 12 février 1863 au service des voyageurs. Longwy est desservie par rail d'abord au départ de la Belgique car la section Longuyon – Longwy n'est livrée au trafic que le 3 septembre 1863³³⁷. La ligne de la Meuse de Charleville à Givet vers Dinant et Namur a été mise en service quelques mois plus tôt le 2 mai 1863³³⁸.

2) La ligne Pepinster – Spa – Gouvy – Luxembourg

L'idée de tracer une voie de chemin de fer à travers le Grand-Duché de Luxembourg vers le Nord est pour la première fois exprimée en 1855, dans un rapport de l'ingénieur des mines François-Ernest Majerus³³⁹. Ce rapport pense relier le nord du Grand-Duché à la région de la Ruhr par Diekirch, Prüm et Schleiden pour aboutir à Düren. Cette liaison offre des perspectives économiques intéressantes pour l'échange minéral-charbon entre les bassins luxembourgeois, belges et allemands. De façon subsidiaire seulement, la brochure de Majerus envisage un embranchement vers la ligne belge Spa – Pepinster³⁴⁰. Par la convention du 4 – 28 novembre 1856, le Gouvernement grand-ducal confie à Favier, un entrepreneur originaire de Nancy, la construction de la « ligne du Nord ». Cette convention engage le concessionnaire à rejoindre dans un délai de six ans « les extensions qui seraient établies sur les territoires prussien et belge, ou sur l'un de ces territoires, dans les directions de Spa, Aix-la-Chapelle et Schleiden. Si l'une ou l'autre de ces extensions n'était établie qu'après l'achèvement de la

³³⁴ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Van der Stichelen à de Vrière, Bruxelles, le 4 juin 1860.

³³⁵ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Beyens (Paris) à de Vrière (Bruxelles), le 2 août 1860.

³³⁶ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Beyens (Paris) à de Vrière (Bruxelles), le 21 novembre 1860.

³³⁷ LAFFUT (M.), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 391 ; MARGANNE (Roland), *Les liaisons transfrontalières belges*, 4^e édition mise à jour, Liège, chez l'auteur, 2006, p. 29.

³³⁸ MARGANNE (Roland), *La ligne Charleroi – Mariembourg – Vireux-Molhain et ses antennes, histoire et perspectives d'avenir*, in *Trans-Fer spécial n° 2*, Liège, G.T.F., 1984, p. 19.

³³⁹ MAJERUS (F.E.), *Rapport sur les chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg*, Luxembourg, 1855.

³⁴⁰ ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »*... p. 3-4

ligne, le concessionnaire demeurera obligé de la rejoindre dans le délai à déterminer par le Gouvernement »³⁴¹. En 1861, des conversations s'engagent entre la société anonyme du chemin de fer de Pepinster à Spa, la société Guillaume-Luxembourg et le Gouvernement belge. Elles aboutissent à l'accord du 11 octobre 1861 par lequel le Guillaume-Luxembourg s'engage à réaliser la jonction Spa – frontière à la place de la société du Pepinster – Spa ; cet accord afferme également la ligne Pepinster – Spa pour cinquante ans au Guillaume-Luxembourg à partir de la mise en exploitation de la jonction. La construction de cette ligne Spa – Ettelbrück reporte *sine die* le projet de liaison entre le Grand-Duché et la Prusse rhénane. Les échecs des entrepreneurs privés pour établir le chemin de fer dans l'Eiffel allemand expliquent la préférence accordée au projet de jonction belge-grand-ducale. En effet, la ligne Trèves – Luxembourg (1861) n'est raccordée par Gerolstein à la ligne Düren – Euskirchen (1864) qu'en 1871. La *Vennbahn* ne reliera cette dernière localité à Aix-la-Chapelle qu'en 1886³⁴².

La raison d'être initiale de la ligne Ettelbrück – Spa est touristique. Il s'agit de fournir à la ville d'eaux, très prisée à l'époque, une voie d'accès supplémentaire en prolongeant le cul-de-sac Pepinster – Spa. Mais en l'absence d'une autre voie de chemin de fer entre la Lorraine, le Luxembourg et le Bas-Rhin, l'axe Luxembourg – Trois-Vierges – Spa – Pepinster (relié à Cologne par Verviers – Aix-la-Chapelle) deviendra très vite, une fois réalisé, un concurrent direct de la navigation rhénane pour le transport du charbon allemand en direction du Luxembourg et de la Lorraine française et, inversement, pour l'importation des minerais luxembourgeois et lorrains nécessaire à la sidérurgie rhénane. Qui plus est, la ligne promet les mêmes avantages au bassin sidérurgique liégeois. Elle réduit considérablement le parcours entre Liège et Luxembourg puisqu'elle permet d'éviter le détour par la vallée de la Meuse et Namur³⁴³. C'est la raison pour laquelle la Compagnie du Grand Luxembourg, soutenue par l'Union des Charbonnages liégeois, revendique la concession d'une troisième ligne en direction du sud, la ligne de l'Ourthe. En 1861, le Gouvernement belge est sollicité à la fois par le Grand Luxembourg et par le Guillaume-Luxembourg pour subsidier les deux projets de chemin de fer devant relier la région liégeoise au Grand-Duché. Or, la Compagnie du Grand

³⁴¹ *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 31, 3 décembre 1856, p. 275.

³⁴² ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »*... p. 22-23 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg*..., p. 3-7 ; NILLES (Leon), *Der Bau von Eisenbahnen im Lande Zwischen Venn und Schneifel. Projekte, Enttäuschungen, Verwirklichungen*, Saint-Vith, H.Doeppen, 1970 (Schriftenreihe des Geschichtsvereins « Zwischen Venn und Schneifel »), p. 11-34 ; REINERT (Paul), *Zur Geschichte der Luxemburger Eisenbahnen. Die Nord-strecke. Von Luxembourg nach Ufflingen und Spa*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XLII, 1990, 1, p. 47-55.

³⁴³ MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Ambève*..., p. 11.

Luxembourg est présidée par Victor Tesch, ministre belge de la Justice de 1857 à 1865. Et on murmure dans les coulisses que ses entrées au ministère des Travaux publics de Jules Vanderstichelen assureront à sa compagnie la garantie d'un minimum d'intérêt dont jouissait la ligne de Namur à Arlon et dont il n'avait pas été fait usage. Finalement, après des débats animés à la Chambre où s'expriment des conflits d'intérêts divers, d'aucuns craignant une baisse d'activité de la ligne ardennaise primitive Namur – Arlon, le Gouvernement belge décide, pour ne pas faire de jaloux, d'apporter son soutien aux deux nouvelles lignes, la ligne de l'Ourthe, Liège (Angleur) – Barvaux – Marloie et la jonction belge-grand-ducale Pepinster – Spa – Gouvy. A la suite de la convention du 27 juin 1862 entre le Gouvernement, le Grand Luxembourg et le Guillaume-Luxembourg, la construction simultanée de la ligne de l'Ourthe et de la jonction belge-grand-ducale est proposée au vote des Chambres belges avec report, sur les deux lignes conjointement, de la garantie d'intérêt allouée antérieurement à la ligne Namur – Arlon. La ligne de l'Ourthe est concédée à la compagnie du Grand Luxembourg par un arrêté royal du 6 mars 1863. Par un arrêté du même jour, la concession de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale, près de Gouvy, est accordée à la Société royale et grand-ducale Guillaume-Luxembourg. La construction peut alors commencer pour les deux lignes, non sans difficultés techniques et palabres avec les édiles locaux sur le tracé exact à adopter³⁴⁴.

La ligne de l'Ourthe est établie à voie unique. Elle se détache à Angleur des voies ferrées de l'Etat se dirigeant vers Verviers et la Prusse. Elle remonte alors le cours de l'Ourthe jusqu'à Barvaux, en faible rampe n'excédant pas quatre pour mille d'Angleur à Rivage et quasi en palier jusqu'à Bomal. Les ouvrages d'art, ponts et tunnels, sont peu nombreux vu le caractère spacieux de la vallée. On compte trois tunnels : le tunnel d'Esneux (612m), le tunnel de Comblain-au-Pont (393 m) et le tunnel de Sy (404 m). De Barvaux à Melreux, le profil est plus raide afin d'éviter le détour par la vallée et Durbuy. De même qu'entre Melreux et Marloie à travers la Famenne où de longues rampes de dix pour mille émaillent cette section. La ligne de l'Ourthe est mise en service en deux phases. Le 25 juillet 1865, la section Melreux – Marloie est ouverte. Le 18 juin 1866, la section Melreux – Angleur est ouverte au trafic des marchandises. L'ouverture officielle pour les voyageurs date du 1^{er} août 1866³⁴⁵.

³⁴⁴ LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 40-41 ; ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »...*, p. 8-29 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 15-16.

³⁴⁵ MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève...*, p. 7-8 ; LAFFUT (M.), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 392-393.

La jonction belge-grand-ducale présente un parcours particulièrement difficile qui ralentit considérablement la vitesse des trains. Ainsi, la ligne présente plusieurs courbes au rayon très serré, surtout entre Spa et Stavelot. Sur cette même section, la ligne présente un raidillon à la sortie de Géronstère vers Hockai, une des plus hautes gares de Belgique. Elle passe de 260 mètres d'altitude à Spa à une altitude de 539 mètres en gare de Hockay, sur une distance de 11 kilomètres 900. Ensuite la ligne dévale littéralement vers la vallée de l'Amblève et la gare de Stavelot à 290 mètres d'altitude. Entre Trois-Ponts et Vielsalm, la ligne franchit d'abord un tunnel de 335 mètres à la sortie de Trois-Ponts puis emprunte la vallée encaissée de la Salm. De Trois-Ponts au « faîte de Bovigny », qui marque la ligne de séparation des bassins de la Meuse et de la Moselle, la ligne est en rampe continue de 8 à 18 pour mille. Enfin, pour parvenir à la frontière luxembourgeoise, une nouvelle rampe de 16 pour mille attend les convois. La ligne Ettelbrück – Trois-Vierges (Ulflingen) est achevée fin 1866. Le trajet complet de Luxembourg à Pepinster est ouvert au trafic le 20 février 1867³⁴⁶.

Ces descriptions rapides des deux lignes permettent de mesurer les prouesses techniques réalisées à l'époque. Le « massif ardennais » est désormais traversé en son cœur par deux axes ferroviaires nord – sud.

C. Les appétits ferroviaires de l' « Est » français dans le Grand-Duché de Luxembourg et en Belgique (1857-1868)

Si nous suivons pas à pas l'évolution des acquisitions d'exploitation de lignes de chemins de fer par la Compagnie de l'Est français au cours des années 1850 et 1860, les craintes formulées par Bismarck en 1854 apparaissent largement justifiées. Cette compagnie va *de facto* devenir un instrument de l'impérialisme français, essentiellement dans le Grand-Duché de Luxembourg dans un premier temps puis en Belgique dans un second temps.

L'influence de l'Est français est perceptible pratiquement dès la constitution du réseau grand-ducal. Le 24 novembre 1855, la Chambre luxembourgeoise ratifie la convention cédant aux entrepreneurs Favier et Jouve la construction et l'exploitation de plusieurs lignes partant de Luxembourg, une vers l'ouest en direction d'Arlon, une vers le sud en direction de Thionville,

³⁴⁶ MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève...*, p. 11-13 ; REINERT (Paul), *Zur Geschichte der Luxemburger Eisenbahnen. Die Nord-strecke...*, p. 47-55.

une vers l'est en direction de Trèves et éventuellement une vers le nord en direction de Spa ou Düren par Diekirch et Weiswampach. Or, le 4 janvier 1857, Favier et Jouve cèdent leurs droits à une nouvelle société qui prend le nom de Société royale et grand-ducale Guillaume-Luxembourg. Les statuts de la société concessionnaire sont approuvés par l'arrêté royal grand-ducal du 2 mars 1857. Il s'agit d'une société à capitaux en majorité français qui a l'appui de Norbert Metz, puissant industriel et député luxembourgeois. A l'exception de deux représentants luxembourgeois, tous les autres sont Français. Officiellement, la société est établie au Luxembourg mais pratiquement, toutes les relations commerciales sont traitées dans un second bureau parisien. Le Guillaume-Luxembourg n'exploitera jamais les lignes car six mois à peine après sa constitution, il est contraint pour des raisons financières d'affermier l'exploitation de son réseau à l'Est français. Le Guillaume-Luxembourg reste propriétaire des lignes luxembourgeoises mais la compagnie française gère seule le trafic et les recettes de tout le réseau et s'engage à verser une rente annuelle à la société luxembourgeoise. Cette mise à profit doit commencer le jour où la section de la frontière française à Luxembourg sera exploitable. Malgré la défense faite dans ses statuts d'affermier ses lignes avant leur entier achèvement, le Guillaume-Luxembourg signe le 6 juin 1857 un traité conférant à la compagnie française le droit d'exploiter son réseau pendant une durée de cinquante années avec son personnel et ses propres moyens³⁴⁷. Le traité prévoit bien un comité mixte composé de huit membres dont quatre pris dans le conseil d'administration de la Société royale grand-ducale Guillaume-Luxembourg et quatre dans celui de la Compagnie de l'Est ; cependant, l'article 7 du traité verrouille pour toute la durée du bail l'extension du réseau Guillaume-Luxembourg :

« Pour éviter l'établissement de lignes concurrentes, et dans la pensée de sauvegarder les intérêts mis en commun par la présente convention, la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg s'interdit expressément, à moins d'autorisation de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, et sauf tous arrangements à intervenir à cet égard, concernant l'exploitation, et pendant toute la durée du bail, de faire aucuns traités pour l'adjonction, la construction et l'exploitation de chemins nouveaux se rattachant directement ou indirectement aux lignes concédées à la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, quelle que soit la forme de ces traités, achats, amodiations ou conventions »³⁴⁸.

³⁴⁷ REINERT (Paul), *Die « Compagnie de l'Est » und die « Guillaume-Luxembourg-Eisenbahngesellschaft » um die 70. Jahre des 19. Jahrhunderts*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXXII, 1980, 3, p. 281-295 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 10-11 ; DEMEUR (A.), *Les chemins de fer français en 1860...*, p. 107 ; LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 39-40 ; WAMPACH (Gaspard), *Le Luxembourg neutre...*, p. 324-328.

³⁴⁸ *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 2, 30 janvier 1869, p. 76-80, *Convention du 6 juin 1857*.

Cette mainmise d'une compagnie française sur l'ensemble du réseau grand-ducal soulève beaucoup de critiques à Luxembourg. A cause de ce traité léonin, le Guillaume-Luxembourg pourra difficilement exercer une pression contre l'Est via le Comité mixte où il ne détient que la moitié des sièges ; et ce d'autant moins qu'il lui est interdit de construire des lignes concurrentes. En définitive, cette convention freine plus l'économie luxembourgeoise qu'elle ne la sert³⁴⁹. Ajoutons qu'en cas de guerre, l'Est français peut être naturellement enclin à favoriser les transports militaires français³⁵⁰. Les inquiétudes luxembourgeoises sont partagées par la Prusse. Dans un rapport du 10 juin 1858, Bismarck transmet à Manteuffel un rapport de von Wedell gouverneur militaire de la place de Luxembourg qui met en garde les autorités berlinoises sur les conséquences commerciales de ce traité :

« ...l'auteur [von Wedell] s'étend sur les inconvénients qu'entraînerait pour les lignes prussiennes voisines du Luxembourg l'exécution du traité conclu par la Compagnie française des chemins de fer de l'Est avec la Compagnie des chemins de fer luxembourgeois. Le mémoire part de ce point de vue que la Compagnie française, en disposant exclusivement du droit de fixer les tarifs, peut, en vertu de ce traité, faire passer les marchandises à destination de l'Allemagne du Sud par la France via Thionville et Metz au lieu de les laisser passer par Wasserbillig et la ligne de Trèves à Sarrebruck ; que le traité était uniquement dirigé contre cette dernière ligne et que par conséquent, la Prusse devait mettre tout en œuvre pour empêcher la ratification par le Gouvernement luxembourgeois »³⁵¹.

Dans le même rapport, Bismarck nous apprend encore que les ministres prussiens du Commerce et de l'Intérieur ont déjà exercé des pressions sur le Gouvernement grand-ducal. Pour toutes ces raisons, l'approbation gouvernementale prévue dans l'article 4 de la convention se fait longtemps attendre si bien que l'Est français peut craindre un moment donné de se voir opposer un refus absolu de la part du Gouvernement luxembourgeois. Ce n'est qu'au mois de novembre 1865 que le Gouvernement grand-ducal, après beaucoup de péripéties parlementaires, ratifie la convention de 1857 conformément à l'engagement pris dans un traité des 29-30 septembre 1865³⁵². Il faut toutefois préciser l'existence d'une exception au monopole français sur le réseau luxembourgeois, exception fixée par cette

³⁴⁹ CALMES (C.), 1867-1869. *Manoeuvres françaises à Luxembourg*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXV, 1973, 3, p. 298-305 ; WAMPACH (Gaspard), *Le Luxembourg neutre...*, p. 328.

³⁵⁰ Durant la guerre franco-allemande de 1870-1871, la forteresse de Thionville est ainsi ravitaillée depuis Luxembourg par un train de la Compagnie de l'Est français. FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 15.

³⁵¹ Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 10 juin 1858, in *Correspondance diplomatique de M. de Bismarck...*, II, doc. n° 87, p. 339-340.

³⁵² MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 158 ; WAMPACH (Gaspard), *Le Luxembourg neutre...*, p. 328.

convention suite sans doute à des pressions prussiennes. En effet, le service des transports sur la section Luxembourg – Wasserbillig – frontière prussienne n'est pas pris en charge par l'Est français mais par la Königlich Preußischen Eisenbahndirektion Saarbrücken en vertu d'une convention en date du 6 août 1861 :

« La Direction royale des Chemins de fer de Sarrebruck prend en charge, à partir du 20 août de cette année, le service des transports sur la ligne de chemin de fer entre la frontière prusso-luxembourgeoise et Luxembourg par Wasserbillig, avec ses moyens d'exploitation et son personnel, en pleine responsabilité, en échange d'une compensation financière à préciser ultérieurement »³⁵³.

L'entretien des voies et le service des stations entre Luxembourg et Wasserbillig sont assurés par l'Est français qui garde d'ailleurs tous ses droits sur la ligne en vertu du traité du 6 juin 1857. La ligne est inaugurée en grande pompe le 14 août 1861 en présence du Prince Henri et de nombreuses personnalités luxembourgeoises et allemandes³⁵⁴. La circulation du personnel prussien jusqu'en gare de Luxembourg est symbolique et compense ainsi la toute-puissance de l'Est français sur le reste du réseau grand-ducal. Nous ne saurions trop insister ici sur l'importance militaire de la ligne Luxembourg – Wasserbillig – Trèves. En temps de paix, elle offre à la garnison prussienne, présente à Luxembourg jusqu'en 1867, une liaison efficace avec la mère patrie. En temps de guerre, elle rend tout aussi efficace l'acheminement du ravitaillement et des renforts de troupe. Afin de régler les conditions de jonction et d'exploitation entre Luxembourg, Trèves et Sarrebruck, une convention est conclue à Berlin le 16 septembre 1861 entre les plénipotentiaires de la Prusse et du Grand-Duché. L'article 12 de la convention entend sécuriser les convois exceptionnels de troupes fédérales sur la ligne. La rédaction longue et méticuleuse de cet article atteste de son importance aux yeux des plénipotentiaires allemands et luxembourgeois :

« Si en cas d'une quelconque décision de la Confédération ou en cas d'autres circonstances exceptionnelles, sur ordre du Gouvernement royal prussien ou du Gouvernement grand-ducal, de gros transports de troupes doivent avoir lieu sur la ligne en question, alors, afin d'assurer ceux-ci ainsi que l'envoi d'armes, de matériel de guerre, de vivres ou de tout autre effet militaire, dans la mesure où de tels envois sont généralement convenus par chemin de fer, et afin, si besoin est, d'assurer aussi des transports extraordinaires, les administrations ferroviaires concernées ont l'obligation, pour la bonne réalisation de ces transports, de consacrer tous les moyens de transport disponibles, qui n'auront pas été réclamés pour la bonne continuation du service régulier non détruit. Afin de réaliser au mieux cette mission, ces moyens de transports seront mis en état de marche autant qu'il est possible. La direction de tels transports reste cependant

³⁵³ FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 262.

³⁵⁴ FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 262.

uniquement dans les mains du personnel des administrations ferroviaires concernées dont les directives pendant le transport doivent absolument être suivies ».³⁵⁵

Sur le reste du réseau, la mainmise de l'Est français est absolue et s'étend progressivement au-delà des frontières grand-ducales. Une fois actée la décision de prolonger la ligne Luxembourg – Ettelbrück vers Spa, un accord intervient en janvier 1863 entre l'Est français, le Guillaume-Luxembourg et le Grand Luxembourg. Selon cet accord la Compagnie de l'Est français exploitera cet axe ferroviaire à partir du jour où la ligne de Spa à la frontière grand-ducale sera livrée à l'exploitation ; en échange, à partir du même jour, l'Est français cédera ses droits d'exploitation au Grand Luxembourg sur la ligne Sterpenich (Bettingen³⁵⁶) – Wasserbillig qui relie la frontière belge à la frontière prussienne en traversant le Grand-Duché d'ouest en est. La Direction royale des Chemins de fer de Sarrebruck est néanmoins autorisée à poursuivre le service des trains sur la ligne Luxembourg – Wasserbillig tandis que le service des stations sur cette portion est assuré pendant quelques années par le Grand Luxembourg. Cet accord est finalisé par les conventions des 9 janvier, 27 janvier et 3 mars 1863. Il permet donc à l'Est français d'avoir la main sur l'exploitation de la jonction belge-grand-ducale Gouvy – Stavelot – Spa. Complété par l'accord du 11 octobre 1861 qui garantissait à l'Est l'exploitation du Pepinster – Spa, la société française obtient ainsi une communication presque directe avec le bassin sidérurgique de Liège. Pepinster n'est en effet qu'à vingt kilomètres de Liège via la ligne de la Vesdre exploitée par l'Etat belge³⁵⁷.

Ce coup de filet providentiel s'accompagne pourtant d'un léger ralentissement des activités de la compagnie française dans le Grand-Duché puisque l'Est français renonce pour un temps à exploiter la ligne Sterpenich (Bettingen) – Luxembourg – Wasserbillig dont elle transfère l'exploitation à la compagnie belge du Grand Luxembourg. Deux raisons peuvent expliquer

³⁵⁵ « Wenn in Folge etwaiger Bundesbeschlüsse oder anderer außerordentlicher Umstände auf Anordnung der Königlich-Preußischen oder der Großherzoglich-Luxemburgischen Regierung größere Truppenbewegungen auf der mehrgedachten Eisenbahn stattfinden sollten, so liegt den Eisenbahn-Verwaltungen die Verpflichtung ob, für diese und für Sendungen von Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, sowie von Militair-Effecten jeglicher Art, insoweit solche Sendungen zur Veförderung auf Eisenbahnen überhaupt geeignet sind, nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten und für dergleichen Transporte alle Transportmittel, die der ungestört fortzusetzende regelmäßige Dienst nicht in Anspruch nimmt, zu verwenden und soweit thunlich, hierzu in Stand zu setzen. Die Leitung aller solcher Transporte bleibt jedoch lediglich dem Dienstpersonal der betreffenden Eisenbahn-Verwaltung überlassen, dessen Anordnungen während der Fahrt unbedingt Folge zu leisten ist ». *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 23, 10 décembre 1861, p. 173.

³⁵⁶ Kleinbettingen à partir de 1900.

³⁵⁷ RUPPERT (P.), *Recueil des lois, arrêtés, conventions et autres actes relatifs aux chemins de fer Guillaume-Luxembourg et Prince Henri dans le Grand-Duché de Luxembourg*, Luxembourg, J. Joris, 1872, p. 138-146. ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »...*, p. 23-24 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 263.

ce transfert qui réduit momentanément l'emprise de la compagnie française sur le réseau grand-ducal. Selon l'historien André Lefèvre, cette sorte de *diminutio capitis* de la compagnie française au Grand-Duché a pour origine un retrait de garantie d'intérêt de la part de l'Etat français ; le Second Empire traverse une crise financière grave et a décidé de prendre des mesures restrictives à l'encontre de ses garanties pour les investissements réalisés à l'étranger³⁵⁸. De son côté, l'avocat Paul Collet explique, dans le cadre d'une procédure judiciaire survenue quelques années plus tard entre l'Est français et le Guillaume-Luxembourg, que la cession de la ligne ouest-est au Grand Luxembourg, en raison de la méfiance luxembourgeoise, était le prix à payer par l'Est français pour obtenir la ligne sud-nord :

« (...) l'exploitation de la ligne Pepinster – frontière française par la Compagnie de l'Est marcha sans difficultés tant que la ligne française des Ardennes ne fut pas complètement incorporée au réseau de l'Est. Mais à partir de ce moment, des détournements de trafic s'opèrent au préjudice de la Compagnie Guillaume-Luxembourg...au point que la Compagnie Guillaume-Luxembourg put craindre de ne pas trouver, dans le partage des bénéfices, une somme suffisante pour satisfaire à ses engagements »³⁵⁹.

De fait, l'Est français est libre de détourner selon ses intérêts une partie du trafic commercial entre la Belgique et l'Allemagne du sud. En 1863, de multiples itinéraires sont désormais empruntables. La société française peut choisir de handicaper le Guillaume-Luxembourg et le Grand Luxembourg en dirigeant les marchandises à destination de Charleroi et du Centre par la ligne des Ardennes Metz – Thionville – Sedan – Mézières – Vireux-Molhain ouverte précisément sur tout son parcours en 1863. Dans un futur proche, elle pourrait diriger les marchandises vers Liège par la jonction belge grand-ducale nouvellement acquise, au détriment de la future ligne de l'Ourthe exploitée par le Grand Luxembourg³⁶⁰. Enfin, elle peut encore choisir de ne favoriser que les intérêts du Grand Luxembourg en privilégiant le passage par la nouvelle ligne Longwy – Athus au détriment du réseau Guillaume-Luxembourg. Par conséquent, face à ce danger réel de monopole commercial, les conventions de janvier – mars 1863 ménagent encore quelque peu les intérêts des deux autres compagnies.

³⁵⁸ LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 40-41

³⁵⁹ *Consultation pour la Compagnie Royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg contre la Compagnie des chemins de fer de l'Est sur un jugement rendu par le Tribunal civil de la Seine le 30.01.1874 par Paul Collet, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation*, pp. 1-3, Archives Nationales, Luxembourg, dossier C.F.L., 63, extrait cité in ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »...*, p. 24-25.

³⁶⁰ Notons que dans son extension vers la Belgique et le Grand-Duché, l'Est français cherche non seulement à concurrencer le Grand Luxembourg mais aussi son principal rival le Nord français qui domine jusqu'à présent le transit entre la Belgique et la France grâce à l'exploitation des lignes Namur – Liège, Erquelines – Charleroi, Hautmont – Mons et Givet – Namur.

Elles permettent de conserver une jonction directe avec la Prusse rhénane en dehors de toute ingérence française sur le plan tarifaire³⁶¹.

Le repli relatif de la France dans le Luxembourg sera de courte durée. Les échecs de l'impérialisme français en Allemagne du sud comparés aux succès politiques remportés par la Prusse après Sadowa incitent progressivement Napoléon III à trouver une compensation sur sa frontière nord plutôt que sur sa frontière est. D'abord par une tentative manquée d'annexion du Grand-Duché en 1867. Ensuite par une politique plus insidieuse de pénétration économique. A la veille de la guerre franco-prussienne, l'Empire cherche notamment à conclure avec la Belgique une union douanière à l'instar des tentatives manquées des années 1840. Lors d'un voyage à Berlin durant l'été 1868, Napoléon III a ouvertement parlé à Guillaume Ier d'une union douanière entre les peuples de race latine « ayant son *Zollparlament* à Paris et où siègeraient des députés de la Belgique, de la Suisse, de l'Italie, de l'Espagne »³⁶². Cependant, la Belgique se tient sur ses gardes et a bien compris la manœuvre. Elle n'a d'ailleurs plus les mêmes intérêts à une telle union que par le passé comme le note avec satisfaction l'ambassadeur belge à Berlin le Baron Nothomb : « Grâce aux inconséquences de la politique de l'Empereur Napoléon III, la Belgique n'est plus en présence du tarif prohibitif de la Restauration renforcé au profit de la bourgeoisie électorale par le Gouvernement de Juillet. La réforme douanière due aux prédilections de l'Empereur pour l'école du libre-échange, a rendu le marché français accessible aux produits belges ; en maintenant l'ancien tarif prohibitif, on aurait pu réduire la Belgique au désespoir et ne lui laisser d'autre issue que l'union douanière. A ce point de vue, la réforme douanière qui a été un bienfait pour l'humanité, est de la part de Napoléon III une faute dont nous ne pouvons assez nous féliciter même politiquement »³⁶³. Outre sa politique douanière conquérante, la France cherche à acquérir des droits d'exploitation de plus en plus exorbitants sur les lignes luxembourgeoises en vue d'y acquérir un monopole de fait³⁶⁴.

Fin 1867, début 1868, le réseau Guillaume-Luxembourg traverse une situation financière critique. Les deux principaux actionnaires du Guillaume-Luxembourg le Baron de Hirsch et

³⁶¹ Voir l'article 9 de la convention du 9 janvier 1863. RUPPERT (P.), *Recueil des lois, arrêtés, conventions et autres actes relatifs aux chemins de fer Guillaume-Luxembourg et Prince Henri dans le Grand-Duché de Luxembourg*, Luxembourg, J. Joris, 1872, p. 138-146.

³⁶² MAEB, IND, I, Nothomb (Berlin) à Van der Stichelen (Bruxelles), le 18 août 1868.

³⁶³ MAEB, IND, I, Nothomb (Berlin) à Van der Stichelen (Bruxelles), le 18 août 1868.

³⁶⁴ CALMES (C.), *1867-1869. Manoeuvres françaises à Luxembourg*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXV, 1973, 3, p. 293-305.

son beau-père Bischoffsheim attribuent la responsabilité à la mauvaise exploitation de la Compagnie de l'Est. Ils lui reprochent de détourner une partie du trafic au profit de la société belge du Grand Luxembourg, par la ligne Longwy – Athus, afin d'éviter une part proportionnelle de recettes plus grande au Guillaume-Luxembourg³⁶⁵. Lors d'une conversation avec le Baron de Hirsch, le président luxembourgeois Servais lui fait remarquer qu'une telle situation financière n'aurait sans doute pas eu lieu si le Guillaume-Luxembourg avait confié son exploitation à la Prusse³⁶⁶. Cette remarque n'est pas tombée dans l'oreille d'un sourd. Elle donne l'idée à Hirsch de menacer la société de l'Est de céder le réseau luxembourgeois à la Prusse si cette dernière ne revoit pas ses méthodes d'exploitation. Hirsch parvient à obtenir de Bismarck en personne un écrit qui manifeste l'intérêt de la Prusse dans l'affaire. En financier habile, il se rend ensuite à Paris. Là-bas, non seulement la direction de l'Est mais également le ministère français des Finances sont très opportunément mis au courant de sa visite à Berlin. Son calcul s'avère payant puisque l'Etat français décide de donner à nouveau sa garantie aux investissements étrangers de la Compagnie de l'Est, au détriment de la bonne santé financière de l'Empire³⁶⁷. Le Baron de Hirsch réussit par cette manœuvre un coup de bourse qui lui rapporte, selon Servais, des millions³⁶⁸. L'historien A. Lefèvre note diplomatiquement dans son ouvrage que « peut-être la dernière phase de cet incontestable succès a été facilitée [à Paris] par un fléchissement marqué des velléités d'orthodoxie financière gouvernementale »³⁶⁹.

Forte de la promesse de garantie étatique française, la Compagnie de l'Est peut désormais asseoir durablement son emprise sur le réseau luxembourgeois et la jonction belge-grand-ducale. Par le traité du 21 janvier 1868, elle s'engage, moyennant une redevance annuelle de trois millions de francs/or, à exploiter pendant quarante-cinq ans l'ensemble des lignes de la société Guillaume-Luxembourg tant en Belgique qu'au Grand-Duché. Toutefois, l'Est français « prend pour son compte (...) la convention intervenue à la date du 3 mars 1863 entre la Société Guillaume-Luxembourg et la grande Compagnie belge du Luxembourg pour

³⁶⁵ KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Rail, finance et politique : les entreprises Philippart (1865-1890)*, Bruxelles, Editions de l'ULB, 1982, p. 129.

³⁶⁶ SERVAIS (E.), *Autobiographie de feu M. Emmanuel Servais, ancien ministre d'Etat*, Luxembourg, V. Buck, 1895, p. 60-62.

³⁶⁷ WAMPACH (Gaspard), *Le Luxembourg neutre...*, p. 334-335 ; BEYENS (Baron), *Le Second Empire...*, II, p. 332 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 15 ; BARTHEL (Charles), *Le réseau de ceinture, Histoire des débuts de la compagnie des chemins de fer Prince-Henri (1864-1890)*, mémoire de maîtrise en Histoire, Strasbourg, 1983, p. 14-15.

³⁶⁸ MERSCH (Jules), *Les Familles Servais*, Luxembourg, V. Buck, 1872 (coll. Biographie nationale du pays de Luxembourg, vol. 10, fascicule 20), p. 521.

³⁶⁹ LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 42.

l'exploitation, par cette dernière compagnie, de la ligne de Bettingen à Wasserbillig »³⁷⁰. L'Etat français fait pression sur le Gouvernement grand-ducal pour qu'il approuve le plus rapidement possible la convention du 21 janvier et garantit le paiement des annuités forfaitaires par une loi du 11 juillet 1868³⁷¹.

Au Grand-Duché, l'annonce de la signature de l'acte produit beaucoup de remous à l'Assemblée des Etats. D'autant plus que la convention prévue franchit un pas de plus par rapport au traité de 1857, en supprimant les derniers freins à l'emprise monopolistique de l'Est français. Alors que le Guillaume-Luxembourg disposait jusqu'à présent d'un précieux droit d'initiative au sein du comité d'exploitation, plus aucun organe mixte ne permet désormais aux intérêts luxembourgeois de s'exprimer. L'ancien comité mixte est remplacé par un comité spécial formé de membres pris exclusivement au sein du conseil d'administration de l'Est français. L'article 7 de la convention de 1857 est maintenu. Il continue à interdire de construire et d'exploiter des chemins de fer nouveaux se rattachant directement ou indirectement aux lignes concédées au Guillaume-Luxembourg et exploitées par la Compagnie de l'Est, sauf avis contraire de cette dernière compagnie³⁷². Pour ces raisons, l'homme politique et industriel luxembourgeois Norbert Metz interpelle à plusieurs reprises le Gouvernement Servais au nom des intérêts de l'économie luxembourgeoise. Dans son intervention du 8 mai 1868 à l'Assemblée des Etats, Norbert Metz souligne la grande différence qui existe entre le Guillaume-Luxembourg « qui n'avait d'autre but que l'exploitation des chemins de fer du Luxembourg (...), dont les intérêts étaient les mêmes que ceux du pays, et une société qui a 2.500 à 3.000 kilomètres de chemins de fer dans un autre pays, dont l'intérêt peut avoir une certaine influence sur l'exploitation de nos chemins. (...) Aujourd'hui, (...), le Guillaume-Luxembourg a complètement disparu et avec lui le comité mixte ; la seule société qui reste maître de nos chemins de fer, c'est cette société étrangère qui nous inquiétait déjà lorsqu'il s'agissait de lui céder l'exploitation. Aujourd'hui, elle est pour ainsi dire propriétaire de nos voies ferrées, elle n'a plus à ses côtés le « Guillaume-

³⁷⁰ *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 2, 30 janvier 1869, p. 82-84, *Convention du 21 janvier 1868*.

³⁷¹ ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »...*, p. 24-25 ; LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 42 ; WAMPACH (Gaspard), *Le Luxembourg neutre...*, p. 335.

³⁷² CALMES (C.), *1867-1869. Manoeuvres françaises à Luxembourg*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXV, 1973, 3, p. 300 ; *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 2, 30 janvier 1869, p. 82-84, *Convention du 21 janvier 1868*.

Luxembourg » qui représentait les intérêts du pays »³⁷³. Les remous luxembourgeois ont comme conséquence funeste d'éveiller les susceptibilités françaises dans le courant de l'été 1868. Afin d'aplanir les tensions diplomatiques entre les deux pays, un accord « interprétatif » est passé le 5 décembre 1868 entre l'Etat et les sociétés. Le Gouvernement luxembourgeois obtient quelques concessions plus apparentes que réelles : il conserve certains droits en matière d'homologation des tarifs et les intérêts luxembourgeois peuvent s'exprimer via la présence d'un commissaire gouvernemental au sein du comité spécial de la compagnie. Suite à ces précisions, la convention est acceptée par l'opinion luxembourgeoise. Elle est sanctionnée par un arrêté grand-ducal du 13 janvier 1869³⁷⁴. L'Est français exploite désormais un réseau continu qui s'étend sur cinq cent cinquante kilomètres et dont les extrémités sont Bâle et Pepinster. Il ne reste donc plus à l'Est français qu'à accrocher à son tableau de chasse l'exploitation des lignes du Grand Luxembourg et son monopole économique dans tout le Luxembourg sera complet, y compris dans la province belge du même nom.

D. La crise ferroviaire franco-belge de 1869

1. Les événements

En 1868, le réseau ferroviaire belge, avant que l'intégralité des lignes ne soit progressivement rachetée par l'Etat après la guerre franco-allemande, est un curieux mélange de propriété privée et propriété publique. Plusieurs lignes sont gérées par l'Etat, ainsi en est-il par exemple du principal axe économique vers l'Allemagne : Ostende/Anvers – Malines – Louvain – Liège – Verviers – Aix-la-Chapelle. A l'est de la Belgique, les compagnies privées restent néanmoins majoritaires³⁷⁵. Deux compagnies privées attirent particulièrement les convoitises françaises : la Compagnie du Grand Luxembourg et la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois. En vérité, la Compagnie du Grand Luxembourg n'a de « belge » que le statut juridique. Sur

³⁷³ *Compte rendu des séances de l'assemblée des Etats du Grand-Duché de Luxembourg*, sessions ordinaire et extraordinaire de 1867-1868, 18^e séance, 8 mai 1868, extrait cité in HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire*, Bruxelles, J. Lebègue et Cie, 1910, p. 157-158.

³⁷⁴ *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 2, 30 janvier 1869, p. 82-84, *Convention du 21 janvier 1868* ; ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »...*, p. 25 ; WAMPACH (Gaspard), *Le Luxembourg neutre...*, p. 336-337 ; CALMES (C.), *1867-1869. Manœuvres françaises à Luxembourg...*, p. 305. Christian Calmès date par erreur la convention interprétative au 5 décembre 1869. Il s'agit bien du 5 décembre 1868.

³⁷⁵ Pour la longue guerre entre intérêts publics et intérêts privés, voir PAULY (Joseph), *Le chemin de fer et le parlement, 1835-1860 : traits d'histoire relatifs à la politique des transports et particulièrement à la politique des tarifs.*- Bruxelles, Editorial-Office, 1935.

cent mille actions, seules cinq mille sont contrôlées par des capitaux belges³⁷⁶. Le réseau contrôlé par cette compagnie prend son origine à Bruxelles, passe par Ottignies, Gembloux, Namur, Ciney et Arlon. Au-delà de cette dernière ville, il se divise en deux branches : l'une se dirige vers le Grand-Duché de Luxembourg et se termine à la frontière grand-ducale à Sterpenich ; l'autre se dirige vers Longwy et se termine à la frontière française près d'Athus. Une ligne secondaire, celle de l'Ourthe, met la ligne principale en communication avec Liège. Le chemin de fer de l'Ourthe se détache de la ligne principale à Marloie, passe par Marche, Esneux, Tilff et rejoint à Liège le chemin de fer de l'Etat belge. Le chemin de fer Liégeois-Limbourgeois part du chemin de fer de l'Etat belge à Ans, à six kilomètres de Liège, passe par Glons, Tongres, Hasselt et se dirige vers la frontière hollandaise où il se rattache au réseau de l'Etat néerlandais à peu de distance d'Eindhoven. L'Est français, en traitant avec la Compagnie des chemins de fer de l'Etat néerlandais qui exploite à l'époque le chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, obtient que ses trains parcourent les lignes hollandaises jusqu'à certains ports de mer et notamment jusqu'à Rotterdam où la compagnie installera ses bureaux en communication directe avec ceux déjà présents à Bâle. En prenant possession du Grand Luxembourg et du Liégeois-Limbourgeois, elle contrôlerait ainsi les transports sur une étendue de sept cent septante kilomètres environ, exception faite de quelques kilomètres encore aux mains de l'Etat belge : vingt-six kilomètres de Pepinster à Ans et/ou six kilomètres de Liège à Ans. Quelques kilomètres restent également à construire aux Pays-Bas pour enjambrer le Moerdijk³⁷⁷.

Ce n'est donc pas un hasard, selon le discours prononcé à la Chambre par Frère-Orban en février 1869, si dans les derniers mois de 1868, une personne « qui a de grands intérêts dans le chemin de fer Liégeois-Limbourgeois » sollicite de la part du Gouvernement belge la concession des chemins de fer du plateau de Herve, en y demandant toutefois deux modifications en vue d'unir la jonction belge-grand-ducale Gouvy – Pepinster au chemin de fer du Liégeois-Limbourgeois. Ces deux modifications consistent premièrement à faire débiter la ligne du plateau de Herve au départ de Pepinster plutôt que de Verviers ; deuxièmement à faire se détacher cette ligne du plateau de Herve afin qu'elle descende dans la vallée de la Meuse, traverse ce fleuve sur un pont et s'unisse au Liégeois-Limbourgeois à

³⁷⁶ BANNING (E.), *Les origines et les phases de la neutralité belge*. Publié par A. De Ridder, Bruxelles, Librairie A. Dewit, 1927, p. 223-232.

³⁷⁷ *Memorandum de Jamar*, ministre belge des Travaux publics, à Lumley, le 9 mars 1869. Ce memorandum est envoyé à Clarendon le jour même. NA – UK, FO 10/293, Lettre de Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 9 mars 1869 ; BEYENS (Baron), *Le Second Empire...*, II, p. 331.

hauteur de Vivegnis³⁷⁸. Cette personne dont Frère-Orban tait le nom n'est autre que le Baron de Hirsch. Ses intérêts dans le Liégeois-Limbourgeois dont il est le président du conseil d'administration, sont au moins aussi importants que dans le Guillaume-Luxembourg³⁷⁹. L'exploitation du réseau ferroviaire Guillaume-Luxembourg par l'Est français vient d'ailleurs d'être réaffirmée le 21 janvier 1868 grâce à la politique habile du Baron de Hirsch qui a réussi à obtenir contre toute attente la garantie de l'Etat français dans l'affaire en agitant quelque peu l'épouvantail prussien³⁸⁰. S'il obtient l'aval du Gouvernement belge pour la concession du chemin de fer du plateau de Herve, le Baron de Hirsch cumulera ainsi des actions dans l'ensemble des chemins de fer reliant la Suisse, la France, le Grand-Duché, la Belgique et la Hollande. L'importance internationale de cet axe ferroviaire est bien entendu liée au jour où le pont du Moerdijk sera construit, vu que cette ligne offrira alors au Grand-Duché, à l'Alsace et à la Suisse une liaison en droite ligne avec les grands ports hollandais.

En mars 1868, la Compagnie du Grand Luxembourg déclare qu'elle est en difficulté. Selon le rapport de son conseil d'administration pour l'exercice 1868, la concurrence de la Compagnie de l'Est français est une menace sérieuse pour la longévité de la compagnie. En effet, par sa politique d'acquisition et de fusion réalisée au cours des dernières années, l'Est a obtenu de facto la possibilité de détourner le trafic sud-nord à destination d'Anvers et Rotterdam mais également le trafic est-ouest entre le bassin minier lorrain et les régions industrielles de Charleroi et du Hainaut. La possession par l'Est français de la ligne des Ardennes Longwy – Givet, ses actions dans la Société de l'Est belge (futur Grand Central belge), sa récente acquisition de la ligne grand-ducale vers Spa et Pepinster lui permettent une politique tarifaire plus avantageuse, d'autant plus qu'elle est garantie par le Gouvernement français :

« Quand la ligne des Ardennes a été concédée, ce n'était certainement pas dans le but d'obtenir le trafic de Longwy, ou de l'est de la France vers la Belgique, pas plus que celui de Charleroi ou des autres parties du Hainaut, vers Longwy, beaucoup moins encore celui d'Anvers ou de la Hollande. C'était plutôt une ligne stratégique que commerciale ; elle était destinée à former avec la ligne du Nord un réseau reliant les villes frontières, toutes les forteresses de la France, depuis Dunkerque à Haguenau, se prolongeant de Thionville vers Bitche, etc., etc. La ligne du Grand Luxembourg existait ou était en voie de construction et présentait l'avantage de la plus courte distance entre Charleroi, Anvers, la Hollande et l'est de la France, néanmoins la ligne des Ardennes a prouvé qu'elle était une concurrente sérieuse. L'Est Belge a construit une ligne dite de Louvain à Charleroi : par

³⁷⁸ APC, 13 février 1869, p. 406-407.

³⁷⁹ BEYENS (Baron), *Le Second Empire...*, II, p. 332-333 ; HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 162.

³⁸⁰ Voir notre chapitre précédent.

arrêté du 2 juillet 1860, le Gouvernement belge lui a accordé la concession du prolongement de la ligne de Charleroi à Givet. La Compagnie de l'Est français possède un nombre considérable d'actions et plus ou moins contrôle ses opérations par la présence de quelques-uns de ses Administrateurs dans le Conseil d'Administration de la Société de l'Est belge. Par arrêté du 2 juillet 1861, le Gouvernement belge accorda la concession d'un chemin de fer d'Anvers à Hasselt passant par Aerschot, et par un autre arrêté du 21 du même mois, il donna son assentiment à la convention par laquelle la Société des Chemins de Fer du Nord cède à la Société d'Anvers à Rotterdam l'exploitation de cette nouvelle ligne. Par suite de ces différentes concessions et cessions d'exploitation, la Société d'Anvers à Rotterdam s'est trouvée en possession de l'exploitation des lignes de Rotterdam à Aerschot en passant par Anvers, et la Société de l'Est Belge s'est trouvée en possession de l'exploitation des lignes d'Aerschot à Givet. Par arrêté royal du 11 novembre 1863, le Gouvernement belge autorisa la fusion de la Compagnie d'Anvers-Rotterdam et de l'Est Belge, et il n'y eut plus qu'une seule ligne de Rotterdam et d'Anvers par Aerschot, Louvain, et Charleroi à Givet, où elle rencontre la Compagnie de l'Est français. (...) Ce qui s'est passé pour la ligne de Rotterdam, Anvers, Louvain, Charleroi, Givet, s'est produit de la même manière pour la ligne de Spa. (...) Par un arrangement fait le 21 janvier 1868, entre les Compagnies de l'Est français et du Guillaume-Luxembourg, une rente fixe de trois millions fut substituée au premier arrangement. La Compagnie du Guillaume-Luxembourg se trouve ainsi désintéressée dans le trafic et dans l'exploitation de sa ligne et la Compagnie de l'Est français obtint ainsi le contrôle de l'exploitation de la ligne et la direction du trafic, lui donnant ainsi le pouvoir de faire la concurrence à votre ligne par la ligne de Spa aussi bien que par celle de Givet, comme cela est expliqué plus haut »³⁸¹.

Dès le mois d'avril, la Compagnie du Grand Luxembourg va d'abord chercher un soutien auprès du Gouvernement belge. Victor Tesch, président du Grand Luxembourg, ancien ministre de la Justice et ministre d'Etat belge, fort de ses contacts avec d'anciens collègues toujours en poste, mène les négociations avec d'autres représentants des compagnies ferroviaires, sans succès. En octobre de la même année, après avoir envisagé une fusion avec le Grand Central belge, il trouve finalement une oreille plus conciliante auprès de la Compagnie de l'Est français. Il ne signe cependant aucun contrat définitif avec la compagnie française et propose une dernière fois le marché au Gouvernement belge. Selon Alexandre Jamar, le ministre belge des Travaux publics, à propos de ses tractations avec l'Est français, il ne se confie à lui qu'à la fin d'octobre 1868. Alexandre Jamar ne dit pas non et institue une commission le 2 novembre 1868 pour mettre la question à l'étude. La fin des travaux de la commission n'est attendue que pour janvier. Impatient, Victor Tesch décide finalement de presser l'affaire en annonçant à Jamar le samedi 5 décembre 1868 que si le Gouvernement ne se décide pas immédiatement, l'accord sera conclu avec l'Est français deux ou trois jours plus

³⁸¹ MAEB, Archives politico-commerciales, 3571, Grande Compagnie du Luxembourg (1845-1879), Grande Compagnie du Luxembourg, Assemblée générale du 12 mai 1869, Rapport du Conseil d'administration sur l'exercice 1868 (2e semestre), p.10-11.

tard. Jamar lui répond que le Cabinet n'acceptera jamais la vente. Malgré cette entrevue orageuse, Victor Tesch passe outre et un contrat provisoire est signé discrètement avec l'Est français le 8 décembre. Selon toute vraisemblance, Victor Tesch a joué un double jeu. Il espérait bien dès le départ que le Gouvernement belge refuse sa proposition afin de pouvoir justifier plus facilement par la suite la vente à la compagnie française à qui il avait déjà fait des promesses³⁸².

Toutefois, des fuites dans la presse mettent l'opinion publique belge au parfum, ce qui provoque une interpellation à la Chambre le 11 décembre 1868. A cette occasion, le Gouvernement belge sort enfin de sa réserve et le ministre des Travaux publics déclare solennellement au cours du débat parlementaire : « Il en est résulté pour nous à l'évidence que l'autorisation du Gouvernement est nécessaire pour une opération du genre de celle que méditerait la Compagnie du Luxembourg. Cette autorisation, le Gouvernement est résolu à la refuser et je puis donner à la Chambre l'assurance que cette cession ne s'accomplira pas »³⁸³.

Le Gouvernement belge présume assez naïvement que cet avertissement suffira à arrêter les représentants des deux compagnies dans leurs négociations avec Paris mais c'est sans compter sur leur détermination et celle non moins intéressée de l'Etat français séduit par les perspectives économiques, politiques et militaires de l'achat. D'ailleurs, le 12 décembre 1868, c'est-à-dire le lendemain de la réponse très claire du ministre des Travaux publics au Parlement belge, une convention provisoire de cession est également signée entre les représentants du Liégeois-Limbourgeois et ceux de l'Est³⁸⁴. Ceci en dit long sur la valeur que les négociateurs accordent au veto du Gouvernement belge. De son côté, l'Etat français n'y attache également aucune importance puisqu'il est prêt à soutenir par sa garantie les acquisitions de la Compagnie de l'Est français en Belgique, quitte à s'endetter comme il l'a fait récemment au Grand-Duché. Le ministre de Belgique à Paris, le Baron Beyens, tente d'avertir début janvier le sénateur français Dariste, président du conseil d'administration de l'Est, que le Gouvernement belge s'oppose fermement à la cession : rien n'y fait. Le 30 janvier 1869, l'Est français signe une convention simultanée avec les deux compagnies belges lui conférant les droits d'exploitation sur leurs lignes pour une période de quarante-trois

³⁸² *Memorandum de Jamar, op.cit.* ; APC, 13 février 1869, p. 407 ; CRAIG (G.A.), *Great Britain and the belgian railways dispute of 1869*, in *The American historical review*, 1945, L, p. 744-745 ; THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 218-219 ; HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 165-172.

³⁸³ APC, 11 décembre 1868, p. 170.

³⁸⁴ HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 164.

ans³⁸⁵. Le Baron Beyens acquiert alors la certitude que la compagnie française est soutenue dans les coulisses par plusieurs membres éminents du Gouvernement car une loi est préparée en urgence par le Gouvernement français pour l'octroi de la garantie étatique. Le ministre des Travaux publics, Gressier, informé de la démarche entreprise par le représentant de la Belgique auprès de Dariste, aurait répondu « qu'il fallait aller de l'avant... » et les représentants de la Compagnie de l'Est auraient été félicités par Rouher en personne³⁸⁶.

Les intérêts politiques sont en réalité étroitement liés aux intérêts financiers. La Guéronnière, le ministre de France à Bruxelles, sera lui-même en très bons termes avec les représentants des deux compagnies, notamment le Baron de Hirsch et son beau-père, M. Bischoffsheim, principaux actionnaires du Liégeois-Limbourgeois. Dans la relation qu'il fait de la crise ferroviaire franco-belge, le fils du Baron Beyens note avec une pointe d'antisémitisme le rôle central joué par le Baron de Hirsch : « La figure de cet homme d'affaires vaut d'être croquée en passant comme un type original de financier cosmopolite, rare encore à la fin du siècle dernier et plus commun aujourd'hui. Hardi, insinuant, menant la vie à grandes guides comme son coach à quatre chevaux, cet Israélite d'origine allemande, mais sans patrie réelle, sans attache de cœur avec aucun pays, s'était fixé à Bruxelles, ayant épousé la fille d'un Belge, M. Bischoffsheim (...) 'J'ai des raisons de croire, écrivait Frère-Orban à mon père, que MM. de Hirsch et Bischoffsheim ont mené toute l'affaire du Liégeois-Limbourgeois. Ils ont de gros intérêts dans cette société, comme ils en avaient dans le Guillaume-Luxembourg. Ce sont eux qui ont fait avec l'Est, à des conditions inconcevables pour cette dernière compagnie, si elle n'avait la garantie du Gouvernement français, un traité, qu'ils auraient été heureux de conclure à moitié du prix stipulé. Ils traitent de même pour le Liégeois-Limbourgeois' »³⁸⁷.

L'obstination de la France à réaliser la transaction renforce beaucoup plus qu'elle n'intimide la Belgique dans sa résolution de tenir tête aux ambitions politiques de Napoléon III et de son entourage. Les informations confidentielles du Baron Beyens indiquant que l'on s'apprête à la Chambre française à proposer des lois en faveur de l'intégration du Grand Luxembourg à l'Est français, parviennent à Bruxelles dans la soirée du 6 février. Le Premier ministre libéral Frère-Orban réunit immédiatement un conseil des ministres. En passant un contrat de cession avec une compagnie étrangère, les représentants des deux compagnies belges ont

³⁸⁵ HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 175-177.

³⁸⁶ Lettre de Beyens (Paris), à Frère-Orban (Bruxelles), le 5 février 1869, citée in HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 177-178.

³⁸⁷ BEYENS (Baron), *Le Second Empire...*, II, p. 332.

complètement outrepassé le consentement préalable du Gouvernement. Il ne reste aux ministres belges qu'à élaborer un projet de loi destiné à réaffirmer la prérogative gouvernementale. Ce projet doit cependant être libellé de façon suffisamment claire pour que la transaction entre les deux compagnies belges et leur homologue française soit rendue caduque, même si elle a déjà eu lieu. En conséquence, la nouvelle loi interdit non seulement à toute compagnie privée de céder ses droits d'exploitation à une autre compagnie sans l'aval du Gouvernement mais permet en outre au Gouvernement de se saisir de l'exploitation de la ligne cédée en cas d'infraction³⁸⁸.

La loi est adoptée par la Chambre à une écrasante majorité par soixante et une voix contre seize et deux abstentions, le 13 février 1869³⁸⁹. Seul le député antimilitariste Coomans ne comprend pas la défiance du Gouvernement à l'égard de la France. Il rappelle à ce propos l'opposition qu'il avait rencontrée vingt ans auparavant auprès du ministre des Travaux publics et surtout du ministre de la Guerre, le général Chazal, lorsqu'il avait introduit une demande pour une route à construire en Campine entre Turnhout et Tilburg. Le général Chazal lui avait répondu à l'époque que cela était impossible car une telle route aurait facilité la pénétration d'une armée hollandaise en Belgique. Le député n'en avait pas moins persévéré et avait finalement obtenu gain de cause. Aujourd'hui, poursuit le député Coomans, c'est en vertu des mêmes principes désuets de sécurité nationale que le Gouvernement refuse la cession à une compagnie étrangère. Or, depuis la construction de la route Turnhout – Tilburg obtenue il y a vingt ans, plusieurs routes et chemins de fer sont venus relier la Belgique à la Hollande : « Ces voies de communication, au lieu d'augmenter les risques de guerre, ont à coup sûr diminué ces risques car si nous avons beaucoup plus de routes internationales, nous aurions moins de soldats et moins de prétextes de les armer. Eh bien, quand on me dit qu'il serait très dangereux de laisser passer sur des chemins de fer, celui du Luxembourg par exemple, les trains français avec employés français, je trouve cet argument si mauvais que c'est pour cela, selon moi, qu'on le cache »³⁹⁰.

Une semaine plus tard, le 20 février 1869, le projet de loi passe devant le Sénat. Les esprits se sont échauffés suite à la violente campagne de la presse parisienne accusant la Belgique d'être aux ordres de Bismarck. Loin d'être impressionnés par la virulence des attaques, toute

³⁸⁸ APC, 13 février 1869, p. 403-416 ; THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 221-222.

³⁸⁹ APC, 13 février 1869, p. 415.

³⁹⁰ APC, 13 février 1869, p. 404.

l'énergie des discours sénatoriaux tend à réfuter les propos calomnieux. Le sénateur catholique Jules Malou cherche ainsi à démontrer que la Belgique n'est pas à la botte de Berlin : « Supposons qu'une compagnie prussienne négocie ou médite un traité avec le Grand Central (dont j'ai l'honneur d'être président) pour la reprise de la ligne d'Aix-la-Chapelle à Anvers. Pourrions-nous accepter une telle proposition ? Se trouverait-il un seul homme en Belgique, à quelque opinion qu'il appartienne, qui crût politique, convenable, utile, de permettre cette cession. (...) J'ai pris à ce sujet des renseignements. Un journal de Cologne, il y a quelques mois, avait dit que des actionnaires avaient soulevé la question dans une assemblée générale. Cela n'était pas exact. La question a bien été traitée incidemment dans des conversations, il y a un certain temps ; elle n'a jamais été portée à l'ordre du jour : elle est maintenant tout à fait abandonnée. En acceptant une proposition en ce sens, si un jour elle était faite, la Belgique, selon ma conviction, violerait complètement sa neutralité et nuirait essentiellement à ses intérêts matériels³⁹¹ ». Jules Malou souligne que la Belgique n'a jamais par le passé fait obstacle à une pénétration ferroviaire modérée de la part de la France : « Le Nord français, en 1855, reprend, avec l'autorisation du Gouvernement belge, les lignes de Namur à Liège et de Charleroi à Erquelinnes. J'expose des faits. Je ne juge pas si l'on a eu raison dans tel ou tel cas. Il est extrêmement facile d'être prophète du lendemain. Si nous avions su, il y a vingt ans, ce que nous savons aujourd'hui en matière d'exploitation et de direction des chemins de fer, il est très probable que nous n'eussions pas commis certaines fautes. Mais la question n'est pas là »³⁹². En février 1857, pour la première et unique fois, le Gouvernement belge est intervenu contre la reprise par le Nord français de la ligne Mons – Manage. Personne n'a songé en France à contester cette décision : « La France, en 1856 [sic], pouvait-elle être insoucieuse des intérêts de ses nationaux ? Et pourtant, dans ces circonstances que je viens de rappeler, il ne vint à l'idée de personne de formuler un plébiscite pour décréter la guerre immédiate ou de demander que l'on reprît la rive gauche du Rhin. Le Nord lui-même, je le répète, n'articula pas une plainte. En 1856 (sic), refus »³⁹³. Selon Jules Malou, ce refus n'empêche pas le Gouvernement belge d'être plus conciliant par la suite : « En 1858, la ligne de Mons à Hautmont étant achevée, j'appris qu'il entra dans les convenances du Nord français de l'exploiter. Chargé de négocier l'affaire, je compris que le Nord ne pouvait pas s'exposer à un second refus. Avant d'entamer des négociations, j'allai trouver MM. les ministres, qui n'étaient pas des amis politiques, et je leur demandai si le

³⁹¹ APS, 20 février 1869, pp. 52-53.

³⁹² APS, 20 février 1869, p. 53.

³⁹³ APS, 20 février 1869, p. 53-54.

Gouvernement avait quelques motifs de s'opposer à la cession de la ligne de Mons à Hautmont au Nord français. On me répondit immédiatement qu'il n'y avait aucun motif de refus. Plus tard un arrêté royal approuva en termes exprès la reprise de la ligne de Mons à Hautmont par la compagnie du Nord français. C'était introduire cette compagnie dans la ville de Mons qui était alors notre seconde forteresse ; c'était lui donner l'accès aux principaux charbonnages du Couchant de Mons »³⁹⁴. Au cours de la même séance, le Premier ministre Frère-Orban rappelle, à l'instar de Jules Malou, que la Belgique n'a pas toujours été hostile aux entreprises ferroviaires françaises mais qu'en l'occurrence, l'échelle de valeur n'était plus la même³⁹⁵.

Si Jules Malou et le Premier ministre cherchent à puiser dans le passé des exemples rassurants de la bonne volonté belge pour endormir la rage française, les détours de leurs discours témoignent néanmoins d'une certaine gêne. Pourquoi condamner maintenant, non pas seulement en termes économiques mais aussi en termes politico-militaires, ce que l'on a accepté il y a dix ou quinze ans ? Pourquoi le Gouvernement belge a-t-il autorisé l'acquisition par le Nord français des lignes Namur – Liège et Erquelines – Charleroi ? Pourquoi n'a-t-il formulé aucuns griefs contre l'exploitation de la ligne de Mons – Hautmont et Givet – Namur par la même compagnie française ? Si nous nous plaçons sur le plan stratégique, ces lignes acquises par le Nord français sont toutes aussi dangereuses que celles réclamées en 1869 par l'Est français. Elles pénètrent toutes au cœur du pays vers Mons, Charleroi, Namur et Liège. Or à l'époque, le projet de réduit stratégique anversois n'a pas encore été adopté par les Chambres belges et les forteresses de Mons et Charleroi font toujours partie du système défensif belge. Le plan de campagne général de 1859 lui-même, basé sur le projet dit « de la Grande Enceinte » à Anvers, ne prévoit pas l'abandon total du pays et, une fois adopté, il faudra encore attendre plusieurs années avant que le camp retranché anversois n'atteigne son véritable développement. Dans ces conditions, même si l'autorité militaire prévoit bien dans la seconde moitié des années 1850, un repli progressif sur la frontière septentrionale du pays, n'est-il pas très audacieux de donner à une société française des voies de communications conduisant directement vers les vallées de la Sambre et de la Meuse ? Ce subit changement étonne aussi le député libéral Emile Ollivier, auteur d'une monumentale étude sur le second Empire. En parlant de toutes les concessions déjà accordées à la Compagnie du Nord français, il souligne le paradoxe de la politique ferroviaire belge :

³⁹⁴ APS, 20 février 1869, p. 53-54.

³⁹⁵ APS, 20 février 1869, p. 60.

« En 1859, on fait plus que de lui permettre, on l’oblige à construire la ligne de Givet à Namur. Ainsi, avec l’assentiment du Gouvernement belge, le Nord français exploitait la ligne indépendante de Givet – Liège, partie très importante de la ligne internationale entre Paris et l’Allemagne. Ces concessions si considérables n’avaient causé aucune émotion et personne n’avait songé à y voir une menace pour la neutralité et l’indépendance belges. Pourquoi l’annonce de l’accord avec la Compagnie souleva-t-elle un trouble, des clameurs, des protestations ? »³⁹⁶.

En réalité, la réponse à toutes ces questions n’apparaît que trop clairement. Le Gouvernement belge a toujours négligé jusqu’à présent l’aspect stratégique de la question ferroviaire. En 1854, afin de neutraliser la concurrence de la ligne de Strasbourg qui menace d’enlever tout le transit par la Belgique vers l’Allemagne, il accepte sans broncher les premières concessions demandées par la Compagnie du Nord. En 1857, il réagit et refuse l’exploitation de la ligne de Mons à Manage au nom de ses intérêts économiques menacés. L’aspect stratégique n’est même pas évoqué dans l’exposé des motifs³⁹⁷ alors que les forteresses de Mons et de Charleroi sont directement concernées. En 1858, un arrêté royal approuve en termes exprès la reprise de la ligne de Mons à Hautmont par la compagnie du Nord français. « C’était, selon les propres dires de Jules Malou, introduire cette compagnie dans la ville de Mons qui était alors notre seconde forteresse »³⁹⁸. La conclusion est sans appel. Tout au long de ces années, l’aspect stratégique est demeuré secondaire. L’expertise militaire vient toujours après la concession lorsque le ministre des Travaux publics soumet au ministre de la Guerre les plans des lignes à construire comme ce fut le cas en 1863 avec la ligne Givet – Namur³⁹⁹.

Le projet de loi est finalement adopté au Sénat aussi rapidement qu’à la Chambre par 36 voix contre 7 abstentions. Seul le Baron d’Anethan manifeste une certaine opposition sur le plan juridique. Il estime que la loi ne sauvegarde pas suffisamment les intérêts privés⁴⁰⁰. Il s’agit là de l’éternelle pomme de discorde entre les partisans de l’exploitation par l’Etat et les défenseurs d’un libéralisme plus offensif⁴⁰¹. Une fois la procédure gouvernementale belge actée par la Compagnie de l’Est français, il n’est plus longtemps possible au Gouvernement

³⁹⁶ OLLIVIER (Emile), *L’Empire libéral : études, récits, souvenirs*, XI, Paris, Garnier frères, 1907, p. 368-369.

³⁹⁷ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, document n° 122, séance du 10 mars 1857, Cession et abandon, au profit de l’Etat, de tous les droits compétents à la société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, sur la deuxième de ces lignes, p. 1059.

³⁹⁸ APS, séance du 20 février 1869, p. 53-54.

³⁹⁹ MRA, Fonds Fortifications, XIX. NAMUR, dossier n° 203, Chemin de fer de Namur vers Givet. Voir notre chapitre sur l’impact des nouveaux chemins de fer sur le système défensif belge.

⁴⁰⁰ APS, 20 février 1869, p. 62-66.

⁴⁰¹ Sur ce sujet, voir PAULY (Joseph), *Le chemin de fer et le Parlement, 1835-1860 : traits d’histoire relatifs à la politique des transports et particulièrement à la politique des tarifs*, Bruxelles, Editorial-Office, 1935.

français de se dissimuler derrière celle-ci. Après le vote de la loi, le Gouvernement impérial laisse rapidement courir le bruit que la politique belge est guidée par les intérêts prussiens, que Frère-Orban s'est même rendu à Berlin pour convenir avec Bismarck de la réaction à opposer au Gouvernement français. Ces soupçons sont repris par la presse officieuse parisienne qui crie au scandale, à l'amour propre froissé⁴⁰². Dans une conversation avec Metternich, Napoléon mentionne peu de temps après le vote de la loi du 23 février la « possibilité d'une guerre avec la Belgique »⁴⁰³. En réalité, Napoléon ne veut pas nécessairement la guerre mais il souhaite surtout obtenir une victoire diplomatique qui redorerait le blason français après l'échec de sa politique dans le Grand-Duché de Luxembourg. Il s'en explique à son ministre de la Guerre le maréchal Niel dans une lettre du 19 février 1869 :

« Quelle est la question qui se pose aujourd'hui ? Le Gouvernement belge montre son mauvais vouloir pour la France et l'opinion publique est persuadée à tort ou à raison que la Belgique n'est arrogante que parce qu'elle a la Prusse derrière elle. Dans ces circonstances, se montrer accommodant et reculer devant un procédé qui nous blesse, c'est abdiquer devant l'Europe toute influence légitime. La guerre doit-elle sortir de ce conflit ? Je n'en sais rien. Mais il faut agir comme si elle devait en sortir »⁴⁰⁴.

De son côté, Bismarck nie farouchement toute implication allemande dans le projet de loi belge. Même s'il a bien compris la manœuvre française, il n'est d'ailleurs pas prêt à partir en guerre contre la France pour la défense de la Belgique sans l'aide de l'Angleterre, puissance plus traditionnellement intéressée par l'indépendance belge. Il songe d'ailleurs à faire de cet incident ferroviaire un instrument de sa propre politique. L'alliance anglo-prussienne contre la France est un des objectifs caressés par la politique bismarckienne. La méfiance anglaise irrite particulièrement le chancelier allemand⁴⁰⁵. Le ministre de Prusse Bernstoff guette à Londres le moindre signe de préparatifs militaires de la part de l'Angleterre. Ainsi, dans les rapports du 15 mars 1869, Bernstoff indique que l'Angleterre se presse de renforcer ses armements sur mer, en relation avec la question belge. Dans un rapport du 18 mars, il rapporte encore que le ministre de la Marine lui a déclaré : « Nous ferons notre devoir », ce qui laisserait supposer qu'en cas d'attaque française, la réaction de l'Angleterre serait immédiate. Confronté à

⁴⁰² HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 175-177.

⁴⁰³ *Recueil de documents relatifs aux origines de la guerre de 1870*, XXIII, p. 282-283, Marquis de la Valette, ministre français des Affaires étrangères (Paris) au prince de la Tour d'Auvergne, ministre de France à Londres, le 28 février 1869.

⁴⁰⁴ OLLIVER (Emile), *L'Empire libéral...*, IX, p. 375-376.

⁴⁰⁵ MILLMAN (Richard), *British Foreign Policy and the Coming of the Franco-Prussian War*, Oxford, Clarendon Press, 1965, p. 127-144 ; CRAIG (G.A.), *Great Britain and the belgian railways dispute of 1869...*, p. 756-761.

l'évidente frilosité anglaise, Bernstoff doit cependant très vite déchanter. Il résume en définitive la position anglaise par les paroles que le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères Clarendon lui adresse le 30 avril 1869, une fois le danger de guerre véritablement écarté : « mais si le danger était devenu imminent, je me serais mis, je ne puis dire d'accord, mais en communication avec vous »⁴⁰⁶.

A cette époque, le cabinet anglais rechigne en effet plus que jamais à rompre son « splendide isolement » au grand dame d'ailleurs de la Reine Victoria qui entretient pour sa part une correspondance soutenue avec Léopold II et lui promet même son appui en cas de conflit. Le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères Clarendon redoute par-dessus tout qu'un engagement de l'Angleterre sur le continent ne donne le signal de départ à une invasion du Canada par les Etats-Unis et cherche à modérer la Reine dans sa correspondance avec le souverain belge⁴⁰⁷. Cette attitude de Clarendon tranche avec celle qu'il avait adoptée deux ans plus tôt lors de la signature du Traité de Londres du 11 mai 1867 réglant la question luxembourgeoise. Suite aux ambiguïtés juridiques concernant la nouvelle neutralité grand-ducale et aux inquiétudes consécutives de la Belgique, Clarendon avait alors manifesté un soutien très franc à la neutralité belge. Il avait alors nettement fait la distinction entre la garantie collective des puissances vis-à-vis de l'indépendance du Grand-Duché et la garantie individuelle due par chaque puissance à la Belgique, en vertu du traité de 1839. Par cette distinction, il entendait signifier à l'époque qu'en cas de violation de la neutralité luxembourgeoise, l'Angleterre attendrait de voir la réaction des autres Puissances garantes mais qu'en cas de violation de la neutralité belge, elle se sentirait obligée d'agir quelque soit l'attitude adoptée par les garants. Devenu entre-temps secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères, Clarendon est prudemment revenu sur ses positions : « England is no doubt a guarantor of Belgian independence and neutrality, but it is only in conjunction with other Powers – and in the present state of public opinion here I apprehend that the Govt. would not be allowed to go single-handed into a defence of Treaty obligations while other Guarantors stood aloof. Nor have we the means even if we had the will to go to war with France (...)»⁴⁰⁸. La défiance anglaise à l'égard de

⁴⁰⁶ Une note de synthèse des rapports les plus importants envoyés par Bernstoff durant la crise franco-belge est réalisée par ce dernier en janvier 1870 et envoyée à Bismarck le 28 janvier 1870. C'est dans cette note que nous avons puisé nos extraits. AW, Belgique, chemins de fer, microfilm FNRS, n° 6, reel 2, B 252/1, Bernstoff (Londres) à Bismarck (Berlin), le 28 janvier 1870.

⁴⁰⁷ Lettre de Clarendon à Victoria, Londres, avril 1869, reproduite dans BUCKLE (G.E.), *The letters of Queen Victoria, A Selection from her Majesty's Correspondance between the years 1862 and 1885*, Londres, 1925, 2^e série, vol. I, document n° 590.

⁴⁰⁸ « L'Angleterre est sans conteste un garant de l'indépendance et de la neutralité belge mais elle l'est uniquement en coordination avec les autres Puissances – et en l'état actuel de l'opinion publique ici, je pense que

l'attitude de la Belgique atteint son pic le 9 mars 1869 lorsque Clarendon est informé par Lumley, ministre britannique à Bruxelles, que Léopold II attend un signe de l'Angleterre pour engager des préparatifs militaires⁴⁰⁹.

Grâce à l'influence de l'Angleterre, décidée à modérer d'un côté l'inflexibilité belge tout en adoptant un discours plus ferme face à la France de l'autre, Bruxelles et Paris finissent par accepter le 23 mars 1869 la création d'une commission mixte « qui sera chargée d'examiner les diverses questions économiques que font naître, soit les rapports existants, soit de récents projets de traités de cession d'exploitation et dont la solution serait de nature à développer les relations commerciales et industrielles entre les deux pays »⁴¹⁰. Après plusieurs mois d'âpres négociations avec Frère-Orban envoyé en mission diplomatique à Paris le 1^{er} avril, Napoléon III et ses ministres se contentent de compensations économiques et de facilités en matière de commerce transfrontalier. Du côté prussien, on suit avec attention l'issue des pourparlers franco-belges qui pourraient avoir des conséquences sur le plan économique et stratégique. Ainsi, parmi les concessions faites par la Belgique à la France, figurent des facilités de transit des trains de l'Est français sur le réseau belge oriental. Le procès-verbal de clôture des travaux de la commission mixte franco-belge, présidée par Frère-Orban et le Marquis de La Valette, est signé le 9 juillet 1869⁴¹¹. Les dispositions s'entendent sur les bases d'un accord futur à convenir entre les chemins de fer de l'Etat belge, la Société néerlandaise et la Compagnie de l'Est. Cet accord devra permettre « l'organisation de services directs de transit d'une part entre le port d'Anvers et Bâle et d'autre part entre la frontière des Pays-Bas et la même destination, ce dernier service pouvant d'ailleurs, avec l'assentiment du Gouvernement néerlandais, s'étendre jusqu'à Rotterdam et Utrecht »⁴¹². Concrètement, l'Est français dispose ainsi d'une autorisation de faire passer ses trains en transit sur les réseaux belges et néerlandais. Signalons d'ores et déjà, car cet aspect est souvent ignoré par l'historiographie, que cet accord politique n'empêche nullement la société de l'Est français de poursuivre en

le Gouvernement ne serait pas autorisé à s'engager individuellement dans la défense des obligations du Traité tandis que les autres garants restent à l'écart. Nous n'avons pas les moyens, si nous avons même la volonté, de partir en guerre contre la France... » Clarendon (Londres) à Lumley (Bruxelles), le 6 mars 1869, Papiers Clarendon, Bodleian Library, C. 475, extrait cité in THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 243.

⁴⁰⁹ NA – UK, FO 10/293, Télégramme de Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 9 mars 1869.

⁴¹⁰ HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 230.

⁴¹¹ Paul Hymans relate ces négociations en détail à l'aide des archives de Frère-Orban. HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 214-318.

⁴¹² *Le Moniteur Belge*, 13 juillet 1869, p. 2550-2551, extrait conservé dans AW, Belgique, chemins de fer, microfilm FNRS, n° 5, reel 2, B 251/3.

toute discrétion ses négociations avec le Grand Luxembourg et le Guillaume-Luxembourg pour chercher à obtenir une compensation sur le seul réseau grand-ducal.

2. Les enjeux économiques et stratégiques de la crise

a. La Belgique et la Prusse menacées par le monopole français

Le refus belge était d'abord motivé par des intérêts économiques. Le Premier ministre belge Frère-Orban, chargé de négocier directement avec l'Empire, avait bien saisi les enjeux commerciaux impliqués par une acquisition française des deux compagnies belges : d'abord le trafic vers Anvers pouvait être détourné vers Rotterdam et Amsterdam par des manipulations tarifaires françaises ; ensuite toute l'économie des bassins sidérurgiques wallons pouvait être affectée⁴¹³.

Sur le plan de la sécurité du pays, nous avons vu que l'argument défensif apparaît comme assez faible aux yeux des commentateurs français en raison précisément des précédents commerciaux de la Belgique avec la Compagnie du Nord⁴¹⁴. Quoiqu'il en soit, la crainte d'un danger pour la neutralité du pays est totalement fondée et partagée désormais par tous les membres du Gouvernement belge. Début janvier, le ministre belge des Affaires étrangères Vanderstichelen indique à son ministre à La Haye que l'exploitation conjointe des lignes du Grand-Luxembourg et du Liégeois-Limbourgeois par les Français est lourde de complications à venir : des nationaux français pourront être employés sur les deux réseaux et la Belgique est en droit de se demander quelle serait leur attitude en cas de guerre. Des incidents surviendraient sans doute et les Belges éprouveraient de sérieuses difficultés à empêcher sur les lignes françaises le trafic de contrebande de guerre tel que des armes, munitions ou vivres pour ravitailler les troupes⁴¹⁵. Fin février, le secrétaire du Roi Jules Devaux écrit au Baron Beyens pour lui fournir des compléments d'information concernant la crise franco-belge : « Deux considérations graves, indépendamment de celles que vous connaissez déjà, auraient mis obstacle à ce que l'on cédât sur la question du Liégeois-Limbourgeois ; l'une belge, c'est

⁴¹³ BEYENS (Baron), *Sous le Second Empire...*, II, p. 337-338 ; BLANCHARD (M.), *D'une version de l'affaire des chemins de fer belges*, in *Revue historique*, avril-juin 1940, p. 225.

⁴¹⁴ Dans un rapport du 3 janvier 1869, le ministre de France à Bruxelles la Guéronnière déclare que l'opération commerciale de la Compagnie de l'Est permettra de dominer tout le réseau belge. Paradoxalement, il déclare plus loin ne pas bien comprendre les raisons de l'opposition belge. La Guéronnière (Bruxelles) au Marquis de la Valette (Paris), le 3 janvier 1869, extrait cité dans THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 666.

⁴¹⁵ MAEB, Incident franco-belge, I, Vanderstichelen (Bruxelles) à Dujardin (La Haye), le 8 janvier 1869.

que cette ligne commande le camp de Beverloo et qu'il est impossible de la placer dans les mains de la France ; l'autre de politique extérieure, c'est qu'elle conduirait les Français à Rotterdam et que la Prusse ne nous le pardonnerait pas, parce que, s'il y avait guerre, une armée française s'installerait par là d'emblée en Belgique »⁴¹⁶. Fin mars, au ministre de Prusse à Bruxelles qui l'interroge, le ministre belge de la Guerre le général Renard répond que les chemins de fer concernés « sont d'une importance militaire considérable »⁴¹⁷. Pour cette raison, poursuit-il, il est absolument hors de question de les céder à une compagnie sous influence du Gouvernement français et dont les employés seraient majoritairement français⁴¹⁸. Au cours de ses négociations qui débutent le 1^{er} avril à Paris, Frère-Orban use lui-même de l'argument défensif lorsque les négociateurs français lui proposent de partager les lignes contestées entre le Gouvernement belge et la Compagnie de l'Est. Si la Belgique offrait de pareils avantages ferroviaires aux Français, rétorque-t-il, pourrait-elle refuser à une compagnie allemande des droits d'exploitation similaires sur une ligne de chemin de fer menant directement au port d'Anvers⁴¹⁹ ? Le Baron Lambermont, éminence grise de la politique étrangère belge, détecte aussi dans la démarche française une tentative habile de gain stratégique :

« Dans la pensée de l'Empereur, la ligne d'Arlon à Liège et celle du Liégeois-Limbourgeois entraient comme un élément nouveau et important dans un plan de campagne éventuel contre la Prusse. Une fois ainsi comprise il était décidé à ne plus les lâcher. On ne faisait, le cas échéant, qu'écharper notre territoire ; on en empruntait assez pour faire à la Prusse une guerre habile ; on en laissait assez pour espérer que l'Angleterre resterait en repos »⁴²⁰.

La fameuse lettre de Napoléon au maréchal Niel du 19 février 1869 confirme effectivement les appréhensions belges : « (...) la possession de la Belgique serait une compensation bien plus importante pour nous que la réunion du sud de l'Allemagne à la Confédération du Nord,

⁴¹⁶ Lettre de Jules Devaux (Bruxelles) au Baron Beyens (Paris), le 28 février 1869, citée in BEYENS (Baron), *Le Second Empire...*, II, p. 341

⁴¹⁷ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 2 et n° 3, REEL I B 251/1, REEL I B 251/2, lettres de Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 29 et le 31 mars 1869.

⁴¹⁸ Le ministre de Prusse suspecte néanmoins le général Renard de francophilie car le général Renard continue la conversation en déclarant qu'il reste persuadé que l'Empereur français, qu'il connaît personnellement, n'a aucune intention malveillante à l'égard de la Belgique. AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 2 et n° 3, REEL I B 251/1, REEL I B 251/2, lettres de Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 29 et le 31 mars 1869.

⁴¹⁹ BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 229. L'argument est énoncé à plusieurs reprises par Frère-Orban pour justifier la position belge, notamment lors d'une conversation du ministre belge avec le prince de Prusse. NA – UK, FO 10/295, Lettre de Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 23 avril 1869, « most confidential ».

⁴²⁰ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 7, REEL II B 252/2, Copie d'une lettre de Lambermont (Bruxelles) à Beyens (Paris), le 20 avril 1869.

car la Belgique nous ouvre les portes de l'Allemagne ; nous pouvons déboucher sur le Bas-Rhin partout où cela nous convient, nous tournons toutes les forces allemandes, nous donnons la main à la Hollande, au Hanovre, etc. »⁴²¹. Naturellement, les officiels français se gardent de souligner à la Belgique cet aspect de la question mais ils ne peuvent empêcher leur propre presse de s'exprimer. Le *Mémorial Diplomatique* cherche ainsi maladroitement à contourner les craintes belges en affirmant que, de toute manière, la neutralité de la Belgique ne l'oblige pas d'empêcher le passage des troupes étrangères :

« Il est à supposer qu'après le démantèlement de la forteresse de Luxembourg, la Prusse doit voir avec inquiétude une fusion des chemins de fer belges et français, au moyen de laquelle la cour des Tuileries, en cas de guerre, se ménagerait le passage militaire sur le territoire belge ; ce qui lui permettrait de masser, en quelques jours, une armée imposante sur les frontières prussiennes. C'est une erreur de croire que la neutralité de la Belgique serait incompatible avec le passage d'une armée française sur son territoire. Les publicistes les plus compétents admettent que les états neutres peuvent accorder le passage militaire à un état étranger. En effet, en 1815, la Sainte Alliance fit passer par la Suisse le gros de son armée destinée à opérer en France. De même en 1859, les troupes françaises, pour descendre en Italie, traversèrent cette partie de la Savoie qui, comme la Suisse, avait été déclarée neutre en vertu des traités de Vienne »⁴²².

L'article est remarqué par la Wilhelmstrasse⁴²³ mais également par le ministre d'Angleterre à Bruxelles qui se dit surpris par un tel article. Lumley laisse au *Foreign Office* le soin de juger s'il révèle vraiment, comme l'article le prétend, les vues de la Cour des Tuileries⁴²⁴. Plus explicitement encore, la presse antibonapartiste se plaît à condamner la politique étrangère de l'Empereur et souligne avec un luxe de détails les implications stratégiques de l'affaire⁴²⁵. Le journal catholique *La Gazette de France* rappelle déjà l'importance du Guillaume-Luxembourg appartenant à des intérêts français et traversant le Grand-Duché de Luxembourg dans toute sa longueur, il permet à une armée française de contourner le triangle formé par la frontière, la Moselle et le Rhin, triangle défendu par les places allemandes de Saarlouis, Landau, Gernersheim, Mayence et Coblenze. Ainsi l'armée française aboutirait rapidement au centre de la Prusse rhénane ou tout du moins à Liège où elle pourrait d'ailleurs barrer le chemin de fer de Bruxelles. Le journal juge que la contrée boisée traversée par le chemin de

⁴²¹ OLLIVER (Emile), *L'Empire libéral...*, IX, p. 375-376 ; BEYENS (Baron), *Le Second Empire...*, II, p. 358.

⁴²² Le *Mémorial Diplomatique*, journal international, politique, littéraire et financier, le 11 mars 1869, copie in *Archives de la Wilhelmstrasse*, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 7, REEL II B 252/2.

⁴²³ *Ibidem*.

⁴²⁴ NA – UK, FO 10/294, Lettre de Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 15 mars 1869.

⁴²⁵ Pour un tour horizon de la presse européenne sur l'événement voir THOMAS (Daniel H.), *The European press on the Belgian Railway affair of 1869*, in BARKER (N.N.), BROWN (M.L. Jr) (dirs.), *Diplomacy in an Age of Nationalism. Essays in honor of Lynn Marshal Case*, La Haye, 1971.

fer est un atout car « quelques corps de troupes d'une force numérique ordinaire suffisent à le couvrir dans la traversée du Luxembourg [et], si les circonstances étaient favorables, dans la totalité de son parcours jusqu'à Pepinster, Liège et Verviers »⁴²⁶. De façon quelque peu naïve, le journal français imagine une guerre future où la traversée du territoire belge se ferait essentiellement par chemin de fer via des convois de troupes lancés à toute allure vers les objectifs stratégiques. Cette vision quelque peu fantaisiste du conflit conduit naturellement le journaliste à mettre en lumière le rôle de la ligne Bruxelles – Arlon qui paralyserait les mouvements ferroviaires allemands :

« La Prusse, il est vrai, mise en éveil, pourrait prendre les devants, et par la ligne de Cologne, s'emparer subitement de Liège, qui est, du reste, à quelques lieues de sa frontière. De Liège, une armée pourrait se porter soit vers Bruxelles par Ans, Landen et Louvain, soit sur la frontière française par Namur et Charleroi, soit par Marloye au centre du Luxembourg belge et de là nous enlever le Grand-Duché et menacer nos places des Ardennes. Mais la section de Liège à Namur appartient, depuis plusieurs années, à la Compagnie du Nord français, comme celle de Namur à Givet qui met la ligne de Paris à Cologne en communication avec les forteresses françaises de la Meuse ; elle échappe, par conséquent aux tentatives de la Prusse. Par suite, le Luxembourg belge est couvert et le chemin de Liège à Marloye n'a plus d'utilité pour l'ennemi ; il ne lui reste que la ligne de Liège à Bruxelles qui serait en dehors de l'action française. L'acquisition de la ligne d'Arlon, qui fait l'objet du débat actuel, aurait pour résultat de parer à cette éventualité ; grâce à la possession de cette ligne, une armée postée entre Metz et Luxembourg pourrait arriver à Bruxelles avant les Prussiens et leur barrer le chemin de la France ; comme elle pourrait, ainsi que nous l'avons montré plus haut, se porter par le Guillaume-Luxembourg au cœur de la province rhénane »⁴²⁷.

Quoique ces prophéties militaires soient parfois bien éloignées des impératifs logistiques propres aux armées en marche, nous remarquons que les auteurs prêtent légitimement aux compagnies un rôle crucial en temps de guerre. De fait, même s'il faut à notre avis écarter la perspective d'une guerre menée à force de « coups de main » ferroviaires successifs, l'on ne peut nier que la collaboration d'un personnel habitué à voyager sur des lignes conquises faciliterait grandement le déplacement d'une armée en marche.

En Prusse, cet aspect de la question est loin d'être négligé. La crise ferroviaire franco-belge engendre ainsi beaucoup de commentaires sur l'intérêt de la maîtrise du réseau ferroviaire belgo-luxembourgeois en cas de guerre avec la France, commentaires que les études

⁴²⁶ NA – UK, FO 10/294, *La Gazette de France* citée dans le journal *L'Etoile Belge* du 31 mars 1869. Lettre de Lumley (Bruxelles) à Clarendon, le 2 avril 1869. Une copie de l'extrait est également présente in *Archives de la Wilhelmstrasse*, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 7, REEL II B 252/2

⁴²⁷ *Ibidem*.

historiques ont souvent négligés jusqu'ici. Ainsi, le 17 juin 1869, un major de l'*Eisenbahnabteilung* – département des chemins de fer du Grand Etat-major – transmet à Moltke un rapport qui attire son attention sur des conversations ferroviaires plus discrètes qui ont lieu en ce moment-même entre les compagnies du Grand Luxembourg, du Guillaume-Luxembourg et de l'Est français, en arrière-plan des négociations diplomatiques. Ce rapport met en garde le chef d'Etat-major prussien contre une tentative de récupération de la ligne grand-ducale Sterpenich – Luxembourg – Wasserbillig par l'Est français, en compensation de ses espoirs déçus en Belgique. Selon l'officier, il existe effectivement un risque que l'exploitation de la ligne, confiée au Grand Luxembourg en vertu des accords de janvier – mars 1863, ne soit cédée au cours des négociations à l'Est français. Or, rappelle encore l'expert militaire, la société belge avait permis jusqu'ici à la compagnie royale des chemins de fer de Sarrebruck d'assurer le service des trains sur la section Luxembourg – Wasserbillig, « avec son propre personnel et ses propres locomotives ». En cas de cession de l'exploitation à l'Est français, le *Fahrdienst* sera laissé à la libre appréciation d'une compagnie française. Il serait par conséquent hautement souhaitable que le traité entre le Grand Luxembourg et la société royale des chemins de fer de Sarrebruck soit prolongé « pour assurer uniquement dans des mains belges et allemandes une ligne de communication directe depuis les ports belges par Luxembourg et Saarbrücken vers l'Allemagne du sud »⁴²⁸. Le major conseille notamment pour faire pression sur les compagnies de faire valoir les droits de passage de la Prusse stipulés dans la convention internationale du 16 septembre 1861, à l'époque où Luxembourg était encore une forteresse fédérale. Sur le plan économique toujours, le rapport pointe du doigt l'intérêt de la ligne pour le transport des minerais d'Esch vers Sarrebruck et le transport en retour du charbon sarrois. Si la société française s'empare de l'exploitation de la ligne grand-ducale, il est fort probable qu'elle interrompra le trafic pour privilégier l'usage de la ligne Thionville – Metz. En conclusion, le rapport évoque l'aspect politique et militaire de la question :

« D'un point de vue politique et militaire, il sera toujours important de conserver l'exploitation sur une ligne en direction de Luxembourg aussi bien qu'un chef de gare à la station de Luxembourg à côté du chef de gare français, afin d'être renseigné sur ce qui se passe le long de la voie mais aussi afin de maintenir le sentiment d'appartenance à l'Allemagne par la présence continue d'employés prussiens. Il

⁴²⁸ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Lettre de Moltke à Bismarck, Berlin, le 19 juin 1869. Le rapport de l'*Eisenbahnabteilung* du 17 juin 1869 est annexé

demeurera également davantage d'espoir de voir s'établir une ligne sur la Moselle si sa continuation vers l'ouest n'est pas entre des mains françaises »⁴²⁹.

Moltke transmet ce rapport à Bismarck le 19 juin 1869 en insistant bien sur le fait qu'il partage entièrement les préoccupations du département des chemins de fer de son Etat-major⁴³⁰. Moltke est en effet très sensible à la thématique de l'axe ferroviaire Cologne – Trèves ; il s'en était déjà ouvert deux ans plus tôt au ministre de la Guerre au moment du dénouement de la crise luxembourgeoise⁴³¹.

Bismarck prend l'affaire très au sérieux. Le ministre presse ensuite à plusieurs reprises la direction royale des chemins de fer de Sarrebruck, par l'intermédiaire du ministère du Commerce, de l'Industrie et des Travaux publics, de tout faire pour conserver l'exploitation de la ligne⁴³². Le ministre de Prusse à Bruxelles Balan est également renseigné sur cet aspect caché des négociations ferroviaires en cours. Le 9 juillet 1869, dès que la signature du compromis franco-belgo-néerlandais est annoncée, Balan félicite Frère-Orban pour la réussite de sa mission à Paris mais il en profite pour l'amener ensuite sur un terrain plus glissant. Sans citer ses sources, il lui fait part de renseignements confidentiels qu'il a obtenus selon lesquels la Compagnie du Grand Luxembourg aurait consenti à être rachetée à condition que l'Est français lui garantisse que le principe « de la plus courte distance » pour transporter les marchandises vers la Belgique soit maintenu. A ce titre, Balan indique qu'il a eu vent de conversations poursuivies entre les compagnies jusqu'à la date butoir du 31 juillet.

Frère-Orban est assez surpris par le caractère précis de l'information du ministre prussien. Il s'empresse d'abord d'assurer à son interlocuteur que le rachat du Grand Luxembourg est désormais impossible puisque la loi belge empêche toute vente à une compagnie étrangère sans l'aval du Gouvernement. Frère-Orban croit néanmoins connaître la source de la rumeur

⁴²⁹ *Ibidem.*

⁴³⁰ *Ibidem.*

⁴³¹ « Il est inutile d'ajouter qu'en dehors des constructions précitées, relativement peu importantes comme longueur, l'intérêt militaire rend toujours très désirable l'établissement de la ligne de Trèves à Cologne et la pose de la deuxième voie sur la ligne de la rive gauche du Rhin. Mais, étant donnée la situation politique, je regarde comme d'une importance capitale les communications entre le centre et l'ouest de la monarchie et j'ai l'honneur de m'en remettre au jugement de Votre Excellence pour apprécier s'il n'y aurait pas lieu de donner satisfaction à ce besoin par une entente entre le ministère des Finances et du Commerce ». Moltke à Roon, Berlin, le 15 mai 1867, MOLTKE (Helmuth von), *La correspondance militaire du Maréchal de Moltke : guerre de 1870-1871*, III : *La guerre jusqu'à la bataille de Sedan*, Paris, Henri Charles-Lavauzelle, 1899-1901, p. 97.

⁴³² AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Direction royale des chemins de fer de Sarrebruck à Itzenplitz, ministre du Commerce, de l'Industrie et des Travaux publics (Berlin), le 12 juillet 1869 ; Itzenplitz à Bismarck, Berlin, le 17 juillet 1869.

rapportée par Balan. D'après lui, l'affaire ne concerne absolument pas le Grand Luxembourg mais bien le Guillaume-Luxembourg. Toujours selon le ministre belge, malgré le transfert d'exploitation de la majorité des lignes du Guillaume-Luxembourg à la société de l'Est, « parmi les lignes non cédées subsiste la ligne de Bettingen à Wasserbillig (sic) ». Cette information nous paraît fautive car en vertu de l'accord de janvier-mars 1863 prolongé par le traité du 21 janvier 1868, c'est bien au Grand Luxembourg que l'exploitation a été confiée sur toute la ligne ; la compagnie belge ayant accepté elle-même de déléguer le service des trains sur la portion de Luxembourg à la frontière prussienne à la société royale de Sarrebruck, en vertu du traité international du 16 septembre 1861, comme le rappelle d'ailleurs très justement le rapport de l'*Eisenbahnabteilung*. Dans le sac de nœuds des conventions commerciales passées entre les trois compagnies et de leurs subtilités juridiques, il est bien difficile de savoir si Frère-Orban se trompe ici par confusion, par ruse diplomatique ou s'il extrapole le fait que le Guillaume-Luxembourg et le Gouvernement grand-ducal possèdent encore quelque droit de regard sur l'exploitation de leur réseau « affermé » à des compagnies tierces⁴³³.

Depuis longtemps déjà, reconnaît Frère-Orban, la société de l'Est français souhaite s'en emparer pour des raisons « aussi bien économiques que stratégiques ». Balan souligne de fait la proximité de la ligne avec Trèves. Il n'est pas impossible, poursuit le ministre belge, que l'Est français, « afin de convaincre le Guillaume-Luxembourg (sic) de céder l'exploitation de la ligne », l'ait menacé de détourner le trafic des marchandises en provenance de France en supprimant volontairement le trajet plus court par la ligne du Luxembourg. Dans la mesure où l'Est est propriétaire du chemin de fer des Ardennes, elle peut choisir de convoier ses marchandises vers la Belgique par Sedan – Mézières et Vireux-Molhain et de là vers le bassin de Charleroi plutôt que d'employer le réseau grand-ducal et la ligne Arlon – Namur⁴³⁴.

Frère-Orban a bien compris que cette concession embarrasse le Gouvernement prussien. Pour apaiser le diplomate prussien, Il déclare à Balan que la Belgique partage les vues de Berlin. Selon le ministre belge, le Cabinet de Bruxelles préférerait voir cette ligne qui contrôle la voie la plus courte du commerce de l'Allemagne du sud vers Anvers rester en dehors des mains françaises. Néanmoins, sans doute pour ne pas réveiller les susceptibilités bonapartistes, le ministre belge préfère manifestement ne pas trop insister sur cet aspect controversé des

⁴³³ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 9 juillet 1869.

⁴³⁴ *Ibidem*.

négociations. Dans son rapport transmis à Berlin, le ministre prussien commente avec amertume cette stratégie belge qui risque bientôt de mener le petit royaume devant un fait accompli : la soumission d'une partie de ses intérêts commerciaux aux tarifs de l'Est français⁴³⁵. Toutes ces considérations annexes nous amènent à penser que Frère-Orban a peut-être cherché au cours de cet entretien à endormir la méfiance de son interlocuteur en niant toute influence du Grand Luxembourg dans le transfert d'exploitation. De fait, nous pouvons raisonnablement soulever l'hypothèse que le ministre belge, qui était plongé dans ce dossier ferroviaire depuis plusieurs mois, était parfaitement au courant que la compagnie du Grand Luxembourg pouvait faire valoir certains droits sur le réseau grand-ducal mais qu'il a préféré les ignorer pour ne pas prolonger davantage ses débats ferroviaires houleux avec la France.

Dans la mesure où ces mystérieuses négociations sont censées se terminer le 31 juillet, la diplomatie prussienne continue à collecter des informations auprès des gouvernements concernés. Le 28 juillet, le ministre de Prusse à La Haye indique qu'il a eu une conversation avec d'Olimar, le secrétaire du Roi des Pays-Bas pour le Luxembourg. D'Olimar n'était visiblement pas au courant du dossier mais il pense qu'il n'est « guère douteux » que l'Est français, après avoir obtenu l'exploitation du chemin de fer de Spa, négocie à présent pour obtenir la ligne de Bettingen à Wasserbillig. Selon le secrétaire, la compagnie négocie sous les meilleurs auspices car le Guillaume-Luxembourg a besoin d'argent et l'Est français n'en manque pas, notamment grâce à la garantie gouvernementale française. Il fait aussi remarquer qu'il est logique que la Belgique voit d'un mauvais œil cet accord car il risque d'avoir des conséquences sur le transit de ses marchandises vers l'Allemagne⁴³⁶.

Le 29 juillet 1869, Balan poursuit ses investigations auprès du Gouvernement belge⁴³⁷. Le ministre belge des Affaires étrangères Vanderstichelen reconnaît que des tractations existent sans doute entre le Grand Luxembourg et l'Est français mais il ne montre selon Balan aucun désir d'en connaître les détails. Cette demi-confession incite néanmoins Balan à pousser le ministre belge dans ses retranchements. Balan rappelle que le Gouvernement prussien souhaite vivement que la collaboration entre la société royale des chemins de fer de Sarrebruck et le Grand Luxembourg soit poursuivie. Vanderstichelen répond alors que le

⁴³⁵ *Ibidem.*

⁴³⁶ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Lettre du ministre de Prusse à La Haye à Bismarck (Berlin), le 28 juillet 1869.

⁴³⁷ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 29 juillet 1869.

Gouvernement belge regretterait que l'exploitation passe entre les mains de l'Est français mais qu'il n'existe aucun moyen légal pour empêcher une compagnie privée de conclure des contrats avantageux à l'étranger. Et de poursuivre sur le ton de la confiance : « Hélas, le Grand Luxembourg se trouve dans une situation telle qu'il pourrait très facilement être amené à se montrer docile aux souhaits de l'Est français »⁴³⁸. Cependant, après cet aveu, le ministre belge revient à un langage plus elliptique : « Si les négociations ont bien lieu », il ne faut pas s'attendre à ce qu'elles soient terminées avant longtemps. Balan ne se contente pas de cette entrevue plutôt décevante et interroge ensuite Fassiaux, directeur général belge des chemins de fer, postes et télégraphes qu'il considère comme une des personnes les mieux informées. Ce dernier déclare pourtant ne rien connaître à l'affaire. Cependant, il doute que si des tractations existent bel et bien, le Grand Luxembourg se prêterait aisément à semblable combinaison. En effet, explique le directeur général, les actionnaires cherchent depuis un certain temps déjà à se faire racheter par l'Etat belge. Une telle transaction déforçait assurément leur position commerciale et serait un très mauvais signal donné aux autorités belges. Fassiaux ne doute pas que l'Est français appliquerait sur la ligne des tarifs très désavantageux surtout pour le pétrole qui transite en grande quantité depuis le port d'Anvers vers l'Allemagne du Sud.

Après ces deux entrevues, Balan ne croit plus à un double jeu belge. Il a acquis la conviction que les autorités bruxelloises ont été complètement tenues à l'écart du dossier. Par conséquent, il ne faut pas attendre de leur part la moindre collaboration. Il en attribue la responsabilité à Victor Tesch, député libéral d'Arlon, ancien ministre belge de la Justice et surtout grand industriel très impliqué dans le développement de la sidérurgie luxembourgeoise⁴³⁹. Ce dernier n'avait pas hésité un an auparavant à proposer à l'Est français le rachat du Grand Luxembourg « se jouant, écrit Balan, des intérêts de sa propre patrie ». A présent que son plan a échoué, conclut le ministre de Prusse, « il est encore plus disposé à se prémunir de semblables difficultés ».

Les avertissements de Balan se révèlent prémonitoires. Les négociations ont bien eu lieu et se soldent finalement à l'avantage de l'Est français. Le traité du 3 mars 1863, conclu entre la société Guillaume-Luxembourg et la Grande Compagnie du Luxembourg, est remplacé le 17

⁴³⁸ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 29 juillet 1869.

⁴³⁹ Tesch remplacera le Baron Liedts comme gouverneur de la Société Générale en 1877. TERLINDEN (Charles), « TESCH, Jean-Baptiste Victor », in *Biographie Nationale*, XXIV, col. 726-731.

août 1869 par une convention nouvelle qui rend à la compagnie française l'exploitation de la ligne de Bettingen à Wasserbillig à partir du 1^{er} janvier 1870. Cette cession obtient l'approbation de la Société Guillaume-Luxembourg et du Gouvernement grand-ducal. Elle a pour conséquence d'inféoder l'ensemble du réseau luxembourgeois à l'Empire français, par Compagnie de l'Est interposée⁴⁴⁰. Et la Prusse, laissée volontairement à l'écart des négociations, n'est informée de la convention du 17 août que début octobre lorsque les jeux sont faits⁴⁴¹. Selon la direction des chemins de fer de Sarrebruck, il semble même que les dés aient été pipés depuis longtemps puisque une convention secrète signée le 1^{er} avril 1868 aurait reconnu à l'avance les droits de l'Est français sur la ligne de Bettingen à Wasserbillig. La direction de Sarrebruck espère toujours néanmoins obtenir auprès de la compagnie française le service des trains jusqu'à Luxembourg⁴⁴². Mais jouissant désormais d'un monopole absolu, la compagnie française n'a pas daigné reconduire la convention du 6 août 1861 conclue avec la direction royale de Sarrebruck et s'est assise de même sur les droits de la Prusse inscrits dans la convention internationale du 16 septembre 1861. C'est la raison pour laquelle dès le mois de décembre, le ministre du Commerce, de l'Industrie et des Travaux publics Heinrich von Itzenplitz cherche à connaître les conséquences des traités récemment conclus pour le commerce de l'Allemagne du Sud. D'après le consul prussien Kind à Anvers, il est trop tôt pour se prononcer. Jusqu'à présent, les nouvelles ne sont pas si mauvaises sur le plan économique. La société de l'Est a, comme l'avait prévu le directeur général des chemins de fer belges, relevé les tarifs sur le transport du pétrole d'Anvers vers Bâle, usant selon les propres termes du consul de « chicaneuse ClauseIn »⁴⁴³. Mais ceci a eu pour conséquence de détourner le trafic par le Grand Central belge qui possède une jonction directe avec l'Allemagne par Maastricht et Aix-la-Chapelle⁴⁴⁴. La densité du réseau rend de fait de plus en plus difficile l'acquisition d'un monopole commercial⁴⁴⁵.

⁴⁴⁰ WAMPACH...p. 339. ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »...*, p. 25 ; LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 39-42. André Lefèvre se trompe dans la date du transfert de l'exploitation de la ligne Sterpenich (Kleinbettingen) – Luxembourg – Wasserbillig qu'il attribue à la convention du 21 janvier 1868 alors que le transfert n'a eu lieu en pratique qu'en août de l'année suivante.

⁴⁴¹ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 3 octobre 1869.

⁴⁴² AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Itzenplitz, ministre du Commerce, de l'Industrie et des Travaux publics à Bismarck, Berlin, le 7 octobre 1869.

⁴⁴³ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 16 décembre 1869.

⁴⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁴⁵ Voir notre chapitre sur la trouée du Limbourg.

Un autre aspect qui inquiète la Prusse dans l'accord ferroviaire conclu le 9 juillet est l'utilisation des chemins de fer belgo-néerlandais en cas de guerre. Certains journaux parisiens affirment que la convention du 9 juillet comporte un volet secret destiné à faciliter les transports de troupes françaises sur les territoires belgo-néerlandais. Un rapport de l'Oberstleutnant v. d. Burg communique l'information depuis Paris le 15 juillet 1869. Le commentaire de l'officier est plutôt alarmiste. Selon lui, si l'information véhiculée par la presse « officieuse » s'avère exacte, cela aurait des conséquences militaires très regrettables pour la Prusse. Un tel droit de passage permettrait à la France d'occuper rapidement la Hollande. De même, la position de la Moselle pourrait être aisément prise de flanc depuis la Belgique par une attaque rapide favorisée par le réseau du Luxembourg belge. Von der Burg demande à ce propos que tous les éclaircissements soient faits concernant la convention conclue entre la France, la Belgique et les Pays-Bas⁴⁴⁶. La campagne de presse sévit également aux Pays-Bas et en Belgique. A la Haye, l'information est formellement niée par le Gouvernement⁴⁴⁷. En Belgique, face à la campagne presse des journaux ultramontains, *l'Echo du Parlement*, organe officieux du Gouvernement, rappelle dans son édition du 17 juillet 1869 que l'article 121 de la Constitution interdit formellement l'entrée de troupes étrangères : « Aucune étrangère ne peut être admise au service de l'Etat, occuper ou traverser le territoire qu'en vertu d'une loi »⁴⁴⁸.

La rumeur n'en continue pas moins de courir au point de susciter le 6 août 1869 une démarche officielle du ministère prussien de la Guerre auprès des Affaires étrangères afin d'obtenir des informations complémentaires sur le traité du 9 juillet. La réponse du département des Affaires étrangères est formulée tardivement ; sans doute par manque d'information. Bismarck adresse finalement un courrier au ministre prussien de la Guerre von Roon le 25 septembre 1869 pour lui signifier que selon les renseignements qu'il a obtenus jusqu'à présent, les négociations ferroviaires entre compagnies ne sont pas terminées. Comme nous l'avons expliqué précédemment, la Wilhelmstrasse ignore en effet que ces conversations sont closes depuis plus d'un mois. Bismarck explique par conséquent à von Roon que tous les détails du compromis ferroviaire franco-belgo-néerlandais n'ont pas encore été dévoilés et

⁴⁴⁶ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Rapport de l'Oberstleutnant v. d. Burg (Paris), vraisemblablement au ministère de la Guerre, le 15 juillet 1869.

⁴⁴⁷ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Lettre du ministre de Prusse à La Haye à Bismarck (Berlin), le 17 juillet 1869.

⁴⁴⁸ *L'Echo du Parlement*, 17 juillet 1869, extrait annexé dans un rapport de Balan à Bismarck du lendemain. AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 18 juillet 1869.

qu'il le tiendra au courant dans les meilleurs délais. Son courrier est néanmoins rassurant ; il rappelle au ministre prussien de la Guerre les termes de l'article 121 de la Constitution belge et à quel point la Belgique est « jalouse de son strict respect », y compris lorsqu'il s'agit d'autoriser « la moindre traversée annoncée à l'avance de quelques soldats prussiens »⁴⁴⁹. Des rumeurs circulent à nouveau en novembre à la rentrée parlementaire suite à l'interpellation du député catholique Dumortier qui prétend que la Belgique a livré les clefs de son réseau ferroviaire à la France. Frère-Orban se retranche à nouveau derrière l'interprétation stricte de la Constitution. Il est par ailleurs bien placé pour affirmer qu'il n'existe pas de traité ferroviaire secret avec la France⁴⁵⁰.

Toutes ces dénégations belges devraient être de nature à rassurer le Grand Etat-major prussien et les commentateurs militaires en général. On est pourtant surpris de découvrir dans les archives que la méfiance reste de mise. Nul besoin de « traité secret » pour que la convention ferroviaire suscite des craintes jusqu'au plus haut sommet de l'armée. Le 4 décembre 1869, von Roon transmet à Bismarck l'avis de Moltke sur la crise ferroviaire franco-belge et la résolution prise en juillet. A nouveau, ce document est peu connu et mérite d'être cité de façon exhaustive car il révèle tout l'enjeu du réseau ferroviaire belge en cas de guerre franco-prussienne :

« Il est particulièrement intéressant de déterminer si tous les wagons des puissances belligérantes dans les pays neutres doivent être considérés comme de la contrebande de guerre. Si ce n'est pas le cas, alors le matériel d'exploitation français peut être transporté après la déclaration de Guerre à notre frontière hollandaise, pour être convoyé ensuite par Salzbergen ou Weener sur nos propres lignes, là où il se trouve peu de moyens de les interrompre ; en retour ceci est aussi valable pour nous qui aurons la possibilité d'envoyer notre matériel d'exploitation à travers la Hollande et la Belgique vers les lignes françaises. Mais si ce type de transport constitue au contraire une rupture de la neutralité, alors nous sommes clairement en position désavantageuse dans la mesure où la France, à la suite de l'accord qui vient d'être passé, pourra facilement transporter son matériel vers la Hollande au moyen des chemins de fer belges avant la déclaration de guerre. La poussée continue de l'influence française sur les voies belges est à éviter à tout prix car ces dernières facilitent de toute façon la réalisation en temps de paix des préparatifs qui permettront à la France de sauter par-dessus l'obstacle de la neutralité belge lorsqu'elle l'aura décidé »⁴⁵¹.

⁴⁴⁹ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Bismarck à Roon, Berlin, le 25 septembre 1869.

⁴⁵⁰ APC, 16 novembre 1869, p. 23-27. L'interpellation est rapportée par Balan. AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 17 novembre 1869.

⁴⁵¹ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Roon à Bismarck, Berlin, le 4 décembre 1869.

On comprend aisément qu'après semblable constat, le nouvel Empire allemand se soit empressé d'asseoir son influence sur le réseau grand-ducal après la guerre de 1870.

L' « Affaire du Luxembourg » et la crise ferroviaire franco-belge ont en effet attiré l'attention des milieux militaires allemands sur le réseau ferroviaire belgo-luxembourgeois. Le lieutenant-colonel Coster est l'auteur d'une histoire de la forteresse de Luxembourg parue en 1869 en français et en allemand⁴⁵². C'est un très bon spécialiste de la forteresse où il résida en garnison pendant vingt-cinq ans avant d'être envoyé à Trèves après le démantèlement de la forteresse en 1867⁴⁵³. Dans la troisième partie de son historique de 1869 consacrée à l'importance stratégique de la forteresse, le lieutenant-colonel Coster reprend en les adaptant des passages entiers d'un article sans doute rédigé par lui deux ans auparavant et paru dans la *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* du 3 avril 1867 où il insiste particulièrement sur l'intérêt des lignes de chemin de fer jouxtant la frontière allemande :

« Un grand prix doit être accordé à la forteresse de Luxembourg qui constitue le lieu de croisement de quatre lignes de chemin de fer, à savoir : 1. La ligne Strasbourg-Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg ; 2. La ligne Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg ; 3. La ligne Liège-Spa-Luxembourg ; 4. Mayence-Sarrebruck-Sarrelouis-Trèves-Luxembourg. Les deux premières lignes, qui se rejoignent à Luxembourg, courent à peu près parallèlement à la frontière française, touchent à plusieurs places fortes et restent en relation directe de façon multiple aussi bien avec le cœur du réseau français à Paris qu'avec le sud ou le nord de la France. Le déploiement stratégique des forces françaises sera grandement avantage par ces voies de chemin de fer tandis qu'un transfert à volonté du Nord vers le Sud et inversement sera facilité, *d'autant plus qu'à l'intérieur des frontières françaises, la ligne Charleville-Sedan-Thionville est reliée à la ligne Metz-Nancy-Lunéville-Saverne-Strasbourg courant parallèlement à la frontière, laquelle, grâce à la ligne projetée Thionville-Saarguemines-Bitche-Hagenau, sera dans peu de temps non seulement fortement réduite mais se rapprochera aussi considérablement de la frontière*⁴⁵⁴. La troisième ligne, Luxembourg-Liège, court parallèlement à la frontière prussienne sur le territoire belgo-luxembourgeois ; elle relie les vallées de la Moselle et de la Meuse

⁴⁵² COSTER (J.) (Oberstlieutenant), *Geschichte der Festung Luxemburg seit ihrer Entstehung bis zum Londoner-Traktate von 1867: Mit besonderer Rücksicht auf die strategische Bedeutung und die kriegsgeschichtlichen Ereignisse dieses Platzes*, Nebst einem Plan mit sammtl. Festungswerken, Luxemburg, V. Bück, 1869, 189 p. ; ID, *Histoire de la forteresse de Luxembourg, depuis son origine jusqu'au traité de Londres en 1867 avec des considérations particulières sur l'importance stratégique et les événements historiques de cette place*, un plan de tous les ouvrages de fortification est ajouté à cette étude, Luxemburg, V. Bück, 1869, 204 p. L'ouvrage de J. Coster a été reproduit entièrement dans le *Luxemburger Illustrierte* de l'année 1931. Le journal illustré luxembourgeois bihebdomadaire donne une courte notice biographique sur son auteur. *Luxemburger Illustrierte*, janvier 1931, n° 2, p. 21.

⁴⁵³ *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*, 3.04.1867, cité dans MATSCHOSS (A.), *Die Kriegsgefahr von 1867...*, p. 51-54.

⁴⁵⁴ Ce dernier passage encadré par des * n'était pas présent dans l'article de 1867. Le lieutenant-colonel Coster suit donc avec attention les progrès réalisés par les Français à leur frontière. La ligne Thionville-Saarguemines-Bitche-Hagenau ne sera pas construite avant la guerre franco-prussienne. Le projet sera repris par l'Allemagne suite aux clauses du traité de Francfort. PICARD (Alfred), *Les chemins de fer français...*, III, p. 52-53.

sur le chemin le plus court et coupe la ligne Cologne-Liège-Bruxelles près de Verviers. Luxembourg est également le point de rencontre de cette ligne avec les deux premières citées. D'un point de vue français, ces trois lignes possèdent une valeur offensive et défensive considérable. La quatrième ligne qui relie les vallées du Rhin, de la Nahe, de la Saar et la Moselle est la plus importante d'un point de vue prussien car elle est la seule à réunir les théâtres de guerre belge et lorrain. Sans la possession de Luxembourg, la liaison entre les deux est gravement remise en question et menacée. Luxembourg aux mains des Français, en liaison avec Metz et les places de Longwy et Thionville séparées d'à peine trois ou quatre miles, paralyse sensiblement les opérations des armées du Rhin moyen et du Bas-Rhin ; Luxembourg est une base à ne pas dédaigner pour une offensive française contre la ligne du Rhin ; enfin c'est une menace non négligeable de l'ensemble de nos possessions de la rive gauche. L'importance considérable de cette place pour nos intérêts sera encore plus évidente après l'achèvement des voies de chemin de fer projetées Trêves-Cologne et Trêves-Coblence qui mettront directement en relation Luxembourg avec ces solides forteresses rhénanes, constituant en quelque-sortes l'avant-poste de celles-ci aussi bien sur le plan offensif que défensif »⁴⁵⁵.

De même le géographe militaire allemand Cardinal von Widdern donne un commentaire très instructif sur les suites de la crise ferroviaire franco-belge. Il espère que la Belgique a tiré les leçons de l'incident mais reste très prudent sur le comportement de la Belgique dans le cadre d'une guerre future. En effet, les clauses signées avec la France concernant le passage des trains français en territoire belge n'ont-elles pas rendu la vie plus facile à l'armée française ?

« La Belgique a sans doute tiré de cette crise ferroviaire survenue après l' « Affaire du Luxembourg » une maîtrise souveraine de l'utilisation ou du contrôle de son réseau ferroviaire oriental et ceci également sur le plan militaire, cependant la manœuvre militaire décrite ci-après n'est-elle pas susceptible de se produire désormais plus facilement que par le passé ? La France mobilise contre l'Allemagne, réunit une armée d'observation près de Givet, une grande armée devant le front du Rhin moyen entre Metz et Longwy, avec l'intention sous couvert de démonstration contre Trêves et Sarrebruck, d'envoyer inopinément l'armée d'invasion de ces deux points de rassemblement vers Liège par des transports massifs de troupe en chemin de fer. Soit la Belgique permet comme allié accueillant l'utilisation de ses lignes de chemin de fer du sud-est et fait sortir après le débarquement des troupes françaises sa propre armée nationale de son réduit anversoïse pour se joindre comme réserve à ses alliés opérant sur Aix-la-Chapelle. [Ce qui est une hypothèse injustifiable]. Soit la politique belge est réellement neutre ; la Belgique rassemble alors son armée en expectative à Anvers. La Belgique rompra-t-elle alors son contrat avec la Compagnie française des chemins de fer de l'Est concernant l'utilisation par cette compagnie des chemins de fer du sud-est ou sera-t-elle en mesure d'opposer aux troupes d'invasion françaises ses propres troupes, dans le cas où celles-là comme avant-garde seraient envoyées inopinément de la région de Longwy vers Liège sur des trains de transit bienveillants pour inclure ce point et les chemins de fer qui y conduisent dans le cadre de la « civilisation » universelle ? Ou encore sera-t-on capable du côté belge devant une telle éventualité, d'empêcher l'utilisation des voies ferroviaires par la destruction

⁴⁵⁵ *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*, 3.04.1867, citée in MATSCHOSS (A.), *Die Kriegsgefahr von 1867...*, p. 53-54. ; *Luxemburger Illustrierte*, 25 septembre 1931, n° 18, p. 266-267.

ponctuelle des lignes, uniquement pour demeurer « neutre » ? On doit espérer que la Belgique ne soit animée que d'une neutralité sincère »⁴⁵⁶.

Outre la pointe d'ironie sur l'universalisme français, on remarquera la phrase finale qui sonne un peu comme un avertissement en direction de la Belgique. La destruction des voies de chemins de fer serait considérée comme un signe de « neutralité sincère ». L'ouvrage du géographe allemand est intéressant à plus d'un titre. D'abord pour son contenu qui est très minutieux concernant le territoire belge et s'attarde longuement sur son importance dans le cadre d'une guerre future. Ensuite parce que de larges extraits de cet ouvrage très documenté sur le système défensif belge ont été traduits en français par les services du dépôt de la Guerre à Bruxelles, c'est-à-dire l'ancêtre des services de renseignements belges. Plus étonnant encore, cette traduction a été transmise au Deuxième Bureau français qui en possède une copie en tout point identique, à la fin de laquelle figure le *nota bene* suivant : « Cette traduction a été faite au dépôt de la Guerre de Bruxelles ».⁴⁵⁷ A moins d'une indiscretion d'un des membres du dépôt de la Guerre bruxellois, ceci laisse supposer une collaboration entre les deux services de renseignements. Il est regrettable qu'aucune date ne figure sur les traductions. Parmi les passages qui ont retenu l'attention des traducteurs, figure un extrait significatif sur les voies de communication belges :

« Le réseau des communications belges est le plus complet du continent. (...) En 1866, les lignes de chemins de fer belges avaient un développement de 2600 kilomètres plus 1306 kilomètres en projet – 29 canaux navigables et 226 milles géographiques de voies navigables, enfin 900 milles de routes pavées. D'après l'opinion émise par le ministre de la Guerre à l'occasion d'un débat soulevé à la Chambre sur les moyens défensifs du pays, le développement du réseau des chemins de fer le mettrait à même de mobiliser l'armée plus promptement que dans aucun des pays voisins »⁴⁵⁸.

D'après l'analyste, cette qualité du réseau belge est telle qu'elle dispense le stratège de trop s'attarder sur des réflexions relatives aux routes militaires tant elles sont nombreuses :

⁴⁵⁶ CARDINAL VON WIDDERN (Georg), *Belgien, Nordfrankreich, der Niederrhein und Holland als Kriegsfeld*, Breslau, Verlag von Max Mäzler, 1870. Supplement zu „Rhein- und Reinfeldzüge“. Mit dem Plan von Antwerpens Neubefestigung und zwei Skizzen, p. 34-35.

⁴⁵⁷ *La Belgique considérée comme théâtre de la guerre*, description topographique et militaire, traduit de l'ouvrage allemand intitulé *Belgien, Nordfrankreich, der Niederrhein und Holland als Kriegsfeld* von Cardinal von Widdern, SHAT 7N 1168. Aucune date n'indique hélas de quand date cette traduction qui demeure dans le Fonds 1870-1871 du Musée Royal de l'Armée. Ce dernier détail pourrait laisser penser que la traduction a été établie à l'époque de la guerre franco-allemande et transmis par le dépôt de la Guerre de Bruxelles aux services de renseignements français. MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 232.

⁴⁵⁸ MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 232 ; SHAT 7N 1168 ; CARDINAL VON WIDDERN (Georg), *Belgien...*, p. 29.

« Il est inutile d'énumérer les lignes et de faire des réflexions sur les routes militaires ainsi que cela est exigé pour les pays dont la viabilité serait défectueuse »⁴⁵⁹.

Sans entrer dans les détails, Georg Cardinal Von Widdern livre néanmoins sa perception stratégique de la configuration du réseau belge et de ses lignes les plus intéressantes :

« Les points de jonction Charleroi-Fleurus, Gembloux, Landen et Hasselt méritent surtout de fixer l'attention à cause de la position en ligne droite. Cette ligne formerait une base intermédiaire pour des opérations dirigées contre Bruxelles et Anvers et partant de la ligne de la Meuse ou de la ligne des chemins de fer. A une petite distance en arrière on trouve alors la ligne des chemins de fer de la Dyle. Cette ligne est coupée à Limelette, Louvain et Aarschot, près des défilés formés par les cours d'eau qui baignent ces localités ; elle est coupée par les voies ferrées qui passent la Meuse à Namur, Huy, Liège et Maastricht. Seule la partie Liège-Hasselt-Anvers est barrée par la place forte de Diest »⁴⁶⁰.

Le géographe cherche aussi à établir si le réseau belge est davantage favorable à la France ou à l'Allemagne. Il constate que pour atteindre le cœur du réseau à Malines, la ligne française en provenance de Quiévrain et Mons est plus courte que la ligne en provenance de Verviers et Liège. Qui plus est, la ligne en provenance d'Allemagne est aisément rendue impraticable par la destruction de tous les ouvrages d'art qui jalonnent son parcours, ouvrages « nécessités par suite du passage du chemin de fer à travers la vallée étroite et tortueuse de la Vesdre ainsi que par la Meuse et les autres ruisseaux qui font partie de la vallée de la Dyle ». La voie ne pourrait être reconstruite qu'au prix de grandes difficultés. Néanmoins, le géographe se réjouit de « la ligne droite Aix-la-Chapelle-Liège par le plateau de Welkenraedt-Herve, ligne déjà concédée » qui « enlève les avantages que possède la ligne française »⁴⁶¹.

Le géographe livre même à ses lecteurs les clefs d'une campagne réussie. Ainsi, en cas d'incursion en Belgique, il sera préférable d'occuper rapidement le terrain afin de sécuriser les voies qui pourraient être détruites non seulement par l'armée belge mais aussi par les habitants eux-mêmes qui occupent densément l'ensemble du territoire. Dans son matériel de campagne, le général allemand se munira utilement de la « Carte de Belgique indiquant toutes

⁴⁵⁹ *Ibidem*.

⁴⁶⁰ *Idem*, p. 30.

⁴⁶¹ *Ibidem*. Il s'agit là d'une analyse pertinente au regard des événements survenus en août 1914. Cependant, la ligne du plateau de Herve ne sera achevée qu'à la fin du XIXe siècle.

les voies de communication (1/60.000) » publiée par le Dépôt de la Guerre en 1866⁴⁶², carte « supérieurement gravée » même s'il est regrettable que les courbes de niveau y fassent défaut⁴⁶³. Rien n'a donc été laissé au hasard !

b. La perspective de l'envoi d'une flotte anglaise : espoirs belge et prussien

Du côté de la diplomatie anglaise, si au départ on reproche beaucoup à la Belgique « ombrageuse et fière » d'avoir favorisé par son obstination les conditions d'une guerre européenne, le *Foreign Office* n'est pas totalement dupe des ambitions françaises. A Londres, on finit par comprendre que derrière ses vœux pieux d'amitié commerciale, l'Empire français chancelant caresse des rêves politiques et militaires pour compenser ses camouflets successifs face à une Prusse en pleine ascension. Cependant, les avis sont partagés sur l'attitude à adopter : faut-il ou non tempérer la France dans ses ardeurs par une diplomatie plus offensive à son égard, en affichant par exemple sa ferme volonté de garantir le territoire belge ? La Reine Victoria souhaite sauvegarder en Europe l'image d'une Angleterre protectrice des petites nations du littoral comme la Belgique ou le Portugal. Plus réaliste que la Reine quant aux facultés d'intervention de l'armée, le cabinet Clarendon cherche à tout prix à garder les mains libres. Cette attitude prudente tranche avec les démarches conduites par l'ambassadeur à Bruxelles Lumley qui, à deux reprises au cours du mois d'avril, cherche à convaincre ses supérieurs d'approcher les signataires du traité de 1839 pour réactiver leurs promesses de garantie⁴⁶⁴. Les nombreux rapports envoyés par le diplomate anglais mettent à diverses reprises l'accent sur la menace française. Le 12 avril Lumley déclare dans un rapport à Clarendon, regretter que la Belgique n'ait plus guère confiance en l'amitié anglaise et soit de plus en plus tentée de se défendre par ses propres moyens. Cette introduction de Lumley justifie sans doute auprès de Londres sa récente conversation avec le ministre belge de la Guerre au sujet des capacités défensives belges. En effet, Lumley s'était entretenu de ce sujet délicat avec le général Renard en pleine crise diplomatique et sans aucune instruction de Londres. Or la conversation entre les deux hommes avait été poussée assez loin, au point que le ministre belge de la Guerre s'était cru autorisé à livrer à son interlocuteur les desiderata

⁴⁶² Sur l'élaboration des cartes militaires en Belgique, on consultera utilement LEMOINE ISABEAU (Claire), *La carte de Belgique et l'institut cartographique militaire (dépôt de la guerre) 1830-1914*, Bruxelles, Musée royal de l'Armée et d'histoire militaire, Travaux du centre d'histoire militaire, n° 23, 1989.

⁴⁶³ MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 232 ; SHAT 7N 1168 ; CARDINAL VON WIDDERN (Georg), *Belgien...*, p. 29.

⁴⁶⁴ THOMAS (D.H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 244-247 ; MILLMAN (R.), *British Foreign Policy...*, p. 127-144 ; CRAIG (G.A.), *Great Britain and the belgian railways dispute...*, p. 148-154.

belges en matière d'intervention militaire anglaise, non sans le prévenir que les mesures défensives belges seraient très défavorables au commerce en cas de non-intervention :

« La partie la plus faible d'Anvers, déclara son Excellence, se trouve du côté de l'Escaut mais dans deux ou trois ans, les défenses du côté du fleuve seront également complétées et renforcées à outrance ; les vieux forts de Lillo et Liefenscock (sic) seront rasés et la défense sera concentrée à un point supérieur de la rivière près du village de Calloo où, en plus du Fort Marie, se trouveront deux autres forts à feu convergent et quatre lignes de torpilles ⁴⁶⁵ (...) En référence au diagramme A ⁴⁶⁶, le Général Renard a dit que si l'Angleterre, en cas d'attaque soudaine, pouvait envoyer deux cuirassés dans l'Escaut et que ceux-ci étaient placés derrière la ligne de torpilles, ils commanderaient le coude de la rivière et, en s'ajoutant ainsi aux actuelles défenses, rendraient la position inexpugnable. En revanche, si la Belgique était laissée à ses seules ressources, des navires chargés avec des pierres seraient coulés devant les lignes de torpilles ; un ennemi serait alors obligé d'engager une guerre de digues et, même victorieux, ne pourrait apporter d'artillerie lourde devant Anvers. Le pire en coulant des navires étant qu'il pourrait être impossible plus tard de les tirer de l'embouchure de l'Escaut et que le passage de la rivière deviendrait impraticable pour les navires commerciaux pendant une longue période » ⁴⁶⁷.

Le général Renard est plutôt confiant sur la faisabilité de la manœuvre. Il pense que jamais Napoléon III n'attaquerait la Belgique par surprise et que même une attaque soudaine serait au moins connue vingt-quatre heures à l'avance. En revanche, le général Renard élude la question du droit de passage qui devrait nécessairement être accordé par les Pays-Bas à une escadre anglaise pénétrant dans l'embouchure de l'Escaut. Avec une certaine naïveté, le général belge dresse le portrait fantasmagorique d'une réaction directe de l'Angleterre :

« Dans l'éventualité où l'Angleterre est capable et désire assister la Belgique, l'information d'une quelconque mesure hostile prise contre ce pays atteindra l'Angleterre en une heure : il ne faudrait que trois heures à un duo de navires britanniques pour atteindre l'Escaut depuis les Downs. En vingt-quatre heures, 40.000 hommes pourraient être envoyés dans Anvers et en dix jours ou quinze jours, 60.000 de plus pourraient être placés dans ou aux abords de cette forteresse. Pour l'armement de l'infanterie, 140.000 fusils à chargement par la culasse d'un excellent modèle sont prêts, ce qui signifie deux fusils pour chaque homme et une réserve supplémentaire de la même arme est dans un état avancé à Liège » ⁴⁶⁸.

Les discours du général Renard à la Chambre révèlent davantage la personnalité d'un tribun plutôt que celle d'un stratège rigoureux. Au cours de conversations précédentes avec Lumley,

⁴⁶⁵ L'installation de ces lignes de torpilles dans l'estuaire de l'Escaut se révèle être un échec. Le Gouvernement belge décide finalement d'adopter le porte-torpilles. NA – UK, FO 10/304, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 2 janvier 1870.

⁴⁶⁶ Nous reproduisons ce diagramme dans notre corpus de cartes au chapitre correspondant.

⁴⁶⁷ NA – UK, FO 10/294, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), « most confidential », le 12 avril 1869.

⁴⁶⁸ *Ibidem*.

le général Renard s'était montré très confiant dans le système défensif belge. La progression d'un ennemi venant des côtés sud ou est serait ralentie, assurait le général, par les forteresses existantes :

« Jamais la progression des troupes depuis la frontière ne sera rapide aussi longtemps que la Belgique restera en possession de ses chemins de fer ; tous les chemins de fer de France passent sous le feu de la place de Namur (sic) qui peut tenir une semaine à dix jours, comme le peuvent aussi les forts de Liège, Diest, Aarschot et Lierre en connexion avec les défenses d'Anvers...⁴⁶⁹ »

Le rapport de Lumley du 12 avril 1869 contient également de nombreux renseignements techniques sur le camp retranché d'Anvers. Dans un rapport du 4 juin 1869, le diplomate anglais traite à nouveau des défenses anversoises avec un luxe de détails. Ses renseignements sont illustrés par des cartes militaires détaillant notamment les inondations qui seront tendues autour du camp retranché en cas de guerre. Lumley insiste sur l'importance de ces inondations, suffisantes pour empêcher l'avancée de troupes mais insuffisantes pour permettre la navigation. Ces informations ultrasecrètes lui ont été communiquées par les bons soins du général Renard⁴⁷⁰. Malgré des réticences manifestes à s'engager dans une quelconque alliance militaire avec la Belgique, le *Foreign Office* est naturellement friand de ce type de renseignements et félicite Lumley pour la qualité de ses informations⁴⁷¹. A bien des égards, durant l'année 1869, Lumley remplit véritablement le rôle d'un attaché militaire⁴⁷² en transmettant un grand nombre d'informations à caractère stratégique. Il transmet ainsi les pages de la nouvelle carte topographique de Belgique avec la collaboration du ministre des Affaires étrangères Jules Vanderstichelen⁴⁷³, un article de presse sur l'organisation du camp de Beverloo⁴⁷⁴ et un article sur le démantèlement de la forteresse de Luxembourg⁴⁷⁵. Plus important encore, quelques mois après la fin de la crise franco-belge, Lumley parvient, grâce à ses bons rapports avec le général Renard, à lui soutirer des informations plus confidentielles

⁴⁶⁹ *Ibidem*.

⁴⁷⁰ NA – UK, FO 10/296, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 4 juin 1869. Il est probable que la traduction de l'ouvrage du Cardinal von Widdern retrouvée dans les archives militaires françaises ait été également transmise par l'indiscret général Renard.

⁴⁷¹ NA – UK, FO 10/291, *Foreign Office* (Londres) à Lumley (Bruxelles), le 7 juin 1869.

⁴⁷² L'Angleterre ne détachera un attaché militaire à Bruxelles qu'en 1891, ce qui témoigne bien d'une politique anglaise très peu investie dans les affaires du continent jusqu'à cette date. JACOBS (E.-A.), *Les officiers de la légation britannique à Bruxelles (1891-1914)*, in *Annales du XLIII^e Congrès de la Fédération des cercles d'Archéologie et d'Histoire de Belgique (1974)*, p. 425-431.

⁴⁷³ NA – UK, FO 10/294, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 7 avril 1869.

⁴⁷⁴ NA – UK, FO 10/297, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 24 août 1869.

⁴⁷⁵ Le ministre d'Angleterre fait écho à l'avis de nombreux militaires sur ce démantèlement. Il estime, en raison des faibles démolitions et du caractère naturellement stratégique de la place, que ses remparts seraient vite relevés en temps de guerre. NA – UK, FO 10/296, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 4 juin 1869.

encore. Au cours d'une de leurs conversations, le général Renard lui montre « un remarquable mémoire en vue de faciliter la mobilisation de l'armée belge et la concentration de toutes les garnisons de Belgique en cas d'invasion d'une Puissance étrangère »⁴⁷⁶. Il s'agit essentiellement d'un guide ferroviaire à des généraux à la tête des différents districts territoriaux et à destination des directeurs des compagnies de chemins de fer, à qui un certain nombre de copies sont fournies deux fois l'an⁴⁷⁷. Le guide est en effet révisé tous les six mois en fonction des légères modifications apportées aux effectifs. Les anciennes copies sont alors renvoyées au ministère de la Guerre où elles sont détruites. Dans son rapport du 3 octobre 1869, Lumley décrit fidèlement ce qui lui a été présenté par le général Renard, avec un orgueil difficilement contenu, comme « un travail de longue haleine pour lequel le pays est redevable uniquement à l'action du général Renard mais dont l'existence est bien entendu inconnue du public »⁴⁷⁸. La description détaillée par Lumley du document dévoilant les moindres aspects de la mobilisation belge laisse songeur quant au degré d'imprudence du général Renard :

« Il s'agit en réalité d'un guide ferroviaire qui doit être utilisé en cas de mobilisation de l'armée. Il montre le nombre d'hommes à transporter vers toutes les stations de chemin de fer connectées avec les dépôts dans le voisinage d'Anvers et vers lesquelles il est nécessaire de les convoier dans trois cas selon que l'attaque vienne du Nord, du Sud ou en cas de surprise, c'est-à-dire sans déclaration de guerre. Ce guide montre aussi le nombre de chevaux actuellement en service qui doivent être transportés de la même façon et donne les heures de départ et d'arrivée à chaque station de tous les trains qui seront requis pour le transport des troupes à travers le pays lors de ces occasions »⁴⁷⁹.

Le *Foreign Office* profite de l'indiscrétion du général Renard pour demander à son ministre d'obtenir une copie dudit document. Lumley adresse alors sa demande au ministre belge de la Guerre en prétextant que la copie fournie pourrait servir utilement de modèle à l'Angleterre en vue d'établir un travail similaire pour son propre plan de mobilisation. Le général Renard, quelque peu refroidi, opère alors une retraite prudente et précise qu'il doit en demander l'autorisation au Roi. Il est néanmoins manifeste que le général Renard est particulièrement soucieux de plaire à l'Angleterre puisqu'il précise que s'il obtient l'autorisation, il ajoutera au

⁴⁷⁶ NA – UK, FO 10/297, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 3 octobre 1869.

⁴⁷⁷ On peut se demander si les directeurs de compagnies étrangères étaient également pourvus de documents aussi confidentiels.

⁴⁷⁸ NA – UK, FO 10/297, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 3 octobre 1869.

⁴⁷⁹ *Ibidem*.

dit travail un travail similaire pour la concentration rapide à Anvers des chevaux et provisions pour une armée de 100.000 hommes⁴⁸⁰.

Enfin, le 24 octobre 1869, suite à une visite des Ardennes belges, Lumley revient sur les arrière-pensées stratégiques françaises concernant le réseau ferroviaire belgo-luxembourgeois. Après avoir emprunté ledit réseau, il se déclare désormais convaincu que l'intérêt français dans cette affaire n'était pas uniquement économique. Il attire l'attention du *Foreign Office* sur la ligne Arlon – Marloie – Liège : « Le chemin de fer du Grand Luxembourg d'Arlon à Marloie et ensuite par la vallée de l'Ourthe vers Liège, qui constituait la ligne que le Marquis de Lavalette était désireux d'acquérir, court à travers une contrée ouverte et fertile et il ne fait aucun doute que la possession de cette ligne par la France faciliterait le mouvement des troupes impériales vers le Rhin...⁴⁸¹ ». Outre les renseignements fournis, le diplomate ne cherche-t-il pas aussi à justifier ainsi ses appels répétés en faveur d'une intervention anglaise lors de la crise ferroviaire franco-belge ?

Nous avons vu que du côté prussien, l'intérêt que pourrait manifester l'Angleterre pour la défense du territoire belge est l'objet de toutes les attentions. Une fois la crise aplanie, les rapports de Balan et de Bernstoff continuent à prêter une grande attention aux relations militaires belgo-anglaises. Suite à la visite de Lord Clarendon à la mi-août 1869 à Bruxelles, Balan profite d'une conversation à ce sujet avec le baron Lambert pour le sonder sur l'existence d'une éventuelle alliance militaire belgo-anglaise au cours de la crise. Le secrétaire général de la politique belge, rompu à ce type de conversations, a bien compris le sens des approches de Balan. Il lui répond sur le ton de la confiance : « l'Angleterre n'a pas l'habitude de prendre des engagements formels d'avance, elle attend les événements »⁴⁸².

Une autre question taraude la diplomatie prussienne. Au sortir de la crise franco-belge, une rumeur diplomatique circule selon laquelle un conseil de guerre aurait été tenu à Paris au cours duquel la décision est prise d'envahir la Belgique. Selon Bismarck qui s'ouvre de cette

⁴⁸⁰ Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 23 octobre 1869, NA-UK, FO 10/297. Le document ne sera finalement pas transmis. Toutefois, Lumley reviendra à la charge en octobre 1871 auprès du ministre des Affaires étrangères le Baron d'Anethan. Ce dernier s'est empressé de délivrer le document. La médiation anglaise l'année précédente lors du conflit entre la France et la Prusse n'est peut-être pas étrangère à cette décision, à moins que ce ne soit dû plus prosaïquement au changement de ministère survenu entretemps et au manque de suivi des dossiers. Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 20 octobre 1871, NA-UK, FO 10/321.

⁴⁸¹ NA – UK, FO 10/297, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 24 octobre 1869.

⁴⁸² AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 18 août 1869.

affaire à Bernstoff, un informateur digne de confiance atteste que le conseil de guerre aurait eu lieu à Paris le 6 mars. Sur ordre du général Bazaine, le général Bourbaky aurait alors immédiatement quitté Metz pour se rendre à Lille afin d'y organiser l'armée destinée à envahir la Belgique. La France n'aurait stoppé ses préparatifs que suite à la menace d'une intervention anglaise. Toujours selon cet informateur bien renseigné, l'Angleterre fut de fait très vite mise au courant des intentions françaises. Une invasion française de la Belgique constituait pour elle un *casus belli* ; c'est pourquoi le Cabinet londonien a immédiatement ordonné à quelques navires de la Flotte de Sa Majesté de croiser en avant de l'estuaire de l'Escaut afin d'ouvrir la voie à un corps expéditionnaire britannique. L'Angleterre disposait à ce moment de 10.000 hommes immédiatement disponibles pour prêter appui à la garnison belge à Anvers. L'information semble suffisamment sérieuse aux yeux de Bismarck pour qu'il cherche à savoir auprès de Bernstoff si elle est fondée⁴⁸³.

Bernstoff s'engage alors dans un travail de classement du courrier expédié au cours de l'année écoulée afin de repérer dans sa correspondance les traces éventuelles d'une intervention militaire britannique. Il explique d'abord pourquoi il ne croit pas à la tenue d'un conseil de guerre à Paris à cette date. En admettant qu'une telle réunion ait eu lieu, elle n'a pu se tenir qu'à la fin du mois de février ou aux tous premiers jours du mois de mars. Quant au croisement de navires anglais devant l'estuaire de l'Escaut, il y croit encore moins car il n'aurait pas manqué d'être informé d'une pareille initiative. La seule information digne d'intérêt à cette époque, rappelle Bernstoff, est son rapport du 15 mars 1869 où il informe Berlin qu'un ordre a effectivement été donné par le ministre de la Marine pour que la flotte se tienne prête à intervenir. Mais le reste de sa correspondance témoigne bien à ses yeux de l'extrême prudence que l'Angleterre a manifestée tout au long de la crise franco-belge⁴⁸⁴.

Le 15 février 1870, Balan confirme les doutes de Bernstoff. Au cours d'une conversation avec l'ambassadeur britannique à Bruxelles Lumley à propos de cette rumeur, ce dernier lui a confirmé n'avoir jamais entendu parler du moindre plan de guerre français et encore moins d'une intervention de la part de son Gouvernement. Dans la mesure, explique Balan, où Lumley a été des plus catégoriques et qu'il fut par ailleurs une des personnes les plus impliquées de la diplomatie à l'époque, il est à peu près certain que la rumeur est

⁴⁸³ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Bismarck (Berlin) à Bernstoff (Londres), le 18 août 1869.

⁴⁸⁴ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Bernstoff (Londres) à Bismarck (Berlin), le 28 janvier 1870.

complètement infondée⁴⁸⁵. En revanche, que l'Angleterre se soit tenue prête à intervenir au premier coup de canon, Bernstoff croit en obtenir la confirmation suite à une conversation avec le Roi des Belges Léopold II au cours d'un voyage à Londres en mai 1870. Alors qu'ils conversaient tous les deux de la crise franco-belge de l'année précédente, de l'importance d'Anvers et de la facilité pour l'Angleterre de protéger le port belge avec sa flotte, le souverain belge s'est exclamé : « Oui, et combien la flotte anglaise était prête militairement pour être là dans les plus brefs délais ». Et le Roi d'ajouter, peut-être pour impressionner son interlocuteur, que le camp d'Anvers possède déjà 2000 canons rayés avec le nouveau système prussien et en comptera prochainement 4000. Bernstoff note avec intérêt que malgré les coupes sombres opérées à Londres dans le budget de la Guerre, l'Angleterre est donc toujours capable d'envoyer un corps expéditionnaire sur le continent. Quant à l'armement belge d'Anvers, il le qualifie de « colossal » et note avec satisfaction que le souverain belge a marqué des signes appuyés de germanophilie envers lui et son épouse⁴⁸⁶.

⁴⁸⁵ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 15 février 1870.

⁴⁸⁶ AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Bernstoff (Londres) à Bismarck (Berlin), le 1^{er} juin 1870.

III. LA FRONTIERE FRANCO-BELGE

Introduction : Quelques notions de géographie militaire

La France a 285 kilomètres de frontières communes avec l'Allemagne ; elle en a 300 de communes avec la Belgique. L'absence d'obstacle naturel continu, si ce n'est le massif des Ardennes entre le Luxembourg et la Meuse, explique que la région du Nord a toujours constitué par le passé une voie de passage et d'invasion. A toutes les époques, de grandes batailles s'y sont déroulées. En 1710, durant la guerre de succession d'Espagne, ont lieu les batailles de Douai, Béthune, Aire et Saint-Venant ; en 1792-1794, les batailles de Jemappes et de Fleurus ; en 1814, les Alliés y empruntent les vallées de la Sambre et de l'Oise jusqu'à Soissons¹.

D'un point de vue stratégique, la frontière franco-belge, de la mer à Longwy, se divise en trois sections qui correspondent à des différences topographiques notables. La première partie va de la mer du Nord à la Sambre, la deuxième partie est comprise entre la Sambre et la Meuse et la troisième partie court de Givet sur la Meuse à Longwy aux sources de la Chiers. Chacune de ces parties, eu égard à ses spécificités orographiques et hydrographiques, possède un ou plusieurs points de pénétration que l'on désigne en langage militaire sous le terme de « trouée ». Ces trouées naturelles ont été largement comblées du temps de Vauban par une politique de fortification systématique de la frontière nord².

De la mer du Nord à la Sambre

La première partie se développe sur près de 150 kilomètres depuis la mer du Nord jusqu'aux collines qui bordent la rive gauche de la Sambre. La frontière file ici à travers la plaine immense qui s'étend depuis les collines de l'Artois jusqu'aux bouches du Rhin. La côte de la mer du Nord est basse, encombrée de dunes de sable parallèles au rivage. La région côtière est parfois au-dessous du niveau de la mer. Les collines de l'Artois dominent légèrement la plaine

¹ BOULANGER (Philippe), *La géographie militaire française*, Paris, Economica, 2002 p. 436.

² Toutes les descriptions géographiques que nous avons rencontrées reprennent le plus souvent les mêmes éléments en les structurant toutefois de façon différente. La structure descriptive qui nous a paru la plus complète est celle proposée par un mémoire rédigé à la fin de la carrière du général Séré de Rivières par un historien publiciste : TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France, II : La Frontière*, Paris, Librairie Germer Baillère et Cie, 1882. Sur Eugène Tenot et le contexte de rédaction de son ouvrage, voir infra notre chapitre sur la défense de la frontière nord après la guerre franco-allemande de 1870.

flamande, où le mont Cassel atteint 157 mètres d'altitude. Au delà de la Scarpe, existe un plateau de 200 mètres d'altitude environ (collines de Bois Saint-Hubert, 266 mètres). Sauf le bois de Raismes entre l'Escaut et la Scarpe et le bois de Mormal sur la rive gauche de la Sambre à proximité de Maubeuge, le pays est découvert avec de multiples belles prairies, surtout en Flandre. Les principaux cours d'eau coulent en direction de la Belgique : l'Yser, la Lys, la Scarpe, l'Escaut et la Sambre. La Lys et la Scarpe appartiennent au bassin de l'Escaut. La plupart des rivières sont tributaires de l'Escaut, de la Sambre ou vont directement à la mer ; ce sont des cours d'eau réguliers, de faible pente, traversant des terrains souvent perméables. Cette région compte parmi les régions les plus industrielles et peuplées d'Europe. Les installations industrielles en font des objectifs stratégiques importants. L'absence de toute frontière naturelle, si ce n'est la possibilité de tendre des inondations artificielles, et l'abondance des voies de communication justifient que l'ensemble de cette région soit désigné militairement sous le terme de « trouée du Nord ». Afin de fermer cette trouée à un envahisseur, le Génie français y a établi depuis Vauban un dense réseau de places fortes³.

Section comprise entre le littoral et la Lys : cette région de la frontière est protégée par le quadrilatère Dunkerque, Bergues, Bourbourg et Gravelines. Tant que la France reste maîtresse de la mer, une armée française réunie au camp de Dunkerque est parfaitement inexpugnable. C'est-à-dire qu'elle y trouverait, le cas échéant, une base d'opérations et un refuge éventuel extrêmement avantageux. Son utilité apparaîtrait surtout dans le cas où l'armée française aurait à lutter contre un ennemi déjà parvenu dans le bassin de la Seine. La ligne de l'Aa qui court parallèlement à la frontière belge, un peu plus en retrait, est encore défendue au sud de la position de Dunkerque par la place de Saint-Omer. La ligne de l'Aa est prolongée par la ligne de la Lys avec les places d'Aire-sur-la-Lys et de Saint-Venant⁴. Jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale, une attaque en provenance de Belgique contre cette section excentrée de la frontière est jugée peu probable.

³ BOULANGER (Philippe), *La géographie militaire française...*, p. 436-437 ; TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France*, II : *La Frontière*, Paris, Librairie Germer Baillière et Cie, 1882, p. 307-308 ; ENGERAND (F.) (Député du Calvados), *Le secret de la frontière (1815-1871-1914)*, Paris, Ed. Bossard, 1918, p. 33-42 ; VOULQUIN (G.) (Délégué de l'Union des sociétés de tir de France), *Frontières françaises, forts, camps retranchés*. Introduction de M. Pierre Baudin. (député). Partie I : *Frontières du Nord et de l'Est ; Positions de seconde ligne ; Camp retranché de Paris*, Paris, Larousse, 1908-1909, p. 9-14 ; SHD/DAT 1M 1169, PRUDON, colonel, directeur des fortifications, Mémoire sur l'ensemble de la défense de la frontière nord et sur l'importance et le rôle que remplit dans cette défense chacune des places de la direction de Lille, en tenant compte des conditions nouvelles dans lesquelles elles se trouvent placées sous la double influence de la rapidité des voies de communication par voie ferrée et des progrès de l'artillerie, 12 août 1865, 19 pages.

⁴ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 318-319.

Section comprise entre la Lys et l'Escaut : une des portions stratégiques les plus importantes de la frontière. En avant-plan, Lille dotée de son enceinte classique et de sa veille citadelle. En seconde ligne, Béthune à proximité de Saint-Venant sur la Lys. Béthune, vieille composante du pré carré de Vauban, est située sur le canal d'Aire à la Bassée. Au centre de cette région coule la Scarpe, affluent de la Lys. La Scarpe prend sa source dans les collines de l'Artois, passe à Arras, Douai, Marchiennes et Saint-Amand pour aller se jeter dans l'Escaut à Mortagne sur l'extrême frontière. De son côté l'Escaut, après avoir traversé Cambrai, passe à Bouchain, Valenciennes et Condé où il tourne au nord-ouest jusqu'à son confluent avec la Scarpe. L'espace compris entre les deux cours d'eau atteint une quinzaine de kilomètres de largeur entre Marchiennes et Bouchain. La grande forêt de Raismes recouvre tout le pays allant de la Scarpe à l'Escaut près du confluent entre Saint-Amand, Valenciennes et Condé. Arras et Douai sur la Scarpe sont de vieilles villes fortifiées. Nous avons de même sur l'Escaut Cambrai, Bouchain, Valenciennes et Condé. L'ensemble constitue un système difficile à entamer qui fournit à une armée d'opérations un excellent point d'appui. Il est couramment admis qu'une attaque contre cette section de la frontière nord déboucherait certainement de Namur, Charleroi et Mons et conduirait l'ennemi sur la ligne de l'Escaut vers Condé, Valenciennes et Bouchain. C'est la ligne naturelle d'opérations d'une aile allemande couvrant l'armée en marche sur la trouée de l'Oise. L'Escaut constitue un obstacle naturel de taille. Il ne comporte aucun gué tandis que des écluses et barrages permettent de tendre des inondations dans la vallée. L'armée française qui défendrait la ligne de l'Escaut contre un ennemi venant de Namur, Charleroi et Mons aurait son flanc gauche couvert par Condé, place forte au confluent de la Hayne et de l'Escaut ; le centre serait protégé par l'importante place de Valenciennes et le flanc droit par le Quesnoy et Bouchain. Ces places fourniraient d'ailleurs autant de têtes de pont pour déboucher en avant et prendre l'offensive. Valenciennes, avec son enceinte bastionnée, est le pivot de la position. Quant à la ville de Cambrai qui surveille la droite extrême de la position sur l'Escaut, elle possède, indépendamment d'une enceinte obsolète, une citadelle bien placée⁵.

Section comprise entre l'Escaut et la Sambre : l'espace ne compte pas plus de trente kilomètres. La petite place du Quesnoy est à peu près à mi-chemin entre Valenciennes et la

⁵ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 319-323 ; NIOX (Gustave- Léon) (commandant), *Géographie militaire : France*, 2e édition, Paris, L. Baudouin, 1881, p. 97-99 ; SHD/DAT 1M 1169, PRUDON, colonel, directeur des fortifications, Mémoire sur l'ensemble de la défense de la frontière nord...

Sambre. Le ruisseau marécageux de la Rhonelle fournit des positions avantageuses pour défendre l'intervalle entre les deux places. Entre le Quesnoy et le cours de la Sambre, s'étend la forêt de Mormal impraticable en dehors des chaussées qu'il est facile d'intercepter⁶. A cheval sur la Sambre, à l'extrême frontière : Maubeuge. Ses fortifications datent du temps de Vauban et n'ont pas été remaniées avant 1870. Le corps de place, la ville, n'a pas plus de six cents mètres de diamètre. Construite en majeure partie sur la rive nord de la Sambre, elle est entourée d'une enceinte de sept fronts bastionnés, dominés de toutes parts. C'est proprement un nid à bombes. Elle était déjà considérée à la fin du XVIIIe siècle comme une des mauvaises places de la frontière de fer même si elle avait rempli son rôle en 1793. Elle résiste encore en 1814 mais succombe en 1815. La place n'a pas été remaniée avant 1870. Malgré l'établissement d'un grand camp retranché après la guerre franco-allemande, l'enceinte proprement dite ne sera pas remaniée avant 1914 ! « Pas d'abris bétonnés. Quelques antiques casemates. (...) Il faut cependant remarquer la construction extrêmement solide des voûtes et murailles pour lesquelles Vauban avait fait venir les pierres de taille nécessaires, ne voulant pas se contenter de briques généralement usitées dans la région⁷. » Maubeuge forme un saillant assez prononcé de la frontière française et constitue, à l'instar de Lille, une bonne base d'offensive et un débouché excellent sur les plateaux qui s'étendent vers Mons, Bruxelles et Namur⁸.

De la Sambre à la Meuse

La deuxième partie de la frontière franco-belge, entre les collines de la Sambre et le point où la Meuse entre en Belgique, accuse un relief plus prononcé. De la Sambre aux sources de l'Oise, le terrain est fortement ondulé tandis que la région comprise entre les sources de l'Oise et la Meuse appartient au massif des Ardennes. Entre la Sambre et la Meuse, à l'origine des bassins adossés de l'Oise et de la Sambre, la frontière forme un rentrant très prononcé connu sous le nom de « trouée de l'Oise ». Ce point faible appelle toute notre attention. Ses caractéristiques sont les suivantes : la Sambre part de Nouvion-en-Thiérache et coule sur quelques kilomètres en direction du Nord-ouest jusqu'au pied des collines de l'Artois. A partir de là, elle opère un changement complet de direction et coule continuellement vers le Nord-est en arrosant successivement les villes fortifiées de Landrecies, Maubeuge, Charleroi

⁶ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 323.

⁷ CLEMENT-GRANDCOURT (général), *Le drame de Maubeuge*, Paris, Payot, 1935, p. 29.

⁸ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 323-324 ; SHD/DAT 1M 1169, PRUDON, colonel, directeur des fortifications, Mémoire sur l'ensemble de la défense de la frontière nord...

et enfin Namur, confluent de la Sambre et de la Meuse. Parallèlement, à trente kilomètres au sud, l'Oise coule de Belgique en France, sa rive droite adossée jusqu'à Guise aux côtes de la Thiérache. La dépression intermédiaire entre la Sambre et les sources de l'Oise constitue un véritable couloir s'étirant de Guise à Namur. C'est cette dépression que l'on nomme en langage militaire la « trouée de l'Oise » parce qu'elle donne accès à la vallée de l'Oise qui se dirige en droite ligne vers Paris. Les stratèges parlent également de « trouée de Chimay », ville à proximité de laquelle l'Oise prend sa source et les plus alarmistes la nomment même affectueusement l'« esplanade de Paris ». Les collines de la Meuse de Dinant jusqu'à Namur constituent le seul barrage naturel de ce point de pénétration du côté belge. Du côté français, les généraux considèrent pendant longtemps que les forêts de Marlagne au Nord et de la Thiérache au Sud constituent des obstacles naturels avant qu'elles ne soient largement déboisées et percées de routes et chemins de fer⁹.

Vauban avait renforcé la trouée de l'Oise par une triple ligne de défense : Philippeville et Mariembourg en première ligne ; Avesnes-sur-Helpe et Rocroi en seconde ; Guise, La Fère et Laon en troisième. A la chute du Premier Empire, le traité de Paris du 30 mai 1814 vient fixer les limites de la France de Louis XVIII. Pour atténuer le préjudice de la présence de la Prusse sur le Rhin, non seulement ce traité prend comme base le tracé frontalier de 1792 avec les trois enclaves françaises de Barbanson, Philippeville et Mariembourg mais il l'avance jusque Thuin et Dinant, donnant ainsi à la France tout le pays de Chimay, Florennes et Merbes-le-Château. Ce traité attribue *in fine* toute la lisière occidentale de l'Ardenne à la France de Dinant à Bouillon, Paliseul excepté. Echaudés par la folle équipée napoléonienne des Cent-Jours, les Alliés ne laissent à la France lors du second traité de Paris du 20 novembre 1815 que ses frontières de 1790. Ils attribuent ainsi le chevet de la trouée de l'Oise aux Pays-Bas de façon à donner à la Prusse et à la Sainte-Alliance une entrée en France en annihilant les défenses de Vauban sur ce point critique. En 1831, malgré des réclamations françaises, les traités de Londres continuent à confier la garde de la trouée de Chimay à la Belgique. De fait, lorsque nous analysons sur une carte le tracé de la frontière franco-belge à cette hauteur, un coin large et profond est inséré dans la frontière française. La ligne de ce rentrant contourne d'abord Givet et le tient isolé sur un long promontoire puis elle décrit un arc large de 45 kilomètres pour se replacer à Maubeuge dans le prolongement de Givet. Les communications

⁹ ENGERAND (F.), *Le secret de la frontière...*, p. 33-42 ; TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 308-309 ; BOULANGER (Philippe), *La géographie militaire française...*, p. 441 ; SHD/DAT 1M 1169, PRUDON, colonel, directeur des fortifications, Mémoire sur l'ensemble de la défense de la frontière nord...

directes entre les places de Maubeuge et Givet sont supprimées, ce qui permet d'ouvrir un large passage sur le point de la frontière le plus rapproché de Paris. Ainsi, la Belgique contrôle non seulement une bonne partie de la barrière de la Meuse, de Dinant à Namur mais elle contrôle également Philippeville et Mariembourg créées justement pour fermer la trouée. C'est la raison pour laquelle la France réclamera pendant longtemps le retour aux frontières de 1792 afin de récupérer le contrôle de la trouée de l'Oise¹⁰.

Fortifications :

L'espace de cinquante kilomètres environ qui forme, de la Sambre à la Meuse, la trouée de l'Oise n'est défendu par aucun obstacle fortifié sérieux, si ce ne sont les petites places d'Avesnes et de Rocroi. La partie de la trouée comprise entre la Sambre et cette dernière place est pour l'ennemi la plus aisément abordable. On n'y rencontre qu'une seule ligne de défense, celle de la Grande-Helpe au centre de laquelle se trouve la place d'Avesnes. La position s'étend sur une vingtaine de kilomètres des bords de la Sambre jusqu'à la forêt de Trélon. La forêt de Trélon peut être débordée facilement par divers chemins qui mènent de Philippeville et Mariembourg à la Capelle-en-Thiérache. Les villages d'Anor et Ohain marquent les positions à prendre pour défendre cette trouée. D'Hirson à la Meuse, le pays est recouvert d'épaisses forêts jusqu'aux gorges comprises entre Mézières et Givet. Les routes de Belgique en France qui courent à travers ces bois se croisent toutes à Rocroi, petite place qui occupe un plateau dénudé formant une éclaircie dans la forêt. Une attaque en provenance de Belgique déboucherait vraisemblablement de Namur et de Dinant par tous les chemins entre Sambre et Meuse. Une armée française appuyée côté gauche à la Sambre vers Maubeuge, côté droit aux forêts dont elle aurait soin d'obstruer les défilés, occuperait une bonne position défensive. En revanche, si l'armée française n'était pas concentrée en temps utile sur la Grande-Helpe et au débouché d'Anor et d'Ohain entre la forêt de Trélon et la forêt royale de Saint-Michel, l'ennemi déborderait aisément dans les plaines de l'Oise et les troupes françaises ne

¹⁰ FALLEX, *Allemagne (Confédération du Rhin), royaume de Prusse et empire d'Autriche : 1806-1814, avec les variations des frontières de la France de 1789 à 1815*, carte éditée chez Forest ; Memorandum du prince de Metternich, août 1815, *L'Europe, et surtout les puissances limitrophes de la France, ont le droit de demander que cet Etat ne demeure pas dans une attitude offensive* ; Lettre de Lord Liverpool à Castlereagh, le 23 août 1815 in *Correspondance, dispatches and other papers of viscount Castlereagh, second marquess of Londonderry*, London, William Shoberl, 1852. Tous ces documents sont cités d'après ENGERAND (F.), *Le secret de la frontière...*, p. 177-179. VAN DEN EYNDE (M.), *La fonction militaire de Mariembourg et de Philippeville*, in *Annales de la société archéologique de Namur*, XLIV, 1943-1944, p. 271-292 ; BERTRAND (F.), *Une place forte belge vers 1840: Philippeville*, in *En Fagne et Thiérache, cercle d'histoire régionale de Presgaux*, IV, 1968, p. 53-59.

trouveraient de position défensive qu'à l'arrière, éventuellement sur l'ancienne position de Guise mais surtout sur la Somme à Amiens, Péronne et Saint-Quentin et plus au sud encore dans le triangle stratégique La Fère – Laon – Soissons¹¹.

De la Meuse à Longwy

La troisième partie de la frontière part de Givet pour suivre à peu près parallèlement le cours de la Meuse puis celui de la Chiens jusqu'à hauteur de Longwy, à proximité du point d'intersection de la frontière française, belge et grand-ducale. Cette troisième section fait partie intégrante du massif ardennais qui se prolonge en territoire belge par les Ardennes luxembourgeoises et les landes marécageuses couvertes de bruyères des Hautes Fagnes. En territoire allemand, le massif ardennais se prolonge par la région non moins inhospitalière de l'Eifel. De Givet à Mézières, les rives de la Meuse sont couvertes à droite et à gauche de forêts épaisses percées de rares chemins qu'il est facile d'obstruer. La Semois se jette dans cette partie de la Meuse à Monthermé. Sa gorge profonde constitue à cette hauteur un obstacle de plus à franchir. La région entière de Mézières à Carignan est couverte par la Chiens et par la forêt qui coiffe les croupes entre la Meuse, la Chiens et la Semois. Le caractère montueux et boisé de cette région, l'absence presque totale de voies de communication, la pauvreté du sol en maints endroits tout comme la faible densité de population rendent le ravitaillement d'une armée problématique ; toutes ces données expliquent que cette portion de la frontière a toujours été considérée, au moins jusqu'en 1870, comme une barrière naturelle peu perméable aux mouvements de troupes. La « trouée de Stenay » est le point faible de ce bouclier naturel. Elle se trouve à l'extrémité méridionale du massif ardennais¹².

Cette trouée, quoique moins évidente que la « trouée du Nord » ou la « trouée de l'Oise », comporte plusieurs avantages. Avant tout, elle se dirige vers la portion de la vallée mosane Stenay – Sedan – Mézières qui offre le passage le plus praticable du fleuve, d'où le nom de « trouée de Stenay ». En effet, la Meuse traverse en amont les Hauts de Meuse dominés par la puissante forteresse de Verdun tandis qu'en aval de Mézières, son cours est profondément

¹¹ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 325-326 ; NIOX (Gustave- Léon) (commandant), *Géographie militaire : France...*, p. 97-100 ; SHD/DAT 1M 1169, PRUDON, colonel, directeur des fortifications, Mémoire sur l'ensemble de la défense de la frontière nord.

¹² SHD/DAT 7N 1163, *De Stenay à Trèves*. Travail d'hiver de M. le commandant Clerc. 8^e régiment d'infanterie, Saint-Omer, le 15 avril 1890 ; TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 309-310 ; ENGERAND (F.), *Le secret de la frontière...*, p. 171 ; BOULANGER (Philippe), *La géographie militaire française...*, p. 436.

encaissé jusqu'à Givet et bordé de forêts. Les coteaux de la Meuse n'offrent qu'un court répit entre Stenay et Mézières ainsi qu'entre Givet et Dinant avant de former à nouveau de véritables falaises entre Dinant et Namur. Autre avantage de la trouée de Stenay : elle est adossée vers l'est à la Gaume belge et au « Gutland » luxembourgeois, région plus fertile, au relief varié mais peu accentué, parsemée de pentes cultivées et principalement boisée sur les crêtes. Une armée allemande ou française, si elle prenait la décision de déborder quelque peu sur la Gaume belge dans son mouvement offensif, ne ferait après tout qu'écorner le sud-Luxembourg et le risque de s'attirer les repréailles de l'armée belge, plus prompte à se positionner sur la Meuse que sur la Semois, serait réduit. La région est naturellement plus fournie en voies de communication que l'Ardenne profonde. Ses voies de communication forment un réseau reliant au cours de la Meuse les cours de la Semois, de la Chiens, de l'Alzette et de la Moselle. Sedan est le principal point de convergence des routes du Luxembourg belge. Enfin, la proximité de cette trouée avec l'Allemagne permet un effet de surprise que n'autorisent pas les trouées de l'Oise et du Nord séparées de la frontière allemande par plusieurs journées de marche. Cette faible distance permet, qui plus est, un ravitaillement et une retraite plus confortables à des troupes offensives car elle évite l'étirement de leurs colonnes de marche à travers la Belgique et réduit ainsi les risques de contre-offensive sur leurs communications.

Avant 1870, le désavantage majeur pour une armée allemande qui souhaiterait emprunter cette direction est la proximité de Metz et Thionville, places fortes françaises menaçant gravement la gauche et les arrières d'une armée allemande en provenance du Rhin et passant par Trèves. Le danger de se voir couper de sa base arrière rhénane constitue d'ailleurs un des arguments traditionnels avancés par les stratèges français pour contester la pertinence d'un mouvement allemand à travers la Belgique. Cet argument est largement remis en question après 1870, dans la mesure où les Allemands possèdent Metz et Thionville, sécurisant ainsi de façon beaucoup plus efficace leur flanc gauche. La position de la forteresse de Luxembourg occupe dans ce cadre une place centrale à 40 kilomètres de Trèves, 26 kilomètres d'Arlon et Longwy, 29 kilomètres de Thionville, contrôlant toutes les routes vers la Belgique, la France et l'Allemagne. Sa possession est un avantage non négligeable en cas de conflit car elle garde, avec les forteresses de Longwy et Montmédy, l'entrée de la vallée de la Chiens et le cours inférieur de la Moselle¹³.

¹³ SHD/DAT 7N 1163, *De Stenay à Trèves*. Travail d'hiver de M. le commandant Clerc. 8^e régiment d'infanterie, Saint-Omer, le 15 avril 1890 ; TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 326-328.

Fortifications :

De Givet à Montmédy, du côté français, la frontière est couverte par le cours de la Meuse. Le saillant de Givet est enfoncé dans le territoire belge et cette ville est surtout considérée par l'armée française comme une place d'offensive. C'est par Givet que les troupes françaises, si leur mobilisation est suffisamment rapide, marcheraient sur Dinant, Namur et Liège pour menacer les arrières d'une armée prussienne en route vers Bruxelles, Charleroi et Mons. La ville de Givet est située à la sortie des gorges de la Meuse et se divise en trois parties. Sur la rive droite, se trouve Givet-Notre-Dame bâtie au sein d'un étroit vallon et dominée au sud par le mont d'Hauris pourvu d'ouvrages défensifs. Les crêtes au nord du vallon de la Houille sont également fortifiées. Givet-Notre-Dame est reliée par un pont à Givet-Saint-Hilaire construite sur la rive gauche et entourée d'une enceinte bastionnée. Enfin à l'ouest, sur les crêtes et flancs d'une haute colline, se trouve le fort de Charlemont. Un organe pentagonal, détaché au nord de la forteresse de Charlemont, est relié à celle-ci par un chemin couvert bardé de deux murs crénelés. Il s'agit du fort de Condé. En amont, Mézières, chef-lieu du département des Ardennes, se compose de deux villes distinctes : Charleville, le centre industriel et commercial, et Mézières, la cité administrative et militaire. La Meuse les sépare. Mézières est considérée avant 1870 comme une place très forte ; mais dominée de toutes parts, elle n'a plus après la guerre franco-allemande qu'une valeur médiocre en présence de la nouvelle artillerie rayée¹⁴.

La forteresse de Sedan dont l'origine remonte au XVe siècle commande le confluent des vallées de la Meuse et de la Chiers. Elle empêche la traversée de la Meuse. En avant de la trouée de Stenay, les places de Montmédy et Longwy interdisent également le passage. Une fois ces forteresses dépassées, l'ennemi trouve encore sur son chemin Rethel et Vouziers sur l'Aisne et les contreforts de l'Argonne. Enfin, Reims constitue le dernier rempart avant Paris. Cette dernière place ferme le cours de l'Aisne et de la Marne¹⁵.

¹⁴ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, pp. 326-328 ; NIOX (Gustave- Léon) (commandant), *Géographie militaire : France...*, p. 99-101. ; « Mézières » ; « Givet » ; « Sedan » ; « Longwy » et « Montmédy », in FRIJNS (Marco), MALCHAIR (Luc), MOULINS (Jean-Jacques) et PUELINCKX (Jean), *Index de la fortification française*, Welkenraedt, chez l'auteur Jean Puelinckx, 2008.

¹⁵ *Ibidem*.

A. Une frontière percée de toutes parts

1. L'accroissement des jonctions routières franco-belges

A l'époque où le système de la Barrière est érigé, en 1815, les forteresses de la première ligne, de Nieuport à Liège par Namur, commandent toutes les routes qui, de France, passent en Belgique, à l'exception de deux d'entre elles : celle de Lille à Courtrai par Mouscron et celle de Condé à Renaix par Leuze¹⁶. Ces forteresses sont reliées entre elles par la route de première classe, essentiellement stratégique, d'Ostende à Trèves. L'importance industrielle et sans doute aussi stratégique de l'entre-Sambre-et-Meuse – la porte de la trouée de l'Oise – incite l'Etat hollandais à y seconder les efforts de la province et des communes pour la construction de routes. L'Etat assume ainsi la totalité des frais de construction de la chaussée de Beaumont à Dinant qui est intégrée dans la route de première classe d'Ostende à Trèves ; il assume aussi la moitié des frais occasionnés par la route de Charleroi au Bruylot. Déjà certains projets à caractère économique comme la construction de la route de Charleroi à Beaumont ne se préoccupent guère des impératifs défensifs de la « Barrière » puisqu'ils créent de nouvelles voies de pénétration sur le territoire des Pays-Bas¹⁷.

Dès le début de l'indépendance belge, le développement économique sans précédent du Hainaut et de l'entre-Sambre-et-Meuse multiplie le besoin de connexions avec la France au détriment des principes défensifs. Cependant, les commissions militaires belges chargées d'étudier les différents projets routiers font encore régner un semblant d'ordre, ce qui ne manque pas de susciter l'aigreur des députés à la Chambre. Ainsi, lors du débat à propos des fortifications à établir sur la frontière nord, Monsieur de Mérode, député du Hainaut, déplore d'une manière générale les vues désuètes du ministère de la Guerre. Dans la mesure où l'entièreté du pays est située en zone frontière, l'opposition de l'armée à la création de nouvelles routes paralyse véritablement l'économie du pays :

« Remarquez en effet, messieurs, que les prohibitions du Génie ne se bornent pas à la contrée qui s'étend au nord du Démer ; elles s'étendent ailleurs encore. Ainsi l'on empêche en ce moment en Hainaut la construction d'une route de Maubeuge vers Binche, achevée sur le territoire français, comme si dans un pays de plaine les borbiers qui arrêtent les relations commerciales pouvaient arrêter une armée qui passe à travers champs, et préserver la Belgique d'une sérieuse invasion française ! On

¹⁶ DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 33.

¹⁷ GENICOT (L.), *Etudes sur la construction des routes en Belgique...*, p. 500-505.

me dira que le système défensif par la boue subsiste en France, et que les chambres en prennent peu de souci. Et ceci est trop vrai, pourquoi ? Parce que tous les départements maritimes et ceux de l'intérieur s'inquiètent peu de certains préjudices dont souffrent les départements frontières peu nombreux comparés aux autres. Cependant deux fois la France fut envahie de notre temps, et l'on n'a pas vu les mauvais chemins empêcher les alliés d'entrer deux fois dans Paris. On arrête en France l'achèvement de la route de Mons vers Bavai, et j'y ai vu en été même, de mes yeux, des voituriers transportant des perches pour les houillères abîmer leur attelage pour se tirer d'affreux bourbiers qu'on rencontre en beaucoup d'endroits sur l'ancienne voie romaine qui réunit les deux villes de l'ancien Hainaut. Arrive la guerre ! et les canons ennemis sauront bien quitter le chemin que les charrettes sont forcées de suivre, et traverser la plaine pour combattre comme à Malplaquet si le sort des batailles leur est propice »¹⁸.

En avril 1856, dans la discussion du budget du ministère des Travaux publics intégrant la construction de nouvelles routes, le député flamand Vandenpeereboom rappelle les conditions particulières qui étaient faites jadis à la Flandre occidentale, du fait de sa frontière commune avec la France :

« Entre Adinkerke et Courtrai, sur une frontière de plus de 20 lieues, il n'existait naguère encore que trois routes reliant les deux pays ; le génie militaire ne voulait pas en construire d'autres, parce que ces routes facilitaient le transport du matériel de guerre et le mouvement des troupes. C'est ainsi que la construction de routes a été entravée longtemps sur la frontière. Depuis lors, il est vrai, les rigueurs des principes de stratégie ont été tempérées. On a compris que, pour le transport des engins et du matériel de guerre, on n'avait plus absolument besoin de chaussées et que l'artillerie volante par exemple pouvait se passer de routes pavées. Mais en attendant les villes qui se trouvaient dans cette position topographique ont été privées de voies pavées. (...) Ainsi par exemple, les routes, depuis trop longtemps attendues, de Poperinghe par Reningbelst et Locre à Bailleul, et d'Ypres par Messines et Ploegsteert à la frontière, sont dans ce cas, (...) »¹⁹.

En réalité, sous la pression de l'économie et des édiles locaux, l'autorité militaire belge est depuis longtemps complètement dépassée par les événements. En 1850, on compte déjà trente-deux jonctions routières franco-belges contre seulement quinze en 1830²⁰. De fait, lors des débats tenus au sein de la commission militaire de 1851, le général Goblet déplore que la frontière franco-belge soit devenue un véritable gruyère :

« Il existe actuellement :

Une chaussée de Dunkerque à Bruges, passant entre Ypres et Nieuport ; une autre de Lille par Warneton entre Ypres et Menin ; trois chaussées, un canal et un chemin de fer, venant aussi de Lille et passant entre Menin et Tournai ; deux chaussées partant de

¹⁸ APC, 11 février 1846, p. 626.

¹⁹ APC, 30 avril 1856, p. 1276.

²⁰ PLACQ, G., *Le développement du réseau routier belge...*, p. 446.

Valenciennes et de Condé, et se dirigeant entre Tournai et Ath ; deux chaussées venant du Quesnoy et de Maubeuge par Bavay entre Ath et Mons ; trois chaussées de Maubeuge à Avesnes par Beaumont, se dirigeant entre Mons et Charleroi.

De Charleroi à Namur, où la Sambre formait autrefois un obstacle de quelque valeur, les ponts nombreux du chemin de fer sur cette rivière²¹ et le nouveau réseau de routes de diverses natures exécutées entre Sambre et Meuse ont rendu l'entrée, par cette partie de la frontière, indépendante des forteresses voisines.

Entre Namur et Huy, le Gouvernement vient d'autoriser la construction d'un pont à Andenne pour relier, vers ce point, les chaussées de la rive droite de la Meuse à celles de la rive gauche.

Enfin, de Huy à Liège, le chemin de fer a exigé l'établissement d'un pont au Val-Saint-Lambert, tandis que l'existence de celui du Val-Benoit a déjà soustrait la traversée de la Meuse près de Liège à l'action de la citadelle et du fort de la Chartreuse.

En présence de ces communications multipliées que n'intercepte aucune place forte, on doit admettre que la première ligne du système défensif de 1815 a beaucoup perdu de son importance et cela malheureusement quand seule elle peut servir à couvrir la capitale »²².

A cette longue énumération, il faudra ajouter bientôt les nombreuses lignes de chemin de fer créées entre la Belgique et la France.

2. Le premier chemin de fer Paris – Bruxelles

Le projet de liaison entre la Belgique et la France découle à bien des égards du projet de jonction avec le Rhin. Pour contenter les milieux politiques et économiques hennuyers et emporter leurs voix au Parlement, la construction de l'axe Anvers – Cologne est liée à la construction d'un réseau d'état prévoyant la création d'un axe nord-sud d'Anvers vers Quiévrain en passant par Malines, Bruxelles et Mons²³. La section belge se réalise ensuite rapidement et la frontière française est reliée dès 1842 par l'ouverture des tronçons de Mons à Quiévrain ainsi que des lignes de Courtrai à Mouscron et de Tournai à Mouscron²⁴. En revanche, du côté français, les travaux traînent en longueur. La presse française, les *Débats*, le *Siècle*, le *Temps*, le *National* et certains journaux du Nord ne manquent pourtant pas de souligner la portée diplomatique et commerciale d'une jonction ferroviaire Paris – Bruxelles.

²¹ Le chemin de fer de Charleroi à Namur est ouvert le 2 août 1843. La voie longe la Sambre qu'elle traverse à plusieurs reprises. LAFFUT (M.), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 379. GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances...*, p. 263.

²² Commission chargée de l'examen de l'établissement militaire. *Procès-verbaux des séances de la commission instituée par arrêté royal du 14 octobre 1851*, Bruxelles, 1852, p. 18-23. [Abrégé désormais en PV 1851]

²³ LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 175-186.

²⁴ *Précis historique sur la construction des chemins de fer...*, p. 30 ; Lettre de Léopold à Emmanuel de Mensdorff-Pouilly, le 18 février 1852, reproduite dans *Lettres de Léopold 1er à sa soeur la princesse Sophie, à son beau-frère Emmanuel, comte de Mensdorff-Pouilly, à son neveu Alphonse, comte de Mensdorff-Pouilly. 1804 – 1864*. Traduction et édition critique par Jean PURAYE et Hans-Otto LANG, Liège, Vaillant-Carmanne, 1973, lettre n° 104, commentaire critique p. 404.

Michel Chevalier, alors chroniqueur économique au *Journal des Débats* sonne l'alarme en avril 1841 :

« Par une double direction, Paris et Bruxelles ne seraient plus, si nous l'avions voulu, qu'à huit heures de distance. Il s'ensuivrait nécessairement une fusion des intérêts commerciaux des deux pays qui rendrait indissoluble leur alliance politique ; et pourtant nous restons immobiles ! (...) Pendant ce temps, les chemins de fer de l'Allemagne s'exécutent. Celui de Berlin au Rhin est entamé... Celui de Bruxelles sera achevé dans peu de mois. La Belgique va donc être vivement sollicitée du côté de l'Allemagne. L'association des douanes prussiennes lui fera des avances avec plus d'instance (...) et qui nous garantit que, rebutée par notre indifférence, la Belgique ne finira point par s'y laisser prendre ? »²⁵.

Rumigny, l'ambassadeur de France à Bruxelles, trépigne d'impatience et compte beaucoup sur l'aide de Meeus, gouverneur de la Société générale, pour faciliter l'exécution du chemin de fer et des accords commerciaux entre la Belgique et la France²⁶. Les deux embranchements microscopiques de Roubaix à Mouscron et de Valenciennes à Quiévrain sont réalisés en novembre 1842²⁷ mais le mode d'adjudication des grands travaux à réaliser entre Roubaix, Valenciennes et Paris pose toujours problème. Les Ponts-et-Chaussées se sont d'abord chargés du dossier mais cherchent ensuite à le confier à un groupe d'intérêts privés. L'indécision politique règne toujours et la Chambre des députés reste muette au cours de la session de 1843 pour ne pas éveiller les passions²⁸. Entre-temps, les ambitions politiques et économiques françaises ont été en partie apaisées par la convention linière du 16 juillet 1842, la Belgique s'inclinant devant la plupart des exigences douanières françaises²⁹. A cette

²⁵ *Journal des Débats*, 27 avril 1841, extrait cité in DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 501.

²⁶ Lettre confidentielle de Rumigny (Bruxelles) à Guizot, le 3 août 1841, citée dans GILLE (B.), *Lettres adressées à la Maison Rothschild de Paris par son représentant à Bruxelles. II : L'époque des susceptibilités*, Paris, Louvain, Nauwelaerts, 1963, p. X (Cahiers du Centre Interuniversitaire d'Histoire Contemporaine n° 33).

²⁷ Selon les termes du *Moniteur Universel* du 8 avril 1840 : « Le Gouvernement demandait également l'affectation d'une somme de 10 millions à l'établissement de deux chemins reliant Lille et Valenciennes à la frontière de Belgique. Les nécessités de la défense, celles de la douane, les traités à passer avec nos voisins pour l'exploitation dans la zone forestière, l'urgence des travaux, l'importance des relations de nos deux grandes villes industrielles du Nord avec la Belgique, l'état de malaise de la population ouvrière dont il importait d'employer les bras inoccupés, paraissaient justifier la remise de ces lignes entre les mains de l'Etat ». Une ordonnance du 13 septembre 1842 autorise l'exploitation provisoire au compte de l'Etat des chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique. PICARD (Alfred), (conseiller d'Etat, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, ancien directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics), *Les chemins de fer français : étude historique sur la constitution et le régime du réseau. Débats Parlementaires, actes législatifs, réglementaires, administratifs, etc.*, publié sous les auspices du ministère des Travaux Publics, I, Paris, J. Rothschild, 1884, p. 201 et p. 317

²⁸ DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 505.

²⁹ De 1836 à 1843, les autorités parisiennes et bruxelloises ont considéré différents projets d'union douanière. Cependant ces projets ne se concrétisent que sous la forme amoindrie d'un « traité commercial et tarifaire » en raison de l'opposition soutenue des autres Puissances garantes et principalement de l'Angleterre. Palmerston ayant eu vent à la mi-juillet 1840 d'un projet d'union douanière franco-belge met sérieusement en garde le ministre belge à Londres, Van de Weyer, contre cette « union déguisée » : « Il me semble donc que ce projet est

occasion, plusieurs journaux français dont le *Journal des Débats*, se comportent très maladroitement en assimilant désormais la Belgique aux destinées françaises³⁰. Leurs articles cocardiers sont accueillis très froidement, non seulement en Belgique mais aussi en Angleterre et en Prusse³¹. Ces deux pays concluent que leurs avertissements répétés au cours des derniers mois et années contre toute forme d'union douanière franco-belge ont tout simplement été snobés par Paris et Bruxelles. Sylvain Van de Weyer, ministre de Belgique à Londres, considère que la mauvaise impression laissée par l'accord franco-belge risque d'avoir des conséquences politico-militaires très graves pour l'avenir de la Belgique :

« Le Gouvernement du Roi doit s'attendre à de vives représentations. Je ne serais pas surpris qu'une des premières mesures que prendront les Puissances du Nord pour protéger la neutralité de la Belgique, qu'elles considèrent comme placée en imminent danger, fût d'exiger l'exécution tant de fois différée de la convention relative à la démolition des forteresses. Le ministre de Prusse est celui qui a manifesté le plus de crainte sur les intentions secrètes de la France. De son côté, lord Aberdeen a témoigné au chargé d'affaires de France le plus grand mécontentement »³².

Ces avertissements ne restent pas lettre morte du côté belge car si le Gouvernement a fait des concessions à la France, il a publiquement et formellement réservé son droit de faire les mêmes concessions à d'autres pays. Afin de ne pas se brouiller avec l'Allemagne, l'arrêté royal du 28 août 1842 étend aux vins et soieries allemandes une réduction de droits égale à celle consentie à la France³³. C'est au tour des journaux allemands de crier victoire et à la diplomatie française de grincer des dents. Les Français ne s'avouent pas vaincus et Guizot entame directement avec Léopold Ier de nouvelles négociations commerciales pour la conclusion d'une union douanière en bonne et due forme entre la France et la Belgique. Ces négociations vont finalement échouer. A bien y regarder, les craintes anglaises et prussiennes sont pleinement justifiées. En France, dans certains cercles diplomatiques, la frontière du Rhin reste encore très populaire et l'union douanière est manifestement un instrument de conquête

incompatible avec les principes sur lesquels est fondée votre indépendance politique et que la présence de douaniers français en Belgique soulèverait contre vous tous ceux qui ont pris un intérêt actif à votre nationalité et qui tiennent à la voir consolider ». Palmerston revient encore à la charge dans une lettre envoyée à Seymour, ministre britannique à Bruxelles, le 26 août 1840 en chargeant celui-ci de signifier à la Belgique qu'une telle union est complètement incompatible avec les traités de 1831 et 1839. Lettre de Van de Weyer (Londres) à Lebeau (Bruxelles), le 14 juillet 1840 et lettre de Palmerston (Londres) à Seymour (Bruxelles), le 26 août 1840, citées in DE RIDDER (A.), *Les projets d'union douanière franco-belge...*, p. 18-19 et p. 34.

³⁰ Les mêmes journaux commettront d'ailleurs la même erreur quatre ans plus tard à l'occasion de l'inauguration de la ligne Paris-Bruxelles.

³¹ DE RIDDER (A.), *Les projets d'union douanière franco-belge...*, pp. 125-126.

³² Lettre de Van de Weyer (Londres) au comte de Briey (Bruxelles), le 26 juillet 1842, citée in DE RIDDER (A.), *Les projets d'union douanière franco-belge...*, p. 128.

³³ DE RIDDER (A.), *Les projets d'union douanière franco-belge...*, p. 133-140.

politique. En octobre 1842, le marquis Jean-Théophile-Anne de Ferrière le Vayer, attaché d'ambassade français à Bruxelles, déclare à la fin d'une longue étude sur la Belgique que l'union douanière à réaliser doit éradiquer en Belgique l'esprit de 1815 qui a fait du pays une barrière contre la France. L'attaché d'ambassade français rêve même de la constitution d'un futur « Zollverein franco-roman » :

« Les traités de 1815 ont été conçus dans un esprit de défiance contre la France. Ils ont livré, après les désastres de l'Empire, les places fortes de la Belgique à la Hollande, ainsi que l'avait fait en 1715 le traité de la barrière, après les revers de Louis XIV. L'Union douanière annule les traités de 1815, sans les déchirer. Elle nous acquiert moralement la Belgique, sans nous mettre en guerre avec l'Europe ; elle en fait une barrière pour nous, au lieu d'une barrière contre nous ; et si par la suite des temps, ce qui n'est pas impossible, un traité de commerce abaisse les Pyrénées, le Gouvernement du Roi aura réussi à construire l'édifice politique de la France tel que le rêvaient Napoléon et Louis XIV – rêve qui a soulevé contre eux l'Europe et dans lequel ils se sont perdus tous les deux – sans avoir employé d'autres armes que celles de la diplomatie au sein de la plus profonde paix »³⁴.

Tout signe de rapprochement économique de la Belgique avec l'Allemagne est par conséquent considéré comme funeste pour les intérêts français. L'inauguration de la jonction ferroviaire belgo-allemande en octobre 1843 ravive les craintes françaises. En effet, l'ouverture de la ligne Anvers – Cologne est fêtée en grandes pompes à Anvers et à Liège. Dans la cité ardente, l'ambassadeur allemand accompagné du ministre des Transports Deschamps prononce à cette occasion un discours très solennel sur la fraternisation entre les deux peuples, discours qui ne passe pas inaperçu dans les cercles francophiles liégeois. Et la conclusion du traité commercial belgo-allemand le 1^{er} septembre 1844 aiguillonne encore un peu plus le chauvinisme français³⁵. Ce rapprochement économique significatif de la Belgique avec l'Allemagne réveille l'intérêt français pour la jonction Paris – Bruxelles. Une loi votée par les Chambres françaises en juillet 1845 règle finalement la question épineuse de la répartition entre intérêts étatiques et privés pour la poursuite des travaux. L'on décide de confier à une compagnie soumissionnaire l'achèvement et l'exploitation du chemin de fer de Paris à la frontière belge. James Rothschild, après avoir hésité à se lancer dans l'affaire, manœuvre ensuite en regroupant les banquiers intéressés à l'entreprise et obtient la concession³⁶. L'adjudication du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique avec

³⁴ DE FERRIERE-LE-VAYER (Th.), attaché à l'ambassade du Roi, *Etudes morales et politiques sur la Belgique*, Bruxelles, octobre 1842, cité in DE RIDDER (A.), *La Belgique de 1842 vue par un diplomate français*, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, XCV, 1931, p. 66-67.

³⁵ VON DER DUNK, (H.), *Der deutsche Vormärz und Belgien...*, p. 251-252.

³⁶ CARON (François), *Histoire des chemins de fer en France, I : 1740-1883*, Paris, Fayard, 1997, p. 120-121.

embranchements sur Calais et Dunkerque, est passée le 9 septembre 1845 au profit de MM. de Rothschild, Hottinguer et C^{ie}, Charles Laffitte, Blount et C^{ie} et approuvée par ordonnance du 10 septembre 1845. Les statuts de la Compagnie du Nord sont approuvés par une seconde ordonnance du 20 septembre 1845³⁷. Dès la mi-juin 1846, le chemin de fer de Paris à Lille et Valenciennes est terminé et équipé³⁸. Deux ans et demi après les réjouissances belgo-allemandes, l'inauguration de la ligne Bruxelles – Paris peut également être célébrée avec faste les 14 et 15 juin 1846³⁹. Au banquet qui réunit les principaux hommes politiques de France et de Belgique, Charles Rogier, chef de file des libéraux belges, saisit l'occasion de la présence du *leader* de la gauche libérale française, Odilon Barrot, pour porter un toast et provoquer ainsi de la part de son homologue français une réaction positive faisant taire les rumeurs belges accusant les libéraux français de désirer la frontière du Rhin. Ce dernier porte alors un toast en retour à « l'union des deux peuples libres, à leur communion dans la sainte cause de la liberté et de la civilisation à laquelle nos révolutions nous ont vouées à jamais »⁴⁰. Le geste de Rogier provoque cependant l'inverse de l'effet escompté, les journaux conservateurs jugeant la flatterie de Rogier comme la réponse française déplacées⁴¹. D'autant plus que certains journaux d'outre-Quévrain ne s'étaient pas gênés pour déclarer que le nouveau chemin de fer allait bientôt renverser les barrières entre les deux pays. Dans la *Revue des Deux-Mondes*, Louis de Carné déclare : « C'est aujourd'hui surtout que l'ancien royaume des Pays-Bas a cessé d'exister » tandis que *l'Epoque* parle de la « conquête pacifique du Rhin »⁴².

L'embranchement Lille – Hazebrouck – Dunkerque est ouvert le 1^{er} septembre 1848 et celui de Hazebrouck – Calais le 20 août 1849. Notons que sur la ligne principale, vient encore se greffer à hauteur de Creil une ligne vers Saint-Quentin. L'adjudication du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin est passée le 20 décembre 1845, toujours au profit de la *Compagnie du Nord*. La section Creil – Compiègne est ouverte le 21 octobre 1847 et son prolongement

³⁷ PICARD (Alfred) (conseiller d'Etat, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, ancien directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics), *Les chemins de fer français : étude historique sur la constitution et le régime du réseau. Débats Parlementaires, actes législatifs, règlementaires, administratifs, etc.* Publié sous les auspices du ministère des Travaux Publics, I : *Période antérieure au 2 décembre 1851*, Paris, J. Rothschild, 1884, p. 516.

³⁸ DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 506-507.

³⁹ DESCHAMPS (H.-T.), *Paris-Bruxelles 1846*, in *Revue générale belge*, 15 juin 1953, 89e année, p. 295-303 ; DESCHAMPS (H.T.), *Un événement capital de l'histoire des chemins de fer belges*, in *Les Cahiers historiques*, série III, n° 21, 1963, p. 73-84.

⁴⁰ DISCAILLES (Ernest), *Charles Rogier (1800-1885)*, d'après des documents inédits, III : *1839-1852*, Bruxelles, J. Lebègue, 1894, p. 138.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² DESCHAMPS (H.-T.), *Paris-Bruxelles 1846...*, p. 301.

jusqu'à Saint-Quentin le 23 mai 1850⁴³. Cette ligne est considérée par le Conseil d'Administration de la *Compagnie du Nord* comme « le véritable chemin de Paris à la frontière » puisqu'elle se dirige en droite ligne vers les bassins miniers de Charleroi et de Liège⁴⁴.

Dans ces moments particuliers où la Belgique se montre amicale avec son voisin du sud, le territoire belge n'est plus considéré comme un potentiel tremplin vers la France en cas de conflit avec la Prusse. L'ambassadeur français à Bruxelles ne cache pas son enthousiasme dans un rapport qu'il envoie à Guizot le 17 juin 1846, au lendemain de l'inauguration : « La réception qui a été faite aux deux fils du Roi et aux représentants de la société française par la population a été admirable au-delà de toute expression. Après de pareils témoignages, on ne se demandera plus en France si les affections de la Belgique ne sont pas pour elle... Qu'on fasse tant que l'on voudra des phrases pour prouver que la Belgique a des tendances vers l'Allemagne, les faits y ont répondu d'avance »⁴⁵.

3. Un développement ferroviaire sans précédent

a. La multiplication des lignes entre la Belgique et la France⁴⁶

En raison du développement économique de toute la région frontalière, les liaisons ferroviaires entre les départements industriels du Nord français avec les bassins houillers et sidérurgiques wallons se multiplient. De 1850 à 1870, en plus des jonctions de Quiévrain et

⁴³ PICARD (Alfred), *Les chemins de fer français...*, I, p. 516-517 ; LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire : chemins de fer et politique*, Paris, Société d'Édition et d'Enseignement supérieur (SEDES), 1948, p. 12-13 ; DEMEUR (A.), *Les chemins de fer français en 1860, statuts des compagnies, notices historiques, situations financières*, avec une introduction, Paris, Librairie centrale des chemins de fer de N. Chaix et Cie, 1860, p. 15.

⁴⁴ Conseil d'Administration de la Compagnie du Nord, séance du 23 décembre 1845, cité in CARON (F.), *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*.- Paris-La Haye, Mouton, 1974, p. 50.

⁴⁵ Lettre de Rumigny (Bruxelles) à Guizot (Paris), le 17 juin 1846, citée in DESCHAMPS (H.-T.), *Paris-Bruxelles 1846...*, pp. 301-302.

⁴⁶ Les dates d'ouverture des différentes lignes sont tirées des ouvrages suivants : PICARD (Alfred), (conseiller d'État, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, ancien directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics), *Les chemins de fer français : étude historique sur la constitution et le régime du réseau. Débats Parlementaires, actes législatifs, réglementaires, administratifs, etc.* Publié sous les auspices du ministère des Travaux Publics. 3 tomes.- Paris, J. Rothschild, 1884 ; LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire : chemins de fer et politique*, Paris, Société d'Édition et d'Enseignement supérieur (SEDES), 1948 ; LAFFUT (M.), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 373-398 ; MARGANNE (Roland), *La ligne Charleroi – Mariembourg – Vireux-Molhain et ses antennes, histoire et perspectives d'avenir*, in *Trans-Fer spécial n° 2*, Liège, G.T.F., 1984 ; MERENNE (E.), *L'implantation du réseau ferroviaire belge dans la région située au sud du sillon Sambre-et-Meuse*, in *Cahiers de Clio*, n° 26/1971, p. 59-86.

Mouscron, ce sont onze nouvelles lignes qui voient le jour. La ligne Charleroi – Thuin – Erquelines est ouverte le 6 novembre 1852. Du côté français, la ligne Saint-Quentin – Le Cateau – Landrecies – Maubeuge atteint Erquelines le 21 octobre 1855. Au sud de Charleroi, les travaux ferroviaires sont menés activement par la Compagnie du Chemin de fer de l’entre-Sambre-et-Meuse. Cette compagnie a obtenu la concession d’une section de 1,840 km en territoire français afin de rejoindre la Meuse française à hauteur de Vireux-Molhain, un peu en amont de Givet. Ainsi, la ligne belge Charleroi – Walcourt – Mariembourg – Vireux-Molhain est mise en service le 15 juin 1854. Cette ligne est très prometteuse économiquement car elle connectera le réseau de l’entre-Sambre-et-Meuse avec la Compagnie des Chemins de fer des Ardennes, de droit français bientôt rachetée par la Compagnie de l’Est⁴⁷. Cette dernière a obtenu la concession d’une ligne de chemin de fer de Reims à Mézières-Charleville avec prolongement vers Givet par la vallée de la Meuse. A l’instar de la plupart des connexions avec la France, les Belges sont les premiers à Vireux-Molhain et devront attendre plusieurs années avant d’être reliés aux lignes françaises suite à divers retards d’ordre administratif et politique. La section Charleville – Nouzon – Vireux-Molhain – Givet est finalement mise en service le 28 avril 1862 tandis que la ligne de la Meuse Charleville – Vireux-Molhain – Givet – Hastière – Dinant – Namur n’est ouverte sur l’intégralité de son parcours qu’en 1863. La ligne Charleroi – Vireux-Molhain est concurrencée dès 1862 par la ligne Châtelain – Morialmé – Givet, autre dorsale pour le trafic international des marchandises de la Sambre belge à la Meuse française dont la Compagnie du Chemin de fer de l’Est belge est propriétaire. Ces deux lignes sont reliées entre elles le 30 mars 1864 par la section Mariembourg – Doische. Entretemps, deux nouvelles lignes ont été construites en Belgique en direction de la région de Maubeuge : la ligne Baume (La Louvière) – Binche – Erquelines (2 août 1857) et la ligne Mons – Frameries – Aulnois (12 décembre 1857). La bourgade française de Hautmont est reliée à Aulnois le 1^{er} juillet 1858. Dans le Luxembourg, Arlon est relié à Longuyon (vallée de la Chiers) par Athus et Longwy le 3 septembre 1863. Le 1^{er} décembre 1865, est mise en service la ligne directe Tournai – Lille qui évite le détour par Mouscron. Le 28 mai 1868, la ligne Mariembourg – Chimay – Momignies construite dès 1859 est enfin reliée au réseau français vers Anor⁴⁸. Dans les Flandres, le 10 février 1870,

⁴⁷ Voir supra notre chapitre sur les embranchements belges de la ligne du Grand Luxembourg vers la Meuse française.

⁴⁸ Cette liaison avait suscité en 1866 un commentaire curieux de la part de l’ingénieur en chef de la Compagnie du Nord. La voie ferrée traversant la frontière nécessitait l’établissement d’une gare et de bureaux de douane. « A quoi bon cette dépense ? – avait fait observer l’ingénieur en chef de la Compagnie du Nord. – Est-ce que personne sait où va être la frontière ? ». Le Prince de Chimay rapporta ce fait dans sa correspondance avec

Furnes et Dixmude sont reliés au port français de Dunkerque tandis que la ville française d'Hazebrouck est reliée à Ypres par Poperinge. La ligne Courtrai – Menin est également reliée à Armentières le 16 août 1870⁴⁹.

b. Les trouées ferroviaires ⁵⁰

De la mer du Nord à la Sambre

La ligne Furnes – Dixmude – Dunkerque (1870) passe à plusieurs kilomètres des remparts de l'enceinte bastionnée de Dunkerque. L'intervalle entre la position de Dunkerque et celle de Lille est un des points faibles de la « trouée du Nord ». Cet intervalle est traversé par deux lignes de chemin de fer. Premièrement la ligne Ypres – Poperinge – Hazebrouck (1870) pour laquelle seules les vieilles places de Saint-Omer et Aire-sur-la-Lys, qui commandent la ligne de l'Aa, barrent le passage quoiqu'un peu en retrait de la frontière⁵¹. Deuxièmement la ligne Courtrai – Menin – Armentières (1870) qui longe la vallée de la Lys. Elle n'est sécurisée ni en France ni en Belgique car Menin a été déclassée. Les lignes belges traversant la frontière française en provenance de Mouscron (1846) et Tournai (1865) aboutissent toutes deux aux remparts de Lille. Le direct Lille – Paris est intercepté en seconde ligne par les places de Douai et Arras. La ligne la plus rapide de Bruxelles à Paris passe par Mons (1846). Elle est interceptée par la place forte de Valenciennes. La ligne Mons – Aulnois – Hautmont (1858) rejoignant le grand axe ferroviaire Liège – Namur – Charleroi – Maubeuge – La Fère passe à proximité de Maubeuge mais en dehors du rayon d'action des forts.

Rogier comme révélateur de « la tendance générale de l'opinion à Paris, même dans la sphère semi-officielle ». GARSOU (Jules), *Les débuts d'un grand règne...*, p. 117.

⁴⁹ Pour une vue d'ensemble de liaisons transfrontalières, voir dans le cdrom annexé les tableaux des jonctions transfrontalières belges jusqu'en août 1914.

⁵⁰ Cet inventaire des trouées ferroviaires a été réalisé essentiellement en confrontant les dates d'ouverture des lignes mentionnées ci-dessus avec les informations sur les fortifications françaises contenues dans l'ouvrage de TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 307-334 et dans le dictionnaire de FRIJNS (Marco), MALCHAIR (Luc), MOULINS (Jean-Jacques) et PUELINCKX (Jean), *Index de la fortification française (1874-1914)*, chez l'auteur Jean Puelinckx, 2008, 832 p. Lorsque nous utilisons des informations supplémentaires, nous les mentionnons dans le corps du texte.

⁵¹ Dans sa réorganisation du système français après la défaite de 1870-1871, Séré de Rivières veut d'ailleurs conserver la place d'Aire pour cette raison mais se demande si elle est encore apte à remplir ce rôle. Commission supérieure de défense, *Réorganisation des frontières entre la mer du Nord et la Méditerranée, Rapport de la sous-commission de défense (juillet 1873)*, in PEDRONCINI (Guy), *La Défense sous la Troisième République*, tome 1.1 : *Vaincre la défaite, Armée de terre : 1872-1881*, documents présentés à partir des archives de l'armée de terre, Vincennes, SHAT ; Paris, IHCC (Institut d'Histoire des Conflits contemporains), 1990, document n° 46, p. 622.

De la Sambre à la Meuse

L'axe principal reliant Düsseldorf et Cologne à Paris par Aix-la-Chapelle – Liège – Namur – Charleroi – Erquelines (1855) est intercepté ensuite sur le territoire français par les places fortes de Maubeuge et La Fère. En revanche, la ligne Mariembourg – Chimay – Anor (1868) permet de contourner Maubeuge, ce qui accroît le danger stratégique de la trouée de l'Oise. La partie de la trouée comprise entre la Sambre et la ligne Mariembourg – Chimay – Anor est pour l'ennemi la plus aisément abordable. On n'y rencontre qu'une seule ligne de défense : celle de la Grande-Helpe au centre de laquelle se situe la place d'Avesnes. La ligne Charleroi – Mariembourg – Vireux-Molhain (1854) permet d'atteindre la Meuse française en contournant la place de Givet. La ligne Lille – Mézières longeant la frontière franco-belge et la ligne Paris – Laon – Anor – Chimay – Mariembourg – Dinant – Namur se croisent à Hirson, ce qui fait de cette petite localité un important nœud ferroviaire⁵². Le général belge Brialmont parle de l'utilisation du chemin de fer d'Erquelines à Liège dans le cadre d'une guerre entre la France et la Confédération germanique :

« Si (...) dans cette éventualité, la France voyait nos forteresses bien approvisionnées et notre armée réunie sur la Dyle et les Gettes, elle pourrait se borner à établir, aux environs de Maubeuge, un corps d'observation, qui, à l'aide du chemin de fer d'Erquelines à Liège (actuellement en construction), opérerait en moins de six heures sa jonction aux troupes belges sur un point quelconque de la Meuse. Ce corps d'armée se trouverait donc, quoique sur la haute Sambre, dans la même situation que s'il occupait la Belgique, et dès lors il n'aurait aucun motif de violer la neutralité de ce pays, tandis que mille raisons lui feraient au contraire un devoir de la respecter »⁵³.

De la Meuse à Longwy

La ligne de la Meuse Namur – Mézières (1863) est contrôlée par la forteresse française de Givet. Il existe un détour par Hastière – Doische – Romerée – Mariembourg (1864). Cette liaison permet de lier Dinant sur la Meuse à Mariembourg puis de poursuivre vers Chimay et la trouée de l'Oise ou retourner sur la Meuse à Vireux-Molhain en contournant ainsi Givet. Le canon du fort français de Charlemont, un peu excentré par rapport à la citadelle de Givet,

⁵² « L'autorité militaire demanda aussitôt à le fortifier ; en 1870, rien n'était encore commencé. Nos malheurs nous ouvrirent les yeux ; le général de Rivières obtint qu'un fort d'arrêt fût établi à Hirson ; il y eut fallu une place forte. » ENGERAND (F.), *Le secret de la frontière...*, p. 179.

⁵³ BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 123-124.

permet cependant d'intercepter la ligne⁵⁴. En revanche, comme nous l'avons exposé précédemment, la direction Charleroi – Mariembourg – Vireux-Molhain (1854) permet d'atteindre la Meuse française en évitant Givet. Enfin l'unique jonction avec la France dans le Luxembourg belge, la ligne Arlon –Longuyon (1863), est d'une importance capitale car elle donne accès à la vallée de la Chiens et à l'axe ferroviaire Thionville – Longuyon – Montmédy – Sedan d'une grande valeur stratégique en cas de guerre entre la France et la Prusse. La ligne est interceptée par l'ancienne forteresse de Longwy.

B. Regards français sur la frontière nord sous la Restauration et l'Empire

1. Les premiers chemins de fer français et la défense du pays

Avant 1870, la majeure partie du système défensif français sur la frontière nord date encore du temps de Vauban. Entre les travaux du grand architecte de Louis XIV à la fin du XVIIIe siècle et la « Barrière de fer » du général Séré de Rivières réalisée à partir de 1874, on observe peu de changements notables. Les travaux de fortifications sont repris en France après 1815 mais ils ne s'appliquent pour la plupart qu'à des forteresses situées en dehors de la frontière nord proprement dite. Durant la Restauration, on crée le fort de Rousses dans le Jura, celui de Tournoux dans les Alpes et celui d'Urdos dans les Pyrénées. Le château de Belfort est fortement remanié par le général et ingénieur militaire François Haxo de 1819 à 1827. Une première ceinture de forts détachés est édifiée à Toulon vers 1840. La grande œuvre de cette époque est la fortification de Lyon commencée en 1831 et celle de Paris débutée en 1840. Des travaux sont aussi effectués sur la position défensive de La Fère – Laon – Soissons dans les années 1840, privilégiant une défense en profondeur face à la trouée de l'Oise créée par les traités de 1815. La dernière fortification bastionnée construite en France est la citadelle de Langres réalisée entre 1842 et 1850⁵⁵.

Sur la frontière nord *stricto sensu*, l'on s'applique plutôt à conserver en bon état le système existant. Dans les villes qui accueillent les nouvelles lignes de chemin de fer, le Génie

⁵⁴ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 327. Charlemont, in *Index de la Fortification française...*, p. 96.

⁵⁵ DELAIR (Paul-Emile) (chef de bataillon du Génie), *Histoire de la fortification, II : De Vauban à l'artillerie rayée*. Lithographie de l'Ecole d'Application de l'Artillerie du Génie, juillet 1882, Thionville, réédité chez Gérard Klopp, 2004, p. 102 ; FRIJNS (Marco), MALCHAIR (Luc), MOULINS (Jean-Jacques) et PUELINCKX (Jean), *Index de la fortification française*, chez l'auteur Jean Puelinckx, 2008, p. 26, p. 261-267 et p. 299.

français impose comme en Belgique des normes aux compagnies ferroviaires en vue de ne pas amoindrir la valeur des places fortes. En 1841, le Comité de fortifications est chargé par le ministère de la Guerre de fournir une expertise sur le futur réseau ferroviaire français en gestation. Ce réseau prendrait la forme d'une étoile, « l'étoile Legrand », du nom de l'ingénieur des Ponts et Chaussées qui a pensé et conçu ce réseau. Le 20 septembre 1841, quatre lignes sont soumises par le ministère des Travaux publics à l'avis du comité militaire : 1° Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes ; 2° Paris à la frontière de l'Est par Strasbourg ; 3° Paris à la Méditerranée par Lyon et Marseille ; 4° Paris à l'Océan par Bordeaux et Nantes. Concernant la ligne vers la Belgique le Comité remet un avis positif en se référant à une précédente expertise du 20 mars 1837. Toutefois, après cette expertise militaire, rien n'est encore définitivement arrêté car le débat parlementaire autour de la loi avalisant le futur tracé doit encore avoir lieu⁵⁶.

En dehors du Comité des fortifications, l'influence de l'armée sur les chemins de fer s'exerce encore via le Corps royal d'Etat-major qui réalise à cette époque les levés et nivellements de la carte de France. C'est à ce corps d'ingénieurs militaires que sont dues les principales études sur les chemins de fer en France⁵⁷. En février 1842, peu de temps avant le débat sur la loi ferroviaire, paraît dans le *Journal des Sciences militaires* sous la plume d'un officier du Corps royal d'Etat-major (A. Jardot) un article remarqué intitulé « Des chemins de fer de l'Europe centrale considérés comme lignes stratégiques »⁵⁸. Dans un style un peu alambiqué mais non moins explicite, Jardot explique que les « instruments de civilisation » que sont les lignes de chemins de fer sont certes utiles pour le développement commercial du pays mais n'en constituent pas moins d'excellents instruments d'attaque parfaitement adaptés au caractère offensif français :

« Si la raison humaine se montre moins disposée chaque jour, par le sentiment qu'elle a des malheurs et des sacrifices pécuniaires qu'elles [les lignes de chemins de fer] entraînent, à chercher dans des guerres des satisfactions désastreuses, souvent illusoires, doit-on pour cela fermer les yeux aux avantages que notre tempérament saura retirer dans l'occasion, de modernes découvertes qui peuvent encore rester dignes du nom d'instruments de civilisation, même en se prêtant temporairement à la satisfaction de nécessités violentes ? »⁵⁹.

⁵⁶ PUIG (Pascal), *Jean-Jacques Pelet, un visionnaire de l'emploi militaire des chemins de fer*, in *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15, « Armée et chemin de fer en France », Paris, 1996, p. 40-41.

⁵⁷ *Idem*, p. 41.

⁵⁸ JARDOT (A.), Corps royal d'Etat-major, *Des chemins de fer de l'Europe centrale considérés comme lignes stratégiques*, in *Journal des Sciences militaires*, 3^e série, t.9, n° 26 [février 1842], p. 121-199.

⁵⁹ *Idem*, p. 146.

Fort des exemples de batailles menées par la France sous la Révolution et l'Empire, Jardot estime que « la supériorité a été souvent le partage de celui qui, rassuré sur ses communications, porte audacieusement la guerre au cœur du territoire étranger »⁶⁰. C'est pourquoi il déplore le retard accusé par la France en matière de chemins de fer par rapport aux progrès déjà réalisés en Allemagne ou en Belgique⁶¹. L'officier dresse un tableau alarmiste de la situation sur la frontière nord et nord-est de la France. Concernant la frontière de Belgique, il écrit :

« Nos frontières du Nord comprises entre la mer à l'Ouest et le cours de la Meuse à l'Est, ont en face la Belgique qui en cas de guerre serait dans une impossibilité presque absolue de maintenir sa neutralité. L'ennemi a intérêt à s'y porter le plus promptement possible, sachant surtout que notre capitale n'en est éloignée qu'à 7 journées de marche à travers des provinces riches et peuplées. C'est sur l'Escaut et plus encore sur la Sambre et la Meuse que viendront se réunir les Belges, les Hollandais, les Anglais ainsi que quelques corps prussiens, pour de là s'avancer sur Paris que ne couvrent plus suffisamment les trois lignes de places fortes dont cette frontière est garnie. A gauche, des canaux, des marécages font obstacle à leur invasion, mais le centre, et surtout la droite, restent sans défense, ne présentant qu'une campagne rase et livrant l'ennemi avec le pays de Chimay, les sources de l'Oise d'où il peut tourner les Ardennes ou gagner les vallées de l'Aisne et de la Marne qui conduisent sur la capitale (...) le double chemin de fer de Bruxelles à Mons et à Namur, ayant à Braine-le-Comte le sommet de l'angle opposé à la base d'opération présumée, servira merveilleusement les plans d'une armée d'invasion, c'est aussi ce qui doit déterminer notre choix pour le tracé d'une ligne de fer entre Paris et la frontière belge »⁶².

Du côté de l'Allemagne, Jardot pointe du doigt le danger des lignes qui convergent depuis le cœur de la Confédération germanique vers les villes rhénanes de Cologne, Mayence et Mannheim. « De ces trois points, l'Allemagne étendra des mains de fer sur la France (...). Les nœuds formés aux points d'intersection de plusieurs chemins de fer deviendront les positions stratégiques naturelles les plus redoutables ; au nord, Cologne, où viendront se souder les lignes de Belgique, du Hanovre, du Holstein, de la Westphalie et même de la Prusse et de la Saxe ; au sud, Francfort et Mayence, plus rapprochées de nos frontières... »⁶³. Pour faire obstacle à ce danger qui lui paraît imminent, Jardot préconise en priorité la construction de

⁶⁰ *Idem*, p. 154.

⁶¹ « La ligne qui unit Ostende et Liège liera incessamment l'Océan au Rhin à Cologne, lorsque sera achevé le tronçon qui reste à terminer entre Liège et Aix-la-Chapelle. De cette artère transversale, s'abattent sur la France deux rameaux de rails-ways fort avancés quant à leur exécution ; l'un partant de Gand dirigé sur Lille par Courtray ; le second plus à l'est, liant Anvers, Malines, Bruxelles, et se doublant au-dessous de cette ville, à Braine-le-Comte, pour aller chercher d'un côté Valenciennes par Mons, et de l'autre Namur par Charleroi ». *Idem*, p. 152.

⁶² *Idem*, p. 159-160.

⁶³ *Idem*, p. 166.

deux lignes françaises qui se dirigeraient depuis Paris vers les frontières menacées, l'une vers Lille, l'autre vers Metz et Strasbourg. Concernant la ligne du Nord, l'officier défend le passage par Saint-Quentin plutôt que par Amiens car ce tracé abrège « de plusieurs lieues la distance entre Paris, Valenciennes et Bruxelles »⁶⁴. En revanche, selon les théories stratégiques en vigueur à l'époque, l'officier est nettement plus critique sur les projets de lignes parallèles aux frontières. Ainsi, il émet de sérieuses réserves sur le projet qui propose de détacher de la ligne de Paris à Lille par Saint-Quentin, un embranchement sur Strasbourg passant par Reims, Verdun et Metz. Selon Jardot, le projet en question peut être défendu « au point de vue de la rapidité des communications entre le Havre et le Rhin » ; néanmoins cet avantage économique relatif pour le transport des marchandises et des voyageurs est contrebalancé par « le danger qu'il y a à tracer parallèlement et à une courte distance de la frontière, une ligne exposée à être rompue sur presque tous les points de son parcours »⁶⁵. De fait, les ingénieurs militaires préfèrent atteindre la frontière nord-est par la vallée de la Marne et Nancy.

En vérité, au sein de l'Etat-major français, peu d'officiers s'intéressent ainsi au tracé des chemins de fer dans une perspective stratégique. La plupart des officiers d'Etat-major étudient plutôt les aspects techniques relatifs au transport des bataillons et des batteries d'artillerie lors d'une campagne⁶⁶. En 1842, le général d'Etat-major Pelet⁶⁷ est alors un des seuls qui milite activement en faveur d'un tracé organisé selon des critères défensifs et offensifs. Selon la conception de Pelet, c'est l'armée qui doit définir en priorité la direction des lignes de chemins de fer avant que ne soient pris en considération dans un second temps les intérêts agricoles et commerciaux du pays. Hanté par le souvenir du siège de Paris mené par les Puissances coalisées, Pelet souhaite que Paris soit relié avec les villes françaises de l'intérieur, ce qui permettrait ainsi aux garnisons stationnées à Marseille ou Bordeaux de voler au secours de la capitale. Les lignes à créer pourraient servir aussi bien à la défense du pays que pour porter l'attaque au cœur du territoire ennemi⁶⁸. Lors du débat sur la loi ferroviaire, Pelet

⁶⁴ *Idem*, p. 160.

⁶⁵ *Idem*, p. 161.

⁶⁶ ESPINOSA (Carole), *L'armée et la ville en France 1815-1870 : De la seconde Restauration à la veille du conflit franco-prussien*, préface de Jules Maurin, Paris, L'Harmattan, 2008, p. 74.

⁶⁷ PELET Jean-Jacques (1777-1858), Officier français. En 1815, il participe à la bataille de Waterloo. Sous la Restauration, il participe à la commission de défense du royaume de 1818 à 1821. Vraisemblablement orléaniste, Pelet gravit rapidement les échelons militaires de 1830 à 1848. En 1845, il est promu lieutenant-général, directeur de l'Ecole d'Etat-major et du Dépôt de la Guerre. Durant son passage au Dépôt de la Guerre, Pelet milite activement pour la réalisation de la « carte de France ». Plusieurs fois député et sénateur sous la monarchie de juillet et sous le Second Empire, il s'éteint à Paris en 1858. PUIG (Pascal), *Jean-Jacques Pelet...*, p. 38-39.

⁶⁸ PUIG (Pascal), *Jean-Jacques Pelet...*, p. 40-42.

prononce à la Chambre des Pairs le 31 mai 1842 un discours retentissant dans lequel il préconise en priorité le tracé de trois lignes de chemins de fer pour la défense générale du royaume : « 1° de Paris à Lyon par Orléans, Vierzou, Bourges et par la rive gauche de la Loire, prolongé plus tard par la méditerranée ; 2° de Paris dans la direction de Strasbourg, par la vallée de la Marne, Châlons, Vitry, Toul, Nancy ; 3° enfin de Paris à Bordeaux et Nantes »⁶⁹. L'on constate que contrairement à Jardot, Pelet ne mentionne pas de ligne en direction de la frontière belge. Pelet s'en explique un peu plus tard en juillet dans une instruction confidentielle sur le nouveau système défensif du royaume adressée aux officiers d'Etat-major affectés à la carte de France. Dans cette instruction il souligne que le danger principal viendra de la Prusse. Il pense que la future invasion de la France aura lieu par deux attaques simultanées partant de Sarrelouis et de Bâle. Il estime aussi avec une certaine naïveté que la construction d'une ligne vers le Nord est d'autant plus accessoire que la population de cette région est patriote et ne manquerait pas d'offrir une résistance efficace face à une armée envahissante⁷⁰.

Au cours de son discours du 31 mai 1842 à la Chambre des Pairs, le général Pelet se plaint amèrement du fait que l'expertise militaire est en définitive trop peu prise en compte dans l'élaboration de la future loi ferroviaire⁷¹. Suite à cette affirmation, il est utile de s'interroger sur l'influence réelle des recommandations militaires souvent opposées de fait avec les intérêts économiques des Travaux publics, des compagnies privées ou des localités concernées par le passage du chemin de fer. La loi du 11 juin 1842 est manifestement le fruit d'un savant compromis entre ces différentes instances. Pour le chemin de fer de Strasbourg, les vues de Pelet triomphent, sans doute parce ses préoccupations rencontrent celles des « intérêts parisiens » qui « rejetèrent la solution rémoise pour se rallier au tracé de la Marne qui avait la faveur des militaires et des Ponts et Chaussées »⁷². Au lieu de se rapprocher dangereusement de la frontière nord par Reims et Metz, le chemin de fer gagnera Strasbourg

⁶⁹ SHD/DAT, 1M 2070, extrait du *Spectateur militaire*, juin 1842, discours du lieutenant général PELET du 31 mai 1842 à la Chambre des Pairs, de la question des chemins de fer sous le point de vue militaire, cité dans ESPINOSA (Carole), *L'armée et la ville en France 1815-1870 ...*, p. 75.

⁷⁰ SHD/DAT, 1M 2072, Papiers du général Pelet, Etat du système défensif de la France modifié par les fortifications de Paris et le chemin de fer, 15 juillet 1842, instructions confidentielles citées dans PUIG (Pascal), *Jean-Jacques Pelet...*, p. 43-44.

⁷¹ SHD/DAT, 1M 2070, extrait du *Spectateur militaire*, juin 1842, discours du lieutenant général PELET du 31 mai 1842 à la Chambre des Pairs, de la question des chemins de fer sous le point de vue militaire, cité dans ESPINOSA (Carole), *L'armée et la ville en France 1815-1870 ...*, p. 75.

⁷² ESPINOSA (Carole), *L'armée et la ville en France 1815-1870...*, p. 75. A ce sujet voir SHD/DAT, 1M 2070, Mémoires relatifs aux chemins de fer, Papiers Pelet, *Chemins de fer de Strasbourg, étude du tracé au point de vue de la défense* (1842).

par Nancy. En revanche la question du parcours vers Lille et Valenciennes est toujours disputée entre Amiens et Saint-Quentin. Le texte de la loi du 11 juin 1842 ne précise pas par où passera exactement la ligne du Nord. A posteriori, ces débats sur la direction des premières lignes françaises peuvent paraître étonnants quand on connaît le développement considérable que connaîtra le réseau français par la suite. Le tour des autres grandes villes françaises n'est en effet qu'une question d'années. Ce raisonnement pêche naturellement par anachronisme car il ne faut pas oublier que les considérations militaires de Pelet ou de Jardot s'inscrivent dans les premiers balbutiements de l'entreprise ferroviaire en France. Comme le déclare Pelet dans un discours du 17 avril 1842 : « Les chemins de fer sont d'autant plus soumis à la loi générale que leur système est entièrement nouveau et que nous travaillons en ce moment comme on le dit sur table rase »⁷³. Qui plus est, en 1842, l'Etat français s'interroge sérieusement sur la manière de trouver les fonds nécessaires à la construction de ses premiers chemins de fer⁷⁴. Faute de crédits suffisants, on pense encore que seuls quelques grands axes seront construits avec les deniers de l'Etat, ce qui permet également de mieux comprendre l'empressement de certains militaires à se saisir de la question du tracé.

Mais au cours de la session 1844-1845, les premiers succès du chemin de fer de Paris à Orléans et Rouen engagent subitement les intérêts privés à s'investir massivement dans le développement du rail. Fort de l'appui des milieux financiers, il sera finalement décidé en 1845 de créer deux embranchements vers le Nord, un axe principal vers Lille et Valenciennes par Amiens et un embranchement se détachant à Creil vers Saint-Quentin qui se dirige plus rapidement encore vers l'Entre-Sambre-et-Meuse. Si cet embranchement permettra de convoyer rapidement les troupes de Paris vers la trouée de l'Oise, la décision est avant tout motivée par des arguments économiques eu égard au développement des mines et de la sidérurgie dans les bassins de la Sambre et de la Meuse⁷⁵. A partir de cet instant, le rôle de « gestionnaire de réseau » réclamé par des officiers comme Jardot ou Pelet sera *de facto* complètement occulté par la multitude des demandes de concession affluant des compagnies privées nouvellement créées. L'expertise militaire y perdra nécessairement en influence devant les exigences des compagnies soucieuses de garantir la rentabilité du trafic.

⁷³ Cité dans PUIG (Pascal), *Jean-Jacques Pelet...*, p. 42.

⁷⁴ CARON (François), *Histoire des chemins de fer en France, I : 1740-1883*, Paris, Fayard, 1997, p. 120-121.

⁷⁵ PICARD (Alfred), *Les chemins de fer français...*, I, p. 497-500.

Plusieurs exemples permettent de saisir ce jeu d'influence. A Lille et Valenciennes par exemple, l'on se gardera bien de percer les murailles pour faire pénétrer le chemin de fer en provenance de Belgique jusqu'au cœur des deux cités fortifiées. Les exigences du Génie l'emportent mais il est significatif que cette victoire militaire est reprochée avec humeur par certains journaux du Nord sans doute liés aux intérêts de compagnies ferroviaires : à cause de l'intransigeance des militaires, déclarent-ils, l'on doit franchir à pied les fortifications de Lille et Valenciennes avant de prendre le chemin de fer⁷⁶. D'autre part, certaines recommandations du ministère de la Guerre concernant le tracé des chemins de fer du Nord ne sont tout simplement pas prises en compte. Ainsi, pour le tracé de la ligne de Lille à Hazebrouck, la commission parlementaire de 1845 avait voté un amendement stipulant le passage par Armentières. Le ministre de la Guerre le contesta, sans doute parce qu'il établissait un pont non fortifié sur la Lys couvrant à l'ouest la position de Lille. Il lui fut répliqué que les objections militaires seraient les mêmes pour tous les tracés vers Lille et l'amendement fut quand même adopté. En revanche, le ministère de la Guerre fut davantage écouté concernant le tracé de l'embranchement de Creil à Saint-Quentin. La commission parlementaire de 1845 avait stipulé que le tracé devait se rapprocher autant que possible de la ville de Ham. Le ministre de la Guerre lui préférait un tracé par La Fère afin de faire intercepter la voie de chemin de fer par la forteresse et d'éviter qu'elle ne crée une trouée vers Paris⁷⁷. Le tracé passe finalement par Noyon et Chauny, ce qui de fait le rapproche davantage de La Fère que de Ham sans pour autant le faire passer par la forteresse⁷⁸.

Ce savant dosage entre les intérêts de la Guerre, des Travaux publics et des compagnies privées se maintient au cours des années suivantes. Dans un article paru dans les *Annales des Ponts et Chaussées* en 1862, l'inspecteur général Charié-Marsaines considère les chemins de fer au point de vue de leur usage militaire. Analysant la configuration du réseau français, il aborde d'abord la question sur le plan offensif:

« En ce qui concerne la première [guerre offensive], le chemin de fer le plus véritablement stratégique sera celui aboutissant perpendiculairement ou par la ligne la plus courte à la frontière qui doit servir de base d'opérations. En effet, aucun ne permet mieux d'opérer très rapidement une grande concentration de troupes ; aucun

⁷⁶ Cité in DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 505-506.

⁷⁷ PICARD (Alfred), *Les chemins de fer français...*, I, p. 510-511.

⁷⁸ *Carte des chemins de fer et des lignes télégraphiques de l'Europe centrale*. Annexe au rapport adressé à Mr Van Hoorebeke, ministre des Travaux publics par le directeur général des chemins de fer...soussigné MASUI.-Bruxelles, Ph. Vandermaelen, 1851.

n'est plus propre à faire parvenir promptement à l'armée qui opère au-delà de la frontière, les munitions, les approvisionnements, les renforts qui lui sont nécessaires ; (...) Envisageant d'abord la question au point de vue des chemins de fer français, la ligne de Paris à Valenciennes serait un chemin parfaitement stratégique dans le cas d'une guerre offensive au nord de la France, celui de Paris à Strasbourg dans le cas d'une guerre en Allemagne, ceux de Paris vers Dijon, Lyon, Grenoble et Marseille dans le cas d'une guerre en Italie »⁷⁹.

Par ailleurs, l'ingénieur français souligne qu'il n'existe pas encore en 1862 de chemin de fer à caractère réellement défensif au nord du pays en raison précisément de la proximité des lignes parallèles avec la frontière :

« Les chemins parallèles à la frontière seront plus stratégiques, parce que, si l'on suppose l'armée envahissante répandue sur le pourtour du pays envahi et cherchant à y pénétrer par différents côtés, l'armée qui le défend et qu'il conviendra de distribuer sur le railway de la circonférence en regard des forces ennemies, pourra instantanément se concentrer sur le point qui sera jugé le plus favorable et agir avec une supériorité décidée contre le corps d'armée qu'elle y rencontrera. (...) Mais pour qu'un tel résultat puisse être obtenu, il faut que les chemins parallèles à la frontière n'en soient pas trop rapprochés, ou que s'ils s'en rapprochent beaucoup, ils soient parfaitement défendus et puissent être considérés comme inabornables. Il résulte de ce qui précède que les chemins de Paris à Lille et à Strasbourg, très stratégiques pour une guerre offensive, le seraient beaucoup moins pour une guerre défensive ; que celui de Lyon à Besançon, Mulhouse et Strasbourg le serait bien davantage pourvu que la frontière fut convenablement défendue »⁸⁰.

Ce sont ces critères stratégiques qui conduiront l'Etat à signer l'année suivante une convention spéciale avec la Compagnie de l'Est pour la création d'un « troisième réseau » destiné en réalité à servir de zone de débarquement pour les convois militaires à proximité de la frontière prussienne et dans la région ardennaise⁸¹. Est-ce à dire que les autorités militaires françaises ont toute liberté pour dicter aux ingénieurs des Ponts et Chaussées la création et le tracé des voies de chemin de fer ? Dans le volume des *Annales des Ponts et Chaussées* de 1862, figure un autre article révélateur des intérêts qui s'opposent à une gestion strictement militaire des chemins de fer. Il s'agit d'un article sur les conditions de doublement des voies

⁷⁹ CHARITÉ-MARSAINES (Gustave), *Mémoire sur les chemins de fer considérés au point de vue militaire*, in *Annales des Ponts et Chaussées, mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur*, 4^e série, 1862, 2^e semestre, doc. n° 41, p. 9.

⁸⁰ CHARITÉ-MARSAINES (Gustave), *Mémoire sur les chemins de fer...*, p. 10-11.

⁸¹ MITCHELL (Allan), *The Great Train Race: Railways and the Franco-German Rivalry, 1815-1914*, New York and Oxford, Berghahn Books, 2000, p. 34. Une grande partie du réseau de l'Est tombant aux mains de l'Allemagne en 1871, une voie parallèle à la nouvelle frontière sera concédée de Longwy à Nancy. Sur demande du Génie militaire français, le projet de tracé de cette voie trop proche de la frontière sera reculé de vingt kilomètres vers l'ouest afin d'éviter que l'ennemi ne s'en empare dès le premier coup de canon. PARISSE-BRASSENS (C.), *La concession de la voie ferrée de Longwy à Nancy (1871-1875)*, in *Annales de l'Est*, 5^e série, XVI, 1964, p. 121.

des lignes de chemins de fer. En 1862, le Gouvernement français oblige les compagnies privées à effectuer des travaux en prévision du doublement des voies. Il s'agit notamment de veiller à ce que les ouvrages d'arts (ponts, tunnels, aqueducs, etc.) soient construits en vue d'un développement ultérieur du trafic afin de ne pas réaliser deux fois le travail. Nous ignorons s'il s'agit d'une mesure dictée par les autorités militaires mais il n'aura échappé à aucun ingénieur que le doublement des voies est un avantage énorme pour l'armée en cas de mobilisation. Mais il existe des oppositions sérieuses à ces dispositions gouvernementales, oppositions dictées par les intérêts des compagnies et dont se fait l'écho Nordling, ancien élève libre de l'Ecole polytechnique et des Ponts et Chaussées, ingénieur en chef au réseau central de la compagnie d'Orléans. En effet, un questionnaire est adressé aux différentes compagnies afin de sonder leur opinion sur le sujet. Sont interrogées la Compagnie de l'Est, la Compagnie du Nord, la Compagnie de l'Ouest, la Compagnie d'Orléans, la Compagnie du Midi et la Compagnie de Lyon-Méditerranée. En exceptant la Compagnie de l'Ouest, ces réponses sont unanimes sur deux points, à savoir : 1°. Que le trafic de la plupart des nouvelles lignes n'exigera pas l'établissement de la deuxième voie ; 2°. Qu'il y a dès lors lieu d'ajourner la dépense de la seconde voie quelle qu'elle soit⁸². Toujours dans un souci de préserver les intérêts économiques des compagnies, le droit attribué à l'administration en 1862 de prescrire la pose de la deuxième voie est déterminé et s'ouvre uniquement au moment où le produit brut des sections à doubler atteint 33.000 francs par kilomètre⁸³.

Les travaux du général Pelet, les articles comme ceux de l'officier du corps royal d'Etat-major Jardot ou de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Charié Marsaines évoqués dans ce chapitre, certains mémoires militaires que nous étudions plus loin mentionnent effectivement tout au long de la période étudiée l'utilité des chemins de fer en cas de guerre. On constate néanmoins que ces réflexions tombent à plat puisqu'elles ne seront jamais versées à l'appui d'un plan de mobilisation en bonne et due forme. Dans son ouvrage de 1866 sur le système défensif français, ouvrage réédité en 1871, le général Ducrot fait lui aussi la part belle au rôle des chemins de fer. Il constate d'abord que le système défensif français n'est plus adapté à la révolution des voies de communication qui contournent les forteresses françaises de toutes parts : « Pour caractériser cette influence des chemins de fer sur le système des frontières de Vauban, on peut dire qu'ils l'ont bouleversé puisqu'ils abrègent et font disparaître

⁸² NORDLING (M.W.), *Mémoire sur les conditions de la transformation des chemins de fer à une voie en chemins à deux voies*, in *Annales des Ponts et Chaussées, mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur*, 4^e série, 1862, 2^e semestre, doc. n° 42, p. 22-59.

⁸³ PICARD (Alfred), *Les chemins de fer français...*, II, p. 293.

l'inconvénient des distances, les difficultés de concentration et les difficultés d'approvisionnements »⁸⁴. Le général Ducrot propose donc en conséquence de réviser de fond en comble le système défensif français pour l'adapter à la nouvelle situation stratégique :

« ...dans la défense du pays, on doit avoir :

1°. Un petit nombre de places offensives, placées en première ligne, assurant des débouchés prompts et faciles sur les grandes vallées qui, partant de la frontière, vont aboutir au Rhin, et où l'on puisse, soit concentrer les troupes, soit préparer les moyens matériels qui doivent faciliter le mouvement de ces dernières.

2°. Des places défensives, flanquées de vastes camps retranchés, permettant de préparer, en toute sûreté, la défense de la capitale et même l'offensive contre l'envahisseur, se reliant à Paris et entre elles par des voies ferrées de façon à concentrer en quelques heures les forces disponibles de la France sur le point où l'on veut écraser les ennemis dont chaque armée se trouve isolée ;

3°. Enfin, une vaste place d'armes servant de réserve et qui est Paris, située au centre de l'arc de cercle que forme notre frontière de Dunkerque à Bâle »⁸⁵.

Le général Ducrot décrit ce qu'il pense être la base ferroviaire sur laquelle doit se calquer le futur système défensif français :

« Ainsi, Lille est relié à Paris par deux lignes ferrées, parallèles ; la durée moyenne du trajet est de 9 heures ; et [Lille est relié] à la Belgique, par les lignes de Bruxelles et de Liège. Mézières communique avec Paris, par la ligne des Ardennes, trajet en dix heures ; et avec les villes de Maëstricht, Aix-la-Chapelle et Cologne, par les chemins belges et allemands. Metz est relié à Paris par la ligne de l'Est, durée du trajet 10 heures ; et de Metz on gagne Luxembourg, Trèves et Sarrebruck, par le réseau Guillaume-Luxembourg. Strasbourg se rattache à Paris en 14 heures, par le réseau de l'Est ; il communique avec la Prusse rhénane par la ligne Bâle-Colgogne ; avec le grand-duché de Bade, le Wurtemberg et la Hesse, par les réseaux de ces divers pays. Belfort est relié à Paris par la ligne Paris-Mulhouse en 15 heures. De cette ville on gagne le sud du grand-duché de Bade, la Bavière et la Suisse, par le Nordschweizer-Bahn »⁸⁶.

Le commentaire laconique de la préface de 1871 indique cependant que les conseils du général Ducrot n'ont pas été suivis en 1866, ce qui justifie la réédition de son ouvrage après la terrible défaite. Pourtant, Napoléon III et certains des généraux qui l'entourent sont bien conscients des efforts à faire en matière de chemin de fer et de reconnaissance des réseaux des voies de communication des pays limitrophes. Sur injonction directe de l'Empereur, ils vont chercher à rattraper leur retard dès 1867⁸⁷. Diverses missions d'information sont envoyées

⁸⁴ DUCROT (Auguste-Alexandre) (Général), *Quelques observations sur le système de défense de la France*, 2^e édition, Paris, E. Dentu, [1866], 1871, p. 4-5.

⁸⁵ *Idem*, p. 9.

⁸⁶ *Idem*, p. 11-12.

⁸⁷ BAPST (Germain), *Le Maréchal Canrobert...*, IV, p.62-63.

dans les pays voisins, principalement la Belgique et l'Allemagne, sous la direction du général Jarras, nouveau directeur du dépôt de la Guerre. « Ces explorations furent commencées au mois de juin 1868 et continuées pendant toute la durée de la belle saison. En 1869, elles furent dirigées de manière à embrasser le réseau des routes qui, depuis Strasbourg jusqu'à Düsseldorf, conduisent à Berlin »⁸⁸. Selon les renseignements laissés par le général Jarras, le nombre d'officiers chargés de ces missions de reconnaissance fut « notable » et le bilan des informations récoltées plutôt positif :

« On peut donc dire sans exagération qu'au printemps de 1870, on était parvenu à faire les travaux les plus urgents, en y employant consciencieusement tout le temps qui s'était écoulé depuis le mois de novembre 1867. Ainsi, outre les reproductions photographiques, nous possédions par la photogravure les cuivres des cartes de l'Allemagne à grande échelle, comprenant le réseau des routes que j'ai indiqué plus haut, et pouvant permettre de tirer rapidement un nombre considérable d'exemplaire de chacun d'eux. D'un autre côté, les itinéraires étaient terminés et prêts à être imprimés. Ils furent même livrés à l'impression le jour de la déclaration de guerre, et il en fut fait un volume dont on tira un nombre suffisant d'exemplaires pour que tous les officiers généraux et supérieurs de l'armée pussent en être pourvus. En même temps, des renseignements de toute nature avaient été recueillis, y compris ceux qui étaient relatifs aux chemins de fer allemands »⁸⁹.

Les rapports faisaient grand cas de l'usage militaire des chemins de fer en Allemagne. En arrivant à la tête du dépôt de la Guerre, le général Jarras avait déjà trouvé quelques renseignements sur les chemins de fer, recueillis par des officiers à qui cette tâche avait été assignée. Le capitaine Le Pippre était chargé de centraliser ce travail. Parmi les documents collectés particulièrement importants, figure une note remise par le directeur de la Compagnie de l'Est qui alerte le directeur du dépôt sur le degré avancé de la préparation militaire allemande⁹⁰.

De son côté, le colonel Stoffel, attaché militaire français à Berlin, informait également Paris du caractère avancé de l'organisation ferroviaire prussienne⁹¹. Les Français sont donc parfaitement au courant de la supériorité logistique allemande, non pas tellement en terme de nombres de voies mais surtout du point de vue organisationnel. Cependant, rien n'a été entrepris en France pour créer une direction militaire unique au-dessus de la multiplicité des

⁸⁸ JARRAS (Hugues Louis), général, *Souvenirs du général Jarras : chef d'état-major général de l'armée du Rhin (1870)*, publiés par Madame Jarras, Paris, Plon-Nourrit, 1892, p. 9.

⁸⁹ *Idem*, p. 11.

⁹⁰ *Idem*, *Souvenirs...*, p. 15-16.

⁹¹ Rapport du 12 décembre 1868 in STOFFEL (colonel Baron), *Rapports militaires...*, p. 263-270.

compagnies. Il devenait donc urgent pour l'armée française de copier la Prusse et de rationaliser le système de transport des troupes françaises à la frontière. Même s'il n'est pas impossible que le général Jarras magnifie ici son rôle, celui-ci déclare dans ses souvenirs qu'au vu des renseignements rapportés, il propose au ministre de la Guerre le maréchal Niel de créer une commission composée de trois officiers généraux dont deux de brigade, de deux ingénieurs délégués par le ministre des Travaux publics et des directions des grandes lignes de chemins de fer⁹².

L'échec de la mise en place de cette réforme nécessaire, la mort en 1869 du maréchal Niel, principal artisan de la réforme militaire, précipitent la France sur la voie de la défaite. Le témoignage de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Jacqmin, directeur de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, est sans appel :

« Par une fatalité à jamais déplorable, la France n'a eu, pour la guerre de 1870, aucune organisation sérieuse des transports militaires, tandis que l'Allemagne en possédait une aussi complète que possible. En France, il y eut deux essais d'organisation des transports militaires : l'un considérable, avant la guerre, par les soins de M. le Marechal Niel ; l'autre tardif, au moment où la guerre finissait, par les soins de M. de Freycinet, délégué à la Guerre à Bordeaux. Mais, pendant la guerre elle-même, nous pouvons dire qu'il n'y a rien eu... Mais ce qui n'a pas été fait, il faut le faire : nous avons à cet égard la conviction la plus absolue, et nous avons considéré comme un devoir de chercher à faire passer cette conviction dans l'esprit du public »⁹³.

2. Ecrits militaires sur la défense de la frontière nord : une frontière mal-aimée

Durant la Restauration, l'importance de la frontière du Nord est surtout vue à l'aune de la contribution qu'elle peut apporter à la défense de Paris : « On a dû considérer la capitale comme but de toute armée d'invasion agissant sur quelques parties de nos frontières ; cette hypothèse doit surtout s'appliquer à l'armée qui déboucherait de la Belgique »⁹⁴. Ceci est d'autant plus vrai que les principaux axes de communication en provenance de Belgique, routes et chemins de fer, se dirigent tous vers Paris. Selon un rapport sur la défense de la frontière nord rédigé en 1829, sont particulièrement à redouter « les routes qui partent de

⁹² JARRAS (général), *Souvenirs...*, p. 16-17.

⁹³ JACQMIN (F.) (ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur de l'exploitation des chemins de fer de l'Est et professeur à l'Ecole des Ponts et Chaussées), *Les chemins de fer pendant la guerre de 1870-1871. Leçons faites en 1872 à l'Ecole des Ponts et Chaussées*, Paris, Librairie Hachette, 1872, p. II-V.

⁹⁴ SHD/DAT, 1M 1168, Mémoire sur la frontière nord de la commission de défense de 1836, extrait cité dans ESPINOSA (Carole), *L'armée et la ville en France 1815-1870...*, p. 103.

Gand, Charleroi et Namur »⁹⁵. En 1830, la constitution du royaume de Belgique sur la marche septentrionale de la France suscite des interprétations variées sur la manière dont il faut désormais envisager la défense de la frontière nord. Faut-il devancer l'adversaire en Belgique pour se saisir de la ligne de la Meuse jusqu'à Maastricht ou au contraire, attendre sagement l'entrée des belligérants sur le territoire national ? Tout dépend en réalité de la politique qu'adoptera la Belgique à l'égard de la France :

« La Meuse, par sa position relativement à la défense de Paris, mérite une mention particulière. Cette ligne de défense, qui s'étend depuis Langres jusqu'à Maastricht, semble établie exprès pour unir la défense du nord et de l'est de Paris. Le rôle qu'elle est appelée à jouer dans cette défense est de nature à être modifié considérablement par l'existence que prendra le nouveau royaume de Belgique ; si en effet ce pays reste neutre, la défense de Paris se trouvant transportée entre les points de Mézières et de Langres, le champ d'attaque est de beaucoup circonscrit, et la défense acquiert de grands avantages... Mais si les Belges sont nos alliés, la Meuse acquiert une bien autre importance ; en effet, son cours nous permet de prendre à revers tout le pays entre Meuse et Moselle, et par conséquent de manœuvrer sur son flanc, et d'opérer des retours offensifs si importants à la guerre. Ces points principaux sont : sur notre territoire, Givet et Charlemont ; sur le territoire belge, Dinant, Namur, Huy et Liège »⁹⁶.

Un des enseignements tirés des campagnes napoléoniennes est que les places du Nord ne constituent plus une ligne infranchissable et qu'elles peuvent être facilement contournées. La prise de Paris par la Sainte-Alliance reste gravée dans les mémoires ; elle légitime largement dans l'opinion la construction d'une ceinture de forts autour de la capitale française d'autant plus que l'ancienne ligne de Vauban a été amputée de plusieurs de ses forteresses au profit des Pays-Bas puis de la Belgique. Dans l'esprit des militaires, il s'agit de protéger le cœur politique du pays et d'assurer à l'armée une place de refuge en cas de défaite⁹⁷. La politique militaire française adoptée au Nord dans les années 1840 est donc plutôt défensive si l'on considère les budgets pharaoniques alloués à la fortification de la capitale au détriment des

⁹⁵ SHD/DAT, 1M 1162, Rapport sur la défense de la frontière nord, par le général de Génie GARBE, 1829, extrait cité dans ESPINOSA (Carole), *L'armée et la ville en France 1815-1870 ...*, p. 103.

⁹⁶ *Fortifications de Paris : considérations sur la défense nationale et sur le rôle que Paris doit jouer dans cette défense*, Paris, Paulin, 1833, p. 137-138.

⁹⁷ Cette idée est avancée en 1833 au cours des débats qui ont lieu à l'Assemblée législative concernant l'opportunité de fortifier Paris. Selon le général Henri Gatien Bertrand, ancien aide de camp de Napoléon, commandant de l'école polytechnique et député à l'Assemblée : « C'est la plus grande des contradictions (disait Napoléon), de laisser sans défense immédiate une capitale où est l'élite de la nation, le centre de l'opinion publique, le dépôt de tout. Si (ajoutait-il) Paris, qui a dû son salut dix ou douze fois à ses murailles, eût été une place forte en 1814-1815, capable de résister seulement huit jours, quelle influence ce grand avantage n'aurait-il pas eu sur les événements du monde ! ». *Le Général Bertrand sur les fortifications de Paris*, Paris, Techener, 1833, p. 5 ; BERTHELOT Michel, *Bertrand, grand-maréchal du Palais. Dans les pas d'un fidèle*, Châteauroux, Chez l'auteur, 1996.

autres places fortes qui bordent la frontière belge. Une fois prise la décision de fortifier Paris en 1840, l'obsolescence des petites places de la frontière est alors soulevée dans la littérature militaire. Certains auteurs avancent qu'il serait utile d'en supprimer un grand nombre afin d'adopter une défense du territoire plus en profondeur :

« En admettant, comme nous devons le faire, dans le pire état des choses, que nos forces disponibles fussent trop faibles pour prendre sur quelques points l'offensive, opérer des diversions, quelque nombreuses que soient nos places frontières, places trop nombreuses, l'ennemi, après avoir franchi les intervalles qui séparent les forteresses, y laisserait au besoin des corps d'observation proportionnés à l'importance des forteresses voisines, pour faire respecter ses lignes d'opération, corps d'ailleurs d'autant moins gênés et pouvant être renforcés au besoin et approvisionnés, que sur les frontières ils toucheraient à leurs bases d'opérations,... on pourrait objecter qu'il ne serait pas donné à l'ennemi de franchir si facilement les intervalles des places frontières, et citer à l'appui les sièges dans les guerres avant et aux premiers jours de la Révolution. Mais les usages comme les idées se modifient avec le temps et l'extension des moyens : combien les armées ne sont-elles pas devenues plus manœuvrières, leur matériel moins lourd, moins encombrant, l'artillerie plus mobile et les communications, plus nombreuses et plus faciles ? Alors l'usage était de faire des guerres de siège ; aujourd'hui on ne fait des sièges que lorsqu'ils sont absolument indispensables »⁹⁸.

Les bases d'opérations visées dans ce texte sont naturellement les forteresses belges qui pourraient servir de tremplin à une attaque des Puissances du Nord sur la France. Pourtant, ces dernières Puissances ne viennent-elles pas précisément de demander à la Belgique de supprimer au plus vite toute une série de places fortes de l'ancienne Barrière afin qu'elles ne servent pas de marchepied à la France ? En réalité, ce démantèlement des places belges est diversement apprécié dans l'opinion française et varie en fonction des sentiments adoptés concernant la frontière nord. Les partisans de la défensive et/ou de l'apaisement avec les autres puissances européennes considéreront la disparition de plusieurs places de la Barrière comme une victoire de la diplomatie française ou du moins comme un signe de pacification. Les nostalgiques de l'Empire, les partisans de l'offensive et/ou de la revanche feront le raisonnement inverse. Ainsi, au lendemain de la signature du traité des XXIV articles, plusieurs campagnes orchestrées par la presse d'opposition française suggèrent que les destructions de forteresses programmées en Belgique sont hostiles à la France. D'avril à juillet 1839, trois alertes relatives à un commencement d'exécution de la convention des forteresses de 1831 entraînent une réaction négative de cette presse : « M. le maréchal Soult

⁹⁸ MADELAINE Joachim, capitaine d'artillerie, *De la défense du territoire : fortifications de Paris*, Paris, Gaultier-Laguionie, 1840, p. 26-27.

[président du Conseil], de concert avec toute la presse de gauche et d'extrême droite, souffrira-t-il que l'étranger abatte en haine de la France des forteresses qui, en cas de guerre, nous seraient certes plus utiles encore qu'à nos voisins ? »⁹⁹ Selon l'opinion la plus revancharde, les forteresses belges les plus proches pourraient donc encore servir de tremplin vers la Meuse et l'Allemagne à l'armée française afin de réparer le sacrilège des traités imposés à la France en 1815 ; et gageons que la Grande Muette n'est pas la moins réceptive à ces rêves de campagnes victorieuses dans les « provinces belges ». Anecdote significative, en novembre 1841, un officier prussien en visite sur la frontière du Nord dans les garnisons de Lille et Valenciennes constate avec étonnement l'esprit conquérant qui y règne. Selon cet officier, les troupes françaises casernées le long de la frontière belge attendent le jour où la France récupérera son dû et évoquent avec nostalgie les campagnes de Louis XIV, de la Révolution et de l'Empire¹⁰⁰. En témoigne encore ce mémoire de reconnaissance réalisé en 1847 par le lieutenant d'Etat-major Ganthil de la garnison de Lille à propos de la forteresse belge de Menin. L'officier français reconnaît que la place de Menin a perdu de son intérêt depuis que le royaume de Belgique en a pris possession, royaume « qui, pour des raisons politiques, est obligé de suivre la voie que lui trace la France (sic) »¹⁰¹. Selon l'officier français, en cas de guerre, il est fort probable que les ennemis de la France emprunteront les trouées de Philippeville et Mariembourg que les traités de 1814 et 1815 ont créées dans le système de défense de la France. Toutefois, le lieutenant Ganthil pense que la place de Menin¹⁰² et les autres forteresses de Flandres sont susceptibles d'offrir elles aussi un grand nombre d'avantages logistiques à un ennemi qui attaquerait la France depuis la Belgique. Par conséquent, Ganthil met en évidence la nécessité de s'en emparer en cas de guerre :

« La position de Menin est importante, comme le nœud des routes de Lille sur Ostende, Bruges et Gand ; cette place menace la France, sa garnison peut facilement ravager notre territoire et se retirer à l'abri avant que les troupes de Lille qui est la place la plus voisine puissent venir protéger nos nationaux. (...) Dans une marche sur Anvers il faudrait prendre Menin et Courtray ; puis observer sur la droite Tournay et Oudenarde (sic) et sur la gauche Ypres et Nieupoort. (...) Dans le cas d'une agression (...) sur toute la frontière du Nord, un corps [ennemi] devrait, comme dans la campagne de 1814, chercher à gagner la Somme pour opérer ensuite sur Paris ; la Lys servirait alors de ligne d'opérations et la base d'opérations serait la zone de terrain,

⁹⁹ *L'Univers*, 21 mai 1839, extrait cité in DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 41.

¹⁰⁰ Lettre de Rumigny (Bruxelles) à Guizot (Paris), le 30 novembre 1841, citée in DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 91.

¹⁰¹ GANTHIL, lieutenant d'Etat-major détaché au 63^e de ligne, *Mémoire de reconnaissance sur la ville de Menin*, Lille, 10 juin 1847, SHD/DAT, 1 M 1447, document n° 85.

¹⁰² Sur les améliorations apportées à cette place après Waterloo, voir GILS (Robert), *De Wellingtonbarriere en de Vesting Menen*, Courtrai, Archeologie Zuid-West-Vlaanderen, 2010.

s'étendant depuis Nieuport jusque Tournay. Dans cette hypothèse, Menin jouerait un rôle important à cause de sa proximité avec Lille, une des grandes places de dépôt, qu'il faudrait nécessairement assiéger ou bloquer ; alors ce serait dans Menin que l'on rassemblerait le parc de siège et tous les approvisionnements car c'est la place centrale de la zone de terrain que j'ai indiquée plus haut. La situation de Menin sur une rivière navigable serait très favorable, car on pourrait sans de grands frais y rassembler tout le matériel tiré des parcs de génie de la Belgique. Le grand nombre de canaux que présente ce pays rendrait cette concentration très facile sans employer la voie de terre qui est très coûteuse et beaucoup moins sûre »¹⁰³.

Que ces opinions aient pignon sur rue au sein de l'armée française ne doit pas nous engager pour autant à les surestimer. La bonne santé des relations diplomatiques et familiales entre les Orléans et les Saxe-Cobourg justifie plutôt un certain immobilisme de la part de la France. Le premier à rester confiant dans les bonnes dispositions de son beau-père à l'égard de la Belgique est Léopold Ier lui-même. L'attitude publique de Paris vis-à-vis du sort des anciennes forteresses de la Barrière confine d'ailleurs plutôt à l'indifférence. Lorsque le Gouvernement belge fait des démarches à Paris en novembre 1839 et en mai 1841 pour substituer par économie la forteresse d'Ypres à celle de Menin dans la liste des forteresses à détruire, la France ignore tout simplement les ouvertures belges pour éviter de soulever à nouveau cette source de tension entre les deux Gouvernements¹⁰⁴.

Ces relations de bon voisinage sont définitivement remises en question avec la révolution de 1848 et surtout l'avènement du second Empire. On a souvent prêté à Léopold Ier des sentiments excessifs concernant le danger français à cette époque. Le souverain belge aurait largement extrapolé le désir français d'envahir la Belgique, influencé notamment par la presse bonapartiste qui ne cesse de répéter son désir de réviser les traités de 1815 dans un sens plus favorable à la France¹⁰⁵. Les quelques mémoires militaires que nous avons pu recueillir sur la frontière nord de la France donnent cependant entièrement raison aux craintes du monarque belge. Au lendemain du « pronunciamiento » du 2 décembre 1852, le général Grand est affecté au commandement de la 3e division militaire dans le courant du mois de février 1853¹⁰⁶. A

¹⁰³ *Ibidem*

¹⁰⁴ Lettres de Le Hon (Paris) à Muelenaere (Bruxelles), les 25 et 31 mai 1841, citées in DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 41.

¹⁰⁵ STENGERS (J.), *Léopold Ier et la France...*, p. 39 ; BRUGMANS (N.), *La Belgique face au second Empire : évolution et interférences de l'image de Napoléon en Belgique : 1848-1870*, mémoire en histoire (inédit), ULG, 2007.

¹⁰⁶ L'autorité du ministre de la Guerre s'exerce par l'intermédiaire de divisions militaires et de subdivisions correspondant aux départements. La division militaire (DM) constitue un groupe de subdivisions, donc de départements. Leur nombre fluctue entre 1815 et 1870 (de 17 à 22) en fonction des impératifs budgétaires ou des pressions politiques. Les considérations techniques ou défensives n'entrent guère en ligne de compte. La 3^e division militaire a sous sa juridiction trois départements : le Pas-de-Calais, le Nord et la Somme. CORVISIER

cette occasion, il demande au ministre de la Guerre le maréchal de Saint-Arnaud de lui fournir les plans des forteresses de la frontière nord dont il a la juridiction. Par une lettre du 14 mars 1853, Saint-Arnaud répond à Grand qu'il est tout disposé à le seconder « dans l'étude d'une question si digne des méditations du commandant de l'une de nos divisions frontières les plus importantes » mais qu'il ne peut satisfaire à son désir « qui était formellement contraire à l'esprit des règlements relatifs à la garde des plans des fortifications »¹⁰⁷. Suite au refus du ministre, Grand commande à son aide de camp le capitaine d'Etat-major C. de Marquerie¹⁰⁸ une étude d'ensemble de la frontière de Belgique. Ce dernier, accaparé par d'autres travaux relatifs à l'établissement et à l'inspection des troupes dans les cantonnements des camps du Nord ne remet son étude au général Grand qu'en décembre 1857. Et, détail qui a son importance, dans la lettre qui accompagne son étude conséquente, Marquerie demande expressément à son supérieur de remettre ce mémoire de géographie militaire au nouveau ministre de la Guerre le maréchal Vaillant afin qu'elle soit classée parmi les travaux réalisés annuellement par les officiers d'Etat-major.

Cette étude du capitaine de Marquerie, que nous avons découverte par hasard dans le catalogue en ligne d'un bouquiniste français, est à nos yeux un document capital. Elle synthétise bien, nous semble-t-il, toutes les réflexions géopolitiques en cours dans l'armée française du Second Empire concernant la frontière amputée dont il faut impérativement combler ou corriger les brèches. Nous sommes convaincus du caractère représentatif de cette étude pour deux raisons : d'abord en raison de l'identité de son auteur, aide de camp du commandant de la 3^e division militaire, division concernée au premier chef par la défense de la frontière nord ; ensuite parce que les opinions stratégiques du capitaine seront, sinon copiées, du moins partagées par les auteurs de documents postérieurs relatifs à la frontière franco-belge. Nous aurons l'occasion d'évoquer ces autres études tout au long de ce chapitre.

(André) et DELMAS (Jean) (dirs.), *Histoire militaire de la France*, II : de 1715 à 1871, Paris, PUF, 1992, p. 430-431 ; *Le Moniteur Universel*, 12 février 1856, p. 1.

¹⁰⁷ Lettre du capitaine d'Etat-major C. Marquerie au général commandant de la 3^e division Grand, Paris, le 1^{er} décembre 1857, in *Mémoire sur les Frontières du Nord ou de la Belgique. Années 1853-1857*. Manuscrit du capitaine d'Etat-major, aide de camp du général de division Grand, C. Marquerie, Paris, 1^{er} décembre 1857, 1 vol. in-4 (23 x 28,5 cm) dos toilé vert, plats cartonnés verts, de 213 p. + 13 p. de tables, le tout non chiffré (archives personnelles de l'auteur). Sauf mention, l'analyse qui suit est entièrement tirée de ce manuscrit.

¹⁰⁸ Plusieurs autres documents rédigés par le lieutenant puis capitaine d'Etat-major C. Marquerie sont archivés au Service Historique de la Défense/Armée de Terre : « Etude d'une position en avant d'Amiens » (Avant 1850, 32 p. et 2 plans) ; « Plans de défense de Moulins » (1er octobre 1851, 39 p. et plan) et « Plan de défense de la ville de Tours » (1852, 66 p. et 2 plans).

L'étude de Marquerie est divisée en trois parties. La première partie est un aperçu général des frontières de la France. La deuxième partie est une description générale de la frontière du Nord comprenant un historique de celle-ci depuis le XVe siècle, une description physique et géographique des contrées qui s'appuient sur la frontière, un inventaire des voies de communications, une liste des divisions administratives, des renseignements statistiques et des documents militaires. Enfin, la troisième partie décrit le système de défense de la frontière du Nord et fournit un examen détaillé des places de la frontière. L'aspect le plus intéressant de cette étude réside dans la conclusion de sa troisième partie, qui comprend non seulement un projet de défense de la frontière du Nord définissant dans le cadre d'une guerre le rôle à tenir par une armée défensive mais aussi un projet plus ambitieux d'offensive en Belgique.

Le projet de défense est clairement envisagé par Marquerie comme un second choix adopté faute de mieux dans une situation critique : « Comme en 1793 et 1814, nos armées sont désorganisées, l'invasion vient par le Nord et pour l'arrêter, il faut défendre pied à pied le territoire en s'appuyant sur les obstacles naturels et artificiels qui y sont préparés. Nos troupes sont trop faibles pour agir offensivement... ». L'officier français pense que Douai doit dans ce cas être pris comme dépôt général, centre de la défense car il occupe une position idéale entre la mer et les Ardennes. Douai « permet à l'armée défensive concentrée vers ce point de pouvoir se porter le plus promptement partout où l'ennemi se présentera. Le noyau de nos forces ou la portion principale sera établie (sic) entre Douai et Valenciennes, derrière la Scarpe. En avant, un corps d'avant-garde tiendra le poste d'Orchies ainsi que le point important de Maulde, au confluent de la Scarpe et de l'Escaut. Sur les flancs : Bavay à droite entre Valenciennes et Maubeuge, sera occupé et à gauche, Cassel et Deulemont seront organisés défensivement ». Marquerie considère la position de Douai comme très forte car l'ennemi pour s'en emparer doit nécessairement se rendre maître des saillants collatéraux, à savoir sur la gauche le saillant de Lille et sur la droite le saillant de Valenciennes.

Le stratège français analyse ensuite les différentes possibilités de franchissement de la frontière et sa vulnérabilité en chacun de ces points. La portion de frontière considérée s'étend de la mer jusqu'au cours de la Meuse. Au-delà, la traversée des Ardennes belges par l'ennemi n'est même pas envisagée. Marquerie considère cette région comme un massif infranchissable sur lequel toute armée peut s'appuyer. Comme chez beaucoup de géographes militaires, la description rapide de la barrière des Ardennes par l'officier français tient davantage du mythe maintes fois répété que d'une analyse objective actualisée puisque nous avons vu que le

réseau routier ardennais avait considérablement augmenté au cours des deux dernières décennies. Ceci n'empêche pas Marquerie d'écrire :

« (...) elle [cette région] offre au plus haut degré ce caractère de rudesse et d'aspérité qui appartient aux pays montueux. On n'y aperçoit que des crêtes décharnées, d'après rochers de couleur obscure, nus, brisés, inclinés sous tous les angles. La portion, qui nous concerne, comprise entre Rocroy et Namur est très coupée, montueuse, couverte de bois, au milieu desquels des cours d'eau torrentiels sillonnent le terrain et entravent la marche. C'est une masse de résistance où une armée n'oserait pénétrer ».

De la mer à la Meuse, Marquerie dénombre six directions d'attaque pour l'ennemi : 1° le saillant de Dunkerque, 2° le saillant de Lille, 3° le saillant de Valenciennes, 4° le rentrant de Douai, 5° le rentrant entre Valenciennes et Maubeuge, 6° le saillant de Maubeuge et la trouée de Chimay. L'attaque sur Dunkerque est d'après le capitaine français « la moins logique, la moins à craindre ». A supposer même que Dunkerque soit prise, l'ennemi devrait traverser ensuite une région jalonnée de nombreux canaux et marécages qui entraveraient ses mouvements ; il serait continuellement exposé à des retours offensifs français depuis les places de la Lys, de l'Escaut et de l'Artois qui risqueraient de l'acculer au littoral. Lille est plus facilement prenable car menacé directement depuis la Belgique par Tournai et Courtrai. Cependant, une fois la cité investie, l'ennemi serait confronté aux mêmes problèmes que pour Dunkerque, rencontrant sur sa route les places de Saint-Venant et Saint-Omer et exposant son flanc aux places de l'Escaut. Les directions d'attaque vers Valenciennes et Douai sont considérées comme hautement favorables à la défense française solidement appuyée sur la Scarpe et l'Escaut. Elles nécessiteraient une longue guerre de siège de la part de l'ennemi. En définitive, la partie la plus vulnérable de la frontière est celle située à l'est de Valenciennes :

« L'ennemi campé entre la Haine et la Sambre, vers Mons, menace de pénétrer par la trouée de Valenciennes et Maubeuge. De ce côté, aucun obstacle n'est préparé pour l'arrêter ; l'armée défensive n'a aucune place lui servant de refuge ou d'appui. Pour disputer le sol, elle doit utiliser les moindres accidents de terrain, des ruisseaux peu profonds, des forêts d'un parcours facile ».

Mais la trouée de Chimay créée expressément par les « funestes » traités de 1815, est davantage encore désignée par le capitaine Marquerie comme le secteur le plus mal défendu de la frontière française :

« Le saillant de Maubeuge paraît désigné comme le véritable point d'attaque sur notre frontière du Nord. C'est la partie la plus vulnérable et dont la perte nous découvrirait

le plus cruellement. En effet, nos ennemis réunis en Belgique, maîtres des deux rives de la Sambre, peuvent dès le début de la campagne ou après une victoire qui a désorganisé nos armées, se porter rapidement sous les murs de Maubeuge, avant qu'elle ait préparé les moyens de défense et que son camp soit occupé. La réussite d'une pareille attaque produirait d'importants résultats. (...) En arrière de Maubeuge, il reste la ligne de la Helpe, l'armée défensive sans doute la disputera. Mais cette position peut être attaquée de flanc et même de revers par Philippeville et Mariembourg. Sa chute entraîne celle de Landrecies et d'Avesnes à ses deux extrémités. Alors établies sur la base de la Sambre, les armées étrangères s'étendent sur leur droite, à travers le pays ouvert entre Sambre et Escaut, appuient leur gauche aux Ardennes, et peuvent pousser leurs opérations en avant ».

Le fait qu'un projet d'offensive suive immédiatement ces considérations plutôt négatives sur la défense de la frontière nord ne doit rien au hasard. Dans sa conclusion, l'officier français ne cache pas sa préférence pour une action offensive en Belgique dans le cadre d'une guerre future. Selon la formule consacrée, le capitaine français considère que la meilleure défense, c'est encore l'attaque :

« Pour terminer ce travail sur la frontière du Nord, il paraît indispensable d'indiquer quels seraient les premiers mouvements offensifs à exécuter par nos armées entrant en campagne sur ce théâtre d'opérations. Cet examen n'est pas en dehors de l'étude défensive que nous nous sommes proposée, la diversion étant peut-être le moyen le plus puissant de défense, le plus capable de rassurer les troupes qui l'emploient et d'intimider celles qui l'éprouvent ».

Outre cet avantage psychologique pour les troupes françaises, Marquerie considère que seul un mouvement en avant leur permettra d'atteindre une position favorable pour recevoir l'ennemi dans des conditions optimales. Le projet offensif qu'il expose n'est autre que la solution aux problèmes mis en évidence dans son projet défensif :

« En se portant en avant, on éloignera du territoire les malheurs inévitables pour tout pays qui devient le théâtre de la guerre, et on tendra à atteindre la base naturelle [souligné par nous] qui manque à notre frontière : la 1^{ère} ligne de Vauban, autrefois redoutable et suffisante, ne l'est plus aujourd'hui, elle a été bouleversée, il ne nous reste que des portions mal liées entre elles et il est utile de chercher à la compléter ».

D'autres éléments poussent Marquerie à souhaiter l'offensive en Belgique. Il pense avec raison que les forteresses de l'ancienne Barrière sont trop nombreuses pour que la Belgique puisse en assurer la garde efficace. Or ces forteresses ont toujours été depuis 1715 tournées vers la France. L'officier français rappelle à ce titre le traité secret d'Aix-la-Chapelle de 1815. Il reconnaît certes que la situation a changé depuis l'indépendance de la Belgique et que,

espère-t-il, la politique et l'économie belges sont entraînées progressivement dans la sphère française. Il n'empêche,

« (...) la Belgique a aussi de nombreuses relations commerciales et industrielles avec nos ennemis, et on a lieu de craindre qu'entraîné par une fausse politique, ce royaume livre à nos adversaires le rendez-vous qu'ils ont préparé à leurs armées à 7 marches de Paris. Dans ce cas il serait prudent et d'une bonne stratégie de les prévenir, en attaquant brusquement les forteresses belges trop nombreuses pour être bien défendues et de désorganiser à l'avance la base d'opérations des alliés ».

La capacité de la Belgique à sauvegarder sa neutralité est d'autant plus soumise à caution par Marquerie que les places du Limbourg hollandais qui commandent le passage de la Meuse, à savoir « Maestricht », « Stephenswerd » [Stevensweert] et « Ruremonde » n'appartiennent pas à la Belgique : « hollandaises ou fédérales – elles sont tournées contre elle (...) et la rendent incapables de se maintenir à moins d'une neutralité observée ». Les renseignements de l'officier français sont ici largement désuets. Les veilles forteresses de Ruremonde et Stevensweert sont démantelées depuis longtemps. Quant à Maastricht, elle n'a jamais été une forteresse fédérale et sa garnison a été singulièrement amoindrie en 1854. Concédonc cependant au stratège français le fait que la trouée du Limbourg est bien entre les mains d'une puissance étrangère et constitue toujours pour la Prusse une voie d'invasion idéale vers la Belgique.

Marquerie développe ensuite dans son étude les grandes étapes d'une attaque préventive en Belgique selon que l'ennemi viendra du nord ou de l'est du pays :

« (...) l'attaque sur Bruxelles doit avoir lieu par l'ouverture entre Mons et Charleroi, en suivant ensuite la vallée de la Senne. Si l'on a à craindre vers l'Est, c'est-à-dire du côté de la Prusse, c'est par la Sambre que l'on doit opérer. Dans tous les cas, l'on doit chercher à enfermer son adversaire entre soi et la mer, et la possession de la Meuse assure seule la conquête du pays dont Maestricht et Namur sont les clefs ».

En dehors de ce plan général, il s'agit de déterminer les premiers mouvements à entreprendre contre les places belges qu'il serait avantageux d'enlever rapidement pour compléter le système de défense français et empêcher que l'ennemi ne constitue une ligne d'attaque parallèle à la frontière française. Le programme est ambitieux. A l'est, Marquerie propose de s'emparer du littoral de Furnes, Nieuport et Ypres. En se rendant maître de ces trois places, la France compléterait la défense du saillant de Dunkerque, menacerait les forteresses des

Flandres belges et les bouches de l'Escaut tandis que le rentrant de Saint-Omer serait mis à l'abri. Entre Lille et Valenciennes, puisque l'ennemi peut pénétrer par le rentrant d'Orchies, la prise de Tournai fermerait cette trouée en prolongeant vers le nord la ligne française de l'Escaut et en reliant la ligne défensive de la Scarpe à celle de la Lys. Selon Marquerie, « il est essentiel de chercher d'abord à occuper cette place si utile » qui menace Douai, le centre du système de défense français. Après la prise de Tournai, l'armée du Nord devra entreprendre celle de Mons. L'occupation de cette ville permettra de sécuriser « le pays ouvert entre Valenciennes et Maubeuge ». Toujours animé de la volonté de compléter la défense française, l'officier français propose enfin de s'emparer à l'est de Philippeville et Mariembourg cernées par les saillants de Maubeuge et Givet :

« La réussite de cette opération est fort à désirer. Par l'occupation de ces deux places, nous rétablirons nos communications entre la Meuse et la Sambre. Nous fermons l'entrée de l'Oise et la trouée de Chimay, enfin nous préparons nos opérations ultérieures sur Charleroi et Namur ».

Toutes ces attaques sont supposées avoir lieu par surprise au début de la campagne « de manière à déconcerter les préparatifs d'une puissance trop faible pour opposer des moyens suffisants de résistance ». C'est sur ce constat très explicite que s'achève l'étude du capitaine d'Etat-major C. de Marquerie.

En 1863, le maréchal Vaillant, ancien ministre de la Guerre et désormais ministre de la Maison de l'Empereur¹⁰⁹, rédige un mémoire sur la frontière nord et nord-est de la France, qui s'inscrit nettement dans la continuité des réflexions de Marquerie sur la frontière franco-belge¹¹⁰. Il est d'ailleurs possible que Vaillant se soit inspiré de cette précédente étude, en théorie réceptionnée par lui à l'époque où il était ministre de la Guerre, pour rédiger son propre texte. L'étude du maréchal Vaillant, même si elle est beaucoup plus concise que celle de Marquerie, revêt à nos yeux un plus grand intérêt car elle est cette fois-ci le fruit d'une demande directe de l'Empereur des Français. L'objet du travail va plus loin que l'étude

¹⁰⁹ VAILLANT Jean Baptiste Philibert (1790 – 1870), homme politique et militaire français. Maréchal de France en 1851, sénateur en 1852, ministre de la Guerre de 1854 à 1859, ministre de la Maison de l'Empereur et des Beaux Arts de 1863 à 1870. Le choix de l'Empereur n'est pas anodin car Vaillant a été commandant de l'Ecole polytechnique de 1839 à 1840 et, à ce titre, a dirigé les travaux des nouvelles fortifications de Paris. DE CHEFDEBIEN (Anne) et WODEY (Laurence) (dirs.), *Écrins impériaux : Splendeurs diplomatiques du Second Empire*, Paris, Société des amis du musée national de la Légion d'honneur et des ordres de chevalerie, 2011, p. 16-20.

¹¹⁰ SHD/DAT, 1M 1164, Maréchal VAILLANT, *De la frontière nord et nord-est de la France, Des défauts que présente cette frontière au point de vue militaire et des modifications qu'il conviendrait d'y apporter*, manuscrit, 10 pages. Toutes les analyses qui suivent sont tirées de ce manuscrit.

proposée par Marquerie dans ce sens que l'ancien ministre de la Guerre a pour tâche de réfléchir non seulement aux carences de la frontière du Nord et du Nord-Est mais de proposer aussi des rectifications favorables à la France sous le rapport stratégique, comme l'indique une note introductive de la main du maréchal Vaillant :

« Le 25 mars 1863, l'Empereur me remet une note écrite de sa main, et ainsi conçue : Faire dans le plus grand secret un travail sur la rectification de notre frontière du Nord et du Nord-Est, sous le rapport stratégique, et de la manière la plus convenable, c'est-à-dire, tracer sur une carte notre frontière rectifiée, en prenant soit de la Bavière rhénane, soit du Luxembourg, ce qui serait absolument nécessaire pour la bonne défense de notre territoire ».

Le travail du maréchal Vaillant est à replacer dans le contexte houleux de l'insurrection polonaise en Russie. Le soutien de Napoléon III aux insurgés menace en effet de faire basculer l'Europe dans une guerre ouverte. L'Empereur cherche à obtenir dans ses projets le concours de l'Autriche. Dès la fin du mois de février 1863, l'Empereur communique ses plans à Metternich via l'Impératrice Eugénie. La Pologne serait reconstituée sous le sceptre d'un archiduc habsbourgeois et diverses modifications seraient apportées aux frontières européennes de 1815. La France s'emparerait des provinces rhénanes. En dédommagement, la Prusse pourrait recevoir le Royaume de Saxe, le Hanovre et les Duchés du Nord. Quant au sort de la Belgique il dépendrait *in fine* du soutien anglais. La Belgique subsisterait pour ne pas irriter Londres ou alors, la France l'intégrerait en proposant de donner le port d'Anvers à l'Angleterre. Il faudra toute l'habileté politique de Léopold Ier pour convaincre la Prusse et l'Autriche de ne pas tomber dans le piège français, l'une en mobilisant sur le Rhin et sa frontière avec la Russie, l'autre en mordant à l'hameçon dynastique polonais¹¹¹.

Dès l'introduction de son travail, Vaillant déplore le mauvais tracé de la frontière de 1815 : « ...tout semble avoir été préparé par la diplomatie étrangère pour le succès d'une nouvelle invasion en France ». La neutralité de la Belgique obtenue en 1830 n'est pas faite pour rassurer Vaillant car il est peu probable selon lui qu'un Etat quelconque placé entre la France et le Rhin, « le champ de bataille des Français », puisse garder longtemps sa neutralité. Vaillant doit par ailleurs constater que même si la Belgique s'alliait à la France en temps de

¹¹¹ BALACE (F.), *Jean-Baptiste Nothomb et l'insurrection polonaise*, in PETIT (R.) (éd.), *Jean-Baptiste Nothomb et les débuts de la Belgique indépendante*. Actes du Colloque international de Habay-la-Neuve (5 juillet 1980), Bruxelles, 1982, p. 158-180.

guerre, elle pourrait difficilement couvrir la France de ce côté car un événement majeur est venu bouleverser la défense de la frontière franco-belge :

« ...elle [la Belgique] ne pourrait nous couvrir, car depuis 1859, elle a rasé toutes les places qui faisaient face à la France, cherchant dans une autre combinaison ses moyens de défense. La France a donc un grand intérêt à améliorer sa frontière du Nord. (...) [en note] Par suite de la résolution prise par les Belges en 1859, d'adopter un système tout nouveau pour l'ensemble des fortifications d'Anvers, ils ont mis hors d'état de défense les places d'Ypres, Menin, Oudenarde, Ath, Mons, la partie basse de Charleroi, Philippeville et Mariembourg. Le château de Bouillon a été développé et conservé seulement comme monument historique. Les places de Nieuport, Ostende, Dendermonde et Diest, ont été maintenues à l'état d'entretien, ainsi que la grande citadelle de Gand, les deux forts ou citadelles de Liège et la citadelle de Namur ».

Vaillant constate dans le même temps que la défense de la France a été sensiblement affaiblie par la perte de Landau et de la ligne de la Sarre. Ce constat des carences de la défense française l'amène à proposer à l'Empereur cinq combinaisons possibles de rectification des frontières de la France. Ces combinaisons sont hiérarchisées par ordre croissant d'importance, depuis la « simple rectification de frontière » jusqu'à l'annexion de territoires beaucoup plus vastes. Vaillant révèle par ailleurs que ces combinaisons devraient servir à la diplomatie française « dans l'hypothèse où nous aurions acquis des droits à des annexions de territoires plus ou moins considérables ». La première combinaison intitulée pudiquement « hypothèse d'une simple rectification de frontière » révèle déjà un plan aux conséquences importantes pour le territoire belge. Comme dans la plupart des études de défense de la frontière et/ou de géographie militaire, Vaillant divise la frontière en différents secteurs. Premièrement de la mer du Nord à l'Escaut, il constate que le démantèlement des forteresses de Flandres en Belgique enlève tout intérêt à cette région : « ...nous ne gagnerions rien, au point de vue de la valeur défensive de nos limites à nous porter en avant ». Deuxièmement de l'Escaut à la Sambre, Vaillant constate que la Belgique touche presque à la route de Valenciennes à Maubeuge « ce qui est un inconvénient, eu égard surtout au voisinage de Mons que l'ennemi pourrait encore prendre pour point de rassemblement quoique ses fortifications soient démantelées ». Comme Marquerie, le maréchal français pense que la possession de Mons serait par conséquent très avantageuse pour la France. A défaut, il faudrait tracer la nouvelle frontière « suivant une ligne parallèle à la route de Valenciennes à Maubeuge et à 10 kilomètres de cette route ». Troisièmement Vaillant considère que la partie qui s'étend de la Sambre à la Meuse est la partie la plus mauvaise de la frontière nord, ce qui rejoint à nouveau le jugement de Marquerie. C'est l'éternel thème de la trouée de l'Oise :

« Bien que les Belges aient détruit eux-mêmes les fortifications de Philippeville et de Mariembourg, un corps ennemi rassemblé dans la pointe avancée que forme le territoire étranger, menacerait à la fois Maubeuge, Avesnes, Rocroi et Givet, sans risque aucun d'être coupé, par suite des bonnes communications qui relient Philippeville à Charleroi et à Namur (...). L'ennemi pourrait aussi percer notre frontière entre Avesnes et Rocroi, pour se diriger droit sur Rethel, Reims et la vallée de la Marne, sans avoir à faire aucun siège. Cette position, qui était offerte à l'ennemi depuis longtemps déjà, s'est beaucoup augmentée dans les dernières années par l'exécution d'un grand nombre de chemins vicinaux ».

Selon Vaillant, les projets de fortifier Hirson, Aubenton, Reims, etc. pour combler la trouée de l'Oise ne sont que des expédients ; « le seul moyen de la faire disparaître serait de prendre pour frontière une ligne à peu près droite, passant à quelques kilomètres en avant de Maubeuge et Givet ». Une fois le rentrant belge entre ces deux villes françaises acquis, Vaillant propose de fortifier Philippeville et peut-être Beaumont qui constitue un « nœud de nombreuses communications ». Quatrièmement de la Meuse à la Moselle, Vaillant reconnaît que le massif des Ardennes constitue un obstacle de taille mais il distingue toutefois la partie qui s'étend de Givet à Sedan de celle qui sépare cette ville de la Moselle. Il s'inquiète de la trouée de Stenay au nord de Verdun¹¹² :

« La ligne de la Chiers, la forêt de Woëvre, et la Meuse en amont de Sedan, ne sont pas en effet, des obstacles sur lesquels on puisse beaucoup compter. D'un autre côté, les petites places de Montmédy et de Longwy qui seules nous couvrent, sont sur le plus court chemin de Luxembourg à Paris : l'ennemi qui voudrait suivre cette direction, pourrait masquer et tourner ces deux petites places, et il ne rencontrerait plus d'autre obstacle matériel qu'à la forêt de l'Argonne, obstacle bien amoindri en divers points par tous les défrichements qui ont eu lieu successivement ».

En face de cette trouée, la place de Luxembourg et la vallée de l'Alzette offriraient d'après Vaillant un point de concentration très utile à l'ennemi. Toutes ces considérations le poussent à proposer entre la Meuse et la Moselle « une frontière partant du point indiqué plus haut, au nord de Givet, remontant la Lesse, passant près de Neufchâteau et Arlon, puis sur les plateaux au nord de Luxembourg et rejoignant la Moselle à son confluent avec la Sarre ». Enfin, cinquièmement de la Moselle au Rhin, Vaillant propose de reprendre la ligne de la Sarre à

¹¹² Sur cette trouée, un mémoire avait été réalisé par le lieutenant d'Etat-major de Cognart en 1859. L'officier français n'y fait cependant pas mention d'un quelconque passage prussien par la pointe sud du Luxembourg via la route d'Arlon. SHD/DAT, 1M 1180, Lieutenant-colonel de COYNART, *Mémoire sur la partie de la frontière Nord-Est comprise entre les Vosges et la Meuse*, Paris, le 5 juillet 1859.

partir du confluent de cette rivière avec la Moselle, en occupant toutefois quelques kilomètres de terrain sur la rive droite pour récupérer Sarrelouis.

Rappelons que ce programme ambitieux constitue uniquement la première combinaison, la moins exigeante dans l'esprit de Vaillant qui indique que ces ajouts ne constitueraient même pas « une rectification complète de ce que renfermaient les anciennes limites du Royaume de Louis XIV : il nous manque encore dans les Flandres, Ypres, Menin et quelques autres villes, une partie du duché de Luxembourg et quelques dépendances de l'ancienne Lorraine ». Dans des circonstances plus favorables, la France devrait réclamer une deuxième combinaison : le complément du Duché de Luxembourg et la pointe du territoire de la Belgique qui se trouve comprise entre la Lesse et la limite ouest du Duché. « Dans ce cas, la nouvelle frontière, à partir de la rive droite de la Meuse, suivrait d'abord la Lesse, puis la rivière de l'haume (sic) [la Lhomme] qui est un affluent de la première, passerait près de Vassogne (sic) [Nassogne], près d'Attamont [?], et suivrait, enfin, les limites du Duché par Tailles, Gouvy, et la rive gauche de l'Our jusqu'à la Sarre ».

La troisième combinaison consisterait à relier Ourth à la pointe nord du Duché de Luxembourg à un point sur le Rhin un peu en aval de Bingen, rive gauche. La frontière passerait par Ourth, Prüm, Gerolstein, Daun, Zell, Simmern, Rheinboellen et la crête des plateaux en avant de Bingen. « Cette combinaison donnerait à la France toute la Bavière rhénane [Palatinat rhénan], une partie du duché de Hesse-Darmstadt, le Duché d'Oldenbourg, et un morceau considérable du grand-Duché du Bas-Rhin. Les places de Mayence et de Gemersheim, et les villes de Worms et de Spire deviendraient françaises ».

La quatrième combinaison propose tout simplement l'annexion complète de la Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg. Cela donnerait à la France Anvers « qui est l'objet de si vifs regrets comme de si ardentes convoitises de notre part ». En revanche, à l'est, la France pourrait se contenter plus humblement de la ligne de la Sarre sans entamer le Grand-Duché du Bas-Rhin et le Palatinat rhénan. Enfin, la cinquième combinaison consiste à gagner la frontière du Rhin « limite naturelle » de la France en s'emparant outre de la Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg, d'une grande partie du royaume des Pays-Bas et de la moitié du Grand-Duché du Bas-Rhin. Vaillant révèle alors dans un élan de chauvinisme le grand dessein français :

« Cette frontière est non seulement la meilleure, elle est la seule bonne. C'est en parlant de cette limite naturelle que le maréchal Gouvion de Saint-Cyr, dans une note de ses savants mémoires sur les campagnes des armées du Rhin et Moselle, dit, comme nous l'avons déjà rappelé ci-dessus, que le Rhin est le vrai champ de bataille des Français pour défendre leurs frontières du Nord et de l'Est, comme les Alpes et les Pyrénées (sic) pour celle du Midi ».

Ainsi, trois ans avant le « traité Benedetti » et les conversations franco-prussiennes autour de la Belgique et du Luxembourg, ce document préparé « dans le plus grand secret » sur demande de l'Empereur, fixe de façon très nette les ambitions territoriales françaises en Belgique, au Luxembourg et en Rhénanie. Un an plus tard est publié à Paris l'ouvrage de Théophile Lavallée « Les frontières de la France ». Cet ouvrage est souvent cité comme une preuve manifeste des intentions malveillantes de la France à l'égard de la Belgique. De fait, Théophile Lavallée n'est pas un vulgaire publiciste. Il est professeur de géographie et statistique militaires à l'École spéciale de Saint-Cyr de 1832 à 1869¹¹³. Dans la première édition de son ouvrage en 1864, le géographe passe en revue toute l'histoire de France en s'intéressant à l'évolution des frontières. Son admiration pour l'épopée napoléonienne et la rive gauche du Rhin est à peine dissimulée sous un vernis historique. Il considère que la Belgique constitue un danger permanent au nord de la France :

« La Belgique, libre et prospère, sous un Gouvernement sage et éclairé, a perdu, malgré la communauté de race, de langue et de religion, presque toutes ses affinités politiques vers la France ; et la création récente du camp retranché d'Anvers, camp qui s'appuie, d'une part, sur l'Angleterre, d'autre part, sur la Prusse, démontre qu'elle peut redevenir la citadelle de la coalition. Quant à sa neutralité, elle est chimérique et impossible : par la nature de son sol et sa configuration géographique, c'est le théâtre obligé des invasions françaises, c'est le champ clos que la nature semble avoir préparé à la France et à ses ennemis pour y vider leurs querelles ; c'est enfin une région dont la disposition est telle qu'elle semble appeler la guerre, et avoir été créée exprès pour les batailles »¹¹⁴.

Et Lavallée d'épingler en note de bas de page le commentaire d'un journal anglais qui prouve le caractère antifrçais des fortifications d'Anvers :

« Quand les fortifications d'Anvers, dit un journal anglais, seront complétées, la Belgique aura une citadelle en état de défier une puissante armée. Tout le pays pourra être abandonné à l'ennemi, un général pourra envahir Bruxelles ; les vieilles forteresses que

¹¹³ « Théophile Lavallée peut être considéré comme le premier théoricien de la géographie militaire en France des années 1840 aux années 1870. Il fait figure d'avant-gardiste par l'importance qu'il accorde à la dimension spatiale des questions militaires ». BOULANGER (Philippe), *La géographie militaire française*, Paris, Economica, p. 24-25.

¹¹⁴ LAVALLEE (Théophile), *Les frontières de la France*, Paris, Furne, 1864, p. 295-296.

Louis XIV était fier de prendre pourront être démantelées ; la monarchie belge n'en restera pas moins debout derrière les murs d'Anvers »¹¹⁵.

Commentaire corroboré selon Lavallée par les déclarations du commissaire royal délégué à la Chambre belge en 1858 pour défendre le projet anversoïse :

Et, dans le Parlement belge, le général Renard disait, le 27 juillet 1858 : 'Au point de vue militaire, et quelles que soient les alliances que l'avenir nous réserve, Anvers fortifiée et bien occupée prêterait un appui également efficace à la nation qui nous prêterait son appui. D'abord pour l'Angleterre cela n'a pas besoin de s'expliquer : l'Angleterre par ses flottes, pouvant toujours s'approcher d'Anvers, trouverait dans notre camp une excellente base d'opérations. Quant à l'Allemagne, cette position est excellente pour elle, soit qu'elle occupe la Belgique, soit que, repoussée, elle ait à redouter une attaque sur ses possessions du Bas-Rhin. Anvers, tant qu'elle sera debout empêcherait l'ennemi de se baser assez solidement sur la Meuse »¹¹⁶.

Toujours d'après Lavallée, il ne fait aucun doute que la France devra tôt ou tard soigner « ses cinq plaies mal fermées de 1815 »¹¹⁷. Seule l'acquisition légitime par la France de ses « frontières naturelles » garantira à l'Europe la paix tant désirée :

« La France a donc recouvré sa frontière naturelle du Midi : recouvrera-t-elle sa frontière naturelle du Nord ? Indubitablement. Il lui faut toutes les limites que la main de Dieu lui a tracées, celles qu'elle avait dans son passé celtique et romain, celles qu'elle a reconquises dans sa génération de 1789 ; il faut qu'elle renferme dans son territoire le champ de bataille de Tolbiac et le tombeau de Charlemagne ; il faut qu'elle ait, comme le disait Vauban à Louis XIV, son pré carré. Les frontières naturelles de la France sont entrées dans le droit public de l'Europe depuis soixante-douze ans ; elles sont une nécessité fondamentale des temps nouveaux ; elles sont le gage de la paix du monde »¹¹⁸.

Le théoricien des frontières naturelles de la France ne préconise cependant pas l'usage de la force pour obtenir les limites désirées mais place ses espoirs dans la sagesse et la patience de l'Europe, « si elle veut abdiquer ses préjugés et ses vieux ressentiments, si elle accepte des nécessités tracées par la nature, l'histoire, la raison et la justice »¹¹⁹ ; ce qui ne l'empêche pas de conclure son chapitre à propos de la frontière nord sur un ton frondu « mais, dès ce jour, et quoi qu'elle veuille, quoi qu'elle fasse, les traités de 1815 ont cessé d'exister »¹²⁰.

¹¹⁵ *Ibidem*.

¹¹⁶ *Ibidem*.

¹¹⁷ *Idem*, p. 307.

¹¹⁸ *Idem*, p. 312-313.

¹¹⁹ *Idem*, p. 314.

¹²⁰ *Ibidem*.

Même si l'avis de Théophile Lavallée ne peut résumer à lui tout seul l'opinion des autorités militaires françaises, le fait qu'un tel théoricien des frontières de la France donne des cours de géographie à toute une génération d'officiers est un motif légitime de préoccupation pour les autorités belges. L'ouvrage du professeur de Saint-Cyr n'est pas passé inaperçu au ministère belge des Affaires étrangères d'autant plus qu'il a été couronné par l'Académie Française et qu'il a été réédité à plusieurs reprises jusqu'en 1868¹²¹. Le mémoire rédigé par Banning en 1866 « Les traités de 1815 et la Belgique » est à bien des égards une antithèse des théories défendues par Lavallée : « Pourquoi donc l'Académie Française a-t-elle conféré un prix à cet ouvrage qui abonde en erreurs historiques et dont le moindre défaut est l'absence radicale de toute notion de droit, de justice internationale »¹²². Commentaire assez amusant s'il en est, dans la bouche d'un des plus ardents défenseurs d'une Grande Belgique.

Le document que nous analyserons ensuite est une étude de défense de la frontière nord rédigée en 1865 par le colonel Prudon, directeur des fortifications de Lille. L'intitulé du mémoire synthétise les intentions de Prudon : « Mémoire sur l'ensemble de la défense de la frontière nord et sur l'importance et le rôle que remplit dans cette défense chacune des places de la direction de Lille, en tenant compte des conditions nouvelles dans lesquelles elles se trouvent placées sous la double influence de la rapidité des voies de communication par voie ferrée et des progrès de l'artillerie pour en déduire le degré d'intérêt relatif qui doit aujourd'hui s'attacher à leur conservation »¹²³. La direction de Lille englobe toutes les places de la frontière située entre la mer et le cours de la Meuse. L'objectif de Prudon est manifestement de faire un inventaire de ces places afin de rationaliser les dépenses relatives à leur entretien et amélioration. Ce document est par conséquent moins revendicatif que les précédents sur le plan territorial. L'arrivée du chemin de fer permettra selon l'auteur de faire des économies d'échelle en reliant les grands centres défensifs entre eux tout en supprimant les petites places intermédiaires :

¹²¹ La seconde édition paraît à Paris en 1866 chez Hetzel. En 1868 paraît toujours chez Hetzel la cinquième édition. L'AVALLÉE (Théophile), *Les frontières de la France*, Paris, Hetzel, 1868.

¹²² BANNING (E.), *Les traités de 1815 et la Belgique : mémoire publié pour la première fois, d'après le manuscrit original*, avant-propos de Pierre Nothomb, Paris ; Bruxelles, G. Van Oest, 1919, p. 31.

¹²³ SHD/DAT, 1M 1169, PRUDON, colonel, directeur des fortifications, *Mémoire sur l'ensemble de la défense de la frontière nord et sur l'importance et le rôle que remplit dans cette défense chacune des places de la direction de Lille, en tenant compte des conditions nouvelles dans lesquelles elles se trouvent placées sous la double influence de la rapidité des voies de communication par voie ferrée et des progrès de l'artillerie pour en déduire le degré d'intérêt relatif qui doit aujourd'hui s'attacher à leur conservation*, le 12 août 1865, 19 p. Le résumé et les citations qui suivent sont tirées de ce document.

« Qu'ainsi, l'existence d'une voie ferrée parallèle à la frontière mettant en communication les principales places qui la bordent, peut rendre moins nécessaires et parfois inutiles les petites places intermédiaires ; que, d'ailleurs, ces dernières, avec l'étendue et la justesse de portée des canons actuels risquent, dans un simple blocus, d'être écrasées sous le feu des projectiles creux et de tomber sans avoir eu les honneurs d'un siège. Qu'en un mot les progrès de l'artillerie sont venus se réunir à l'introduction des voies ferrées pour diminuer la valeur des petites places et qu'il peut y avoir avantage, sinon à abandonner, du moins à cesser d'améliorer ces dernières, pour consacrer le plus de fonds possibles à la mise en état des autres ».

On notera que Prudon est moins craintif que les précédentes études quant au danger d'interruption des lignes parallèles trop rapprochées de la frontière. De fait, le ton du directeur des fortifications de Lille est moins axé que ses prédécesseurs sur les défauts de la frontière franco-belge dont il vante notamment la « remarquable » organisation pour toute la section comprise entre la mer et la Sambre. Parmi les places qu'il souhaite voir conservées en priorité, Prudon cite Lille, Douai, Cambrai, Bouchain, Valenciennes et Condé. Il constate néanmoins comme ses prédécesseurs la faible valeur défensive du secteur frontalier situé sur la rive droite de la Sambre face à la trouée de l'Oise :

« Ainsi, lors même qu'une coalition formée et dirigée par l'Angleterre, avait un grand intérêt à attaquer la France par le Nord-Ouest, par le fait seul de l'organisation défensive, si bien appropriée au terrain, de toute la partie de notre frontière comprise entre le littoral et l'Escaut, les points de départ probables de l'invasion se trouveraient forcément reportés vers l'Est, entre la Sambre et la Meuse, sur cette partie de la frontière belge, qui depuis la perte de Philippeville et Mariembourg et du pays environnant, s'avance en saillie si prononcée sur le territoire français, pour atteindre, sinon dépasser l'origine des eaux coulant vers la Seine, c'est-à-dire la tête des vallées qui mènent le plus directement à Paris ».

D'où l'insistance du rapport de Prudon à améliorer en priorité la défense de Maubeuge qui souffre de nombreuses insuffisances. Selon le colonel français, l'emplacement de la forteresse est resserré dans une partie étroite de la vallée de la Sambre et ne permet pas de lui donner l'amplitude correspondant « à l'importance de son rôle dans une guerre soit défensive, soit offensive ». Qui plus est, l'emplacement est dominé par les hauteurs environnantes desquelles les tirs à longue portée des canons rayés modernes n'auraient aucun mal à atteindre le corps de place. Si bien qu'« on en est à se demander si cette place, indispensable d'une part à la défense de la frontière du Nord, précieuse d'un autre côté pour les retours offensifs et qu'on aurait un si grand intérêt à avoir plus grande et moins couverte, n'est pas à refaire en entier ».

A côté de Maubeuge, Prudon souhaite le maintien des autres petites places de la région qui complètent la défense du secteur pour les raisons suivantes : Landrecies garde le passage de la Haute-Sambre. Elle est reliée au moyen du chemin de fer avec toutes les places du Nord-ouest, « d'un côté par Busigny et Cambrai, de l'autre par Aulnoy, le Quesnoy et Valenciennes ». Elle est par ailleurs reliée à la Belgique et au cœur de la France par la ligne Paris – Saint-Quentin – Maubeuge. Le Quesnoy est situé sur le plateau qui sépare le bassin de l'Escaut de celui de la Sambre. Son rôle pourrait être amoindri si les défenses de Valenciennes et de Cambrai dans la vallée de l'Escaut étaient améliorées parallèlement à l'extension de la place de Maubeuge. « Mais en attendant que ces grandes mesures soient prises, il convient de garder la place du Quesnoy telle qu'elle est ». Avesnes, placée sur la route de Bruxelles à Paris par Mons et Maubeuge, garde le passage de la Helpe si Maubeuge venait à être prise par l'ennemi. La petite place ardennaise permet en outre de gêner singulièrement l'investissement de Maubeuge en perturbant les approches de l'ennemi. Comme de nombreux analystes le souligneront encore après lui, Prudon note la construction problématique d'une voie ferrée Chimay – Momignies – Anor qui se séparera juste après son entrée sur le sol français en deux branches : l'une vers Aulnoy, l'autre vers Hirson. Or, Prudon constate qu'Avesnes ne gardera que l'embranchement vers Hirson. L'autre ligne « étant la seule de toutes celles perpendiculaires à la frontière qui, dans la région du Nord, franchit cette frontière sans passer par une forteresse ». Il pense cependant que l'action d'Avesnes sur cette ligne, combinée avec Rocroi, restera précieuse « à défaut d'une surveillance plus rapprochée ». Surtout, il constate que les petites places secondaires d'Avesnes et de Rocroi, jadis situées en seconde ligne, remplissent désormais le rôle de places frontières situées en première ligne :

« Avesnes a, comme Rocroi, un rôle important à jouer dans la défense de la frontière entre la Sambre et la Meuse, rôle qui pourrait s'amoindrir qu'à la suite de la restitution à la France de ses limites de 1814 [Philippeville et Mariembourg] et par l'agrandissement de la place de Maubeuge et peut-être de celle de Givet ».

On remarquera au passage l'allusion très explicite de Prudon aux limites idéales de 1814. L'auteur lui non plus n'a pas abandonné tout espoir d'une reconfiguration future des frontières françaises. D'ailleurs, si Prudon s'exprime pragmatiquement sur les moyens d'améliorer la défense des places françaises, il n'oublie pas de souligner aussi la valeur offensive de deux d'entre elles comme « place d'approvisionnement et base d'opérations » vers la Belgique. Lille, en « saillie prononcée » sur la frontière, « en communication par des

canaux, des routes ordinaires et des voies ferrées, avec toutes les places du nord, comme avec l'intérieur de la France et de la Belgique ». Et surtout Maubeuge :

« Pour une guerre offensive dont le théâtre devrait être le territoire belge, Maubeuge serait encore la place de dépôt et le point de départ à choisir par nos généraux, soit s'ils avaient l'initiative de l'envahissement de la Belgique pour se porter sur Bruxelles et de là sur Anvers par les voies ferrées les plus directes et les plus courtes, soit, dans le cas contraire, pour s'avancer par la vallée de la Sambre sur Charleroi et Namur, comme l'a fait Jourdan en 1794, afin de couper en deux la ligne d'opérations des armées coalisées et de les forcer après une bataille, à regagner le Rhin, pour éviter d'être acculées à la mer ».

On constate que Prudon prend acte de la révolution du rail. S'il s'attarde beaucoup dans son étude sur les nouvelles perspectives défensives offertes par les lignes parallèles à la frontière française, il souligne aussi ici les perspectives offensives que les chemins de fer ouvrent à l'armée française dans le cadre d'une guerre future. Le capitaine d'Etat-major Marquerie avait lui-même déjà manifesté son intérêt pour les nouvelles lignes de chemin de fer parallèles ou perpendiculaires à la frontière franco-belge dans son étude de 1857. Parmi les lignes qui franchissent la frontière, le capitaine soulignait pour sa part l'intérêt de la ligne de la Sambre et de la Meuse qui relie Paris à Cologne par Namur et Liège : « ce chemin de fer serait d'une utilité incontestable pour la concentration rapide de nos troupes sur la Sambre, dans le but d'une invasion sur le territoire belge, en prenant ce royaume à revers »¹²⁴. L'officier français constatait cependant que l'inverse était vrai aussi et que des troupes prussiennes concentrées dans les provinces rhénanes seraient rapidement transportées en Belgique à l'aide de cette ligne.

Enfin pour clore notre vue d'ensemble des mémoires consacrés à la défense de la frontière, citons pour l'anecdote une note sur le système défensif de la France rédigée par le lieutenant Boileau à l'adresse du maréchal Niel. Cette note singulière rédigée au printemps 1867 n'est pas le fruit d'une quelconque demande officielle de Niel mais d'une démarche spontanée d'un sous-officier sans doute un peu trop pressé de plaire au nouveau ministre de la Guerre. Elle traduit néanmoins bien à nos yeux cette prise de conscience générale au sein de l'armée française d'une nécessaire reconfiguration du système défensif au nord de Paris :

¹²⁴ *Mémoire sur les frontières du Nord ou de la Belgique*. Années 1853-1857. Manuscrit du capitaine d'Etat-major, aide de camp du général de division Grand, C. Marquerie, Paris, 1^{er} décembre 1857 (archives personnelles de l'auteur).

« Vous appelez libéralement à vous les communications des hommes studieux ; et par suite, c'est un devoir pour eux de soumettre à Votre Excellence celles que peuvent leur suggérer des questions d'un intérêt sérieux. Dans ce nombre se trouvent, je crois, deux notes que j'ai l'honneur d'adresser à Votre Excellence (...) la seconde, je le confesse, est l'excursion d'un profane dans un domaine qui lui est complètement inconnu, mais j'ose espérer que, en raison de la bonne intention, Votre Excellence daignera ne pas me refuser son indulgence ; l'une et l'autre, de même que les précédentes, ont été rédigées pour vous, Monsieur le Maréchal, pour vous seul »¹²⁵.

Cette seconde note singulière s'intitule « Quelles sont les lacunes qui existent dans le système défensif de la France ? ». Le lieutenant Boileau y prêche tout simplement en faveur d'une concentration totale des moyens de défense à Paris, partant du constat qu'« une armée d'invasion ne s'arrête plus aux places frontières ; elle les masque et hâte le pas. C'est le cœur du pays, c'est la capitale qu'elle veut atteindre et frapper... ».

Tous ces mémoires traduisent indubitablement un état d'esprit général favorable à l'amélioration de la défense de la frontière nord. Ces démarches particulières n'aboutiront cependant jamais avant la défaite de 1870 à une volonté de réforme du système existant. La raison de cet immobilisme est à trouver vraisemblablement dans l'organisation militaire française elle-même. L'on constatera d'abord l'origine hétéroclite des mémoires analysés. Le ministère de la Guerre est de fait subdivisé en une multitude de « divisions » ou bureaux spécialisés qui constituent chacun à eux seuls une sorte de petit ministère : division « opérations militaires » ; dépôt de la Guerre dont la section « Statistiques » dissimule les renseignements militaires français ; comité de l'artillerie ; comité des fortifications (appelé aussi comité du Génie) lui-même subdivisé en directions des fortifications (ou direction du Génie) correspondant chacun à des secteurs bien précis de la frontière, ... sans compter le rôle influent de certains fonctionnaires civils qui font carrière au sein du ministère. Il faut encore ajouter les circonscriptions militaires (les divisions militaires) qui sont des organes de recrutement territoriaux mais n'ont pas vocation à se transformer en corps d'armée opérationnels, ce qui explique au passage les difficultés rencontrées lors de la mobilisation de 1870¹²⁶. Toutes ces entités sont susceptibles à un moment ou à un autre de produire des documents particuliers sur la défense de la frontière nord. La présence dans les archives de plusieurs mémoires consacrés à cette problématique ne signifie donc absolument pas qu'ils

¹²⁵ Lettre du lieutenant Boileau au maréchal Niel, Paris, le 29 mai 1867, en introduction de l'étude SHD/DAT 1M 1663, BOILEAU, lieutenant, Note sur le système défensif de la France adressée au maréchal Niel, le 29 mai 1867.

¹²⁶ CORVISIER (André) et DELMAS (Jean) (dirs.), *Histoire militaire de la France*, II, ...p. 425-431.

ont tous été pris en compte en haut lieu. La conséquence de cette pesanteur du système militaire français sur la défense de la frontière du Nord est facile à déduire : malgré les dépenses coûteuses qu'elles génèrent, l'entretien de vieilles citadelles reste une tradition bien ancrée jusqu'à la guerre franco-prussienne et l'on se refuse à faire des économies d'échelle. A Arras, place de seconde ligne peu utile en vérité si l'on modernise Lille, on entreprend par exemple la restauration de la maçonnerie de la citadelle, les chemins de ronde étant à demi en ruine. Ces travaux de terrassement prennent fin en 1858¹²⁷.

Les travaux les plus importants au cours de la période sur la frontière nord *stricto sensu* ont lieu à Lille. L'enceinte de la ville qui existe depuis le XI^e siècle, connaît sa septième grande extension en 1858-1859¹²⁸. Faut-il y voir une quelconque volonté offensive à l'égard de la Belgique ? Il est plus probable que ce soient les nécessités du développement industriel de la ville qui ont poussé le Génie français à accroître la superficie des murs de l'antique cité fortifiée. Comme nous l'avons démontré plus haut, en cas de guerre avec la Prusse, aucun plan de guerre officiel n'est véritablement envisagé. Le seul plan français d'offensive que nous ayons retrouvé susceptible d'écorner une partie du territoire belge est celui du général Lewal. Plan d'ailleurs qui restera dans les cartons du ministère. Il faudra le choc de 1870 et l'investissement de toutes les petites places du nord de la France pour que les autorités militaires françaises se décident enfin à soumettre la « Barrière du Nord » à une révision complète. Nous verrons plus loin que cette révision théorisée par le général Séré de Rivières sera elle-même peu suivie d'effets faute de budget suffisant.

C. Regards belges sur la frontière française : une ouverture dangereuse ?

1. L'expertise du Génie belge complètement ignorée

Pour la défense de la Belgique, les nouvelles liaisons ferroviaires avec la France posent un problème de taille. Un grand nombre de villes importantes situées à proximité de la frontière constituent des forteresses de l'ancienne « Barrière ». Or, en raison de leur économie florissante souvent liée à une situation géographique favorable, ce sont ces villes qui sont

¹²⁷ ESPINOSA (Carole), *L'armée et la ville en France 1815-1870 ...*, p. 104-105

¹²⁸ CANIOT (Jean), *Les portes de Lille (1621-2004)*, Lambersart, [chez l'auteur], 2004 ; DEPRET (Julien), *Lille et ses forts, une forteresse méconnue de la III^e République (1872-1914)*, Salomé, chez l'auteur, 2008, p.18.

privilegiées en toute logique pour être raccordées les premières au chemin de fer. Comme nous l'avons vu pour la place d'Anvers, l'arrivée des trains dans les murs d'une place forte rime souvent avec un amoindrissement de la valeur défensive de la ville-forteresse : le chemin de ronde est approché dangereusement par le terre-plein de la voie derrière lequel peuvent se dissimuler des assaillants ; plusieurs ouvertures doivent être pratiquées dans les murs d'enceinte pour faire passer la ligne, voire pour fournir l'espace suffisant à l'établissement d'une gare.

A Courtrai, le terrain choisi pour la construction de la nouvelle gare – que l'on désire importante en raison de sa situation frontalière – est directement adossé aux fossés de la ville entre la porte de Tournai et celle de Lille. Or à l'époque, Courtrai fait toujours partie intégrante du système fortifié belge. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement belge impose, dans une convention signée avec le conseil échevinal de Courtrai le 13 novembre 1838, une série de conditions pour l'édification de la nouvelle gare. Cette convention précise notamment que la ville doit supporter la dépense que nécessiteront les travaux pour l'établissement du rail dans la partie des fossés qu'il traverse ou qu'il parcourt : la démolition de la porte de Tournai, le creusement d'un nouveau fossé d'enceinte et celui d'un fossé de clôture dans le parcours du chemin longeant le fossé de la ville à droite et à gauche de la dite porte de Tournai¹²⁹. L'arrivée du chemin de fer à Charleroi dans la ville basse réclame immédiatement l'expertise du Génie. Selon cette expertise, il faut conserver les remparts de la ville basse, même s'ils ont été largement rendus inefficaces par les progrès de l'artillerie de siège, car ils permettent de garder à distance les attaques d'un assiégeant contre la ville haute¹³⁰. Le 9 août 1841, une convention est signée entre le lieutenant-général Goblet d'Alviella, inspecteur général des fortifications et du Corps du Génie et Teichmann, inspecteur général des Ponts et Chaussées. Par cette convention, le département de la Guerre consent à concéder le déclassement de plusieurs ouvrages et terrains de la ville basse en échange d'autres terrains communaux et de compensations financières¹³¹. Ces échanges tardent cependant à se réaliser en raison de rapports tendus entre les autorités civiles et

¹²⁹ DE BETHUNE (J.), *Courtray et ses chemins de fer*, in *Bulletin van de geschied- en oudheidkundige kring van Kortrijk*, 1911-1912, année 9, p. 23 et p. 27-28.

¹³⁰ MRA, Fonds Fortifications, VIII. CHARLEROI, dossier n° 11, *Note descriptive sur les dispositions des ouvrages de fortification exécutés par suite de l'établissement de la station du chemin de fer et quelques circonstances qui s'attachent aux travaux projetés pour en compléter la défense*, par le capitaine H.H. Lorand, 26 pages, Charleroi, le 28 février 1843.

¹³¹ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3681 : Etat-major général, correspondance et notes concernant les chemins de fer (Anvers, Charleroi), (1840-1858), Farde : Archives de la 4^e Division (Génie) (Place de Charleroi. Station du chemin de fer), Convention relative au tracé du chemin de fer de Charleroi (9 août 1841)

militaires. Le 11 novembre 1843, l'affaire n'est toujours pas réglée. Des modifications sont apportées à la convention du 9 août 1841¹³². Le procès-verbal définitif de l'échange des terrains est dressé le 10 février 1844 entre le département des Travaux publics et celui de la Guerre¹³³.

Dans nos propos précédents concernant l'arrivée problématique du chemin de fer à Anvers, il nous avait déjà été donné l'occasion de démontrer le manque de considération du ministère des Travaux publics pour l'expertise militaire. Les rapports tendus et anarchiques entre les autorités militaires et civiles se poursuivent non seulement pour l'arrivée du chemin de fer à Charleroi mais aussi à Mons, Gand et Namur. A Charleroi et Mons, les griefs du ministère de la Guerre sont d'abord financiers. Le ministère des Travaux publics tarde à payer les sommes dues au département de la Guerre pour les terrains militaires concédés de même qu'à remplir ses engagements en matière d'échange de terrains. A Gand, les griefs du Génie sont directement liés à la valeur de la place. Contrairement aux recommandations militaires, le chemin de fer est établi sur un remblai considérable qui forme « une véritable parallèle à une distance très rapprochée de la citadelle ». Pour ne pas détruire ce qui avait déjà été effectué, le Génie de la place convient avec l'administration des chemins de fer que les accotements du remblai soient élevés en « glacis » afin qu'il ne constitue pas un refuge pour l'assaillant mais ladite administration prétexte de coûts trop élevés pour ne pas respecter ses engagements. Les réclamations du ministère de la Guerre envoyées au Travaux publics le 15 avril 1839 restent sans suite¹³⁴.

Dans le cas de Namur, le ministre des Travaux publics se montre plus collaboratif. Il soumet bien au département de la Guerre pour approbation les plans pour la construction du chemin de fer de Liège à Namur. Le 8 mars 1850, le département de la Guerre envoie ces plans au ministre des Travaux publics en lui indiquant les modifications qu'il est nécessaire d'apporter aux abords de la place. Ces modifications sont peu onéreuses pour la société concessionnaire.

¹³² MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3681, Farde : Archives de la 4^e Division (Génie), Lettre du lieutenant-colonel du Génie, Directeur, Cambier. 4^e division Territoriale, direction des fortifications de la place de Charleroy, Mons, le 11 novembre 1843.

¹³³ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3681, Farde : Archives de la 4^e Division (Génie), Procès-verbal de la remise et reprise des terrains destinés à l'établissement de la station du chemin de fer et à l'assiette des nouvelles fortifications dans la Place de Charleroi, faites réciproquement par les soussignés André Joseph Delahaye, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées stipulant au nom du département des Travaux Publics et Hyppolite Roland, capitaine, commandant du Génie, au nom du Département de la Guerre, 10 février 1844.

¹³⁴ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3681, Farde : Archives de la 4^e Division (Génie) (Place de Charleroi. Station du chemin de fer), Rapport du lieutenant-colonel Directeur de la 4^e Division EQUHOLS : « Obligations contractées par le département des Travaux publics pour l'établissement des stations du chemin de fer à Anvers, Gand, Mons et Charleroy », Bruxelles le 11 août 1842.

Or début mai, le directeur des fortifications et aide de camp du Roi le colonel de Lannoy informe le département de la Guerre que les travaux viennent d'être commencés dans le rayon stratégique de la place. Celui-ci demande des comptes aux Travaux publics qui indiquent que la société concessionnaire n'a toujours pas daigné, malgré ses demandes, fournir les plans du tracé¹³⁵. Par conséquent, le commandant du Génie de la place de Namur décide de dresser un procès-verbal pour infraction. Il signifie à la personne qui dirige les travaux de les suspendre dans un délai de quatre jours. Les travaux n'en continuent pas moins. Le commandant de la place s'adresse alors au juge de paix à l'effet de faire comparaître devant lui l'agent de la société concessionnaire. Contre toute attente, le magistrat lui-même décline toute compétence dans cette affaire en demandant toutefois au commandant de la place vingt-quatre heures pour réfléchir à l'opportunité d'une action judiciaire. Dans son courrier au ministre de la Guerre qui relate les mésaventures du commandant de la place de Namur, de Lannoy se plaint à sous-entendre les basses considérations financières qui expliquent sans doute le « peu de désir » du magistrat de s'occuper du dossier¹³⁶. L'affaire se résout finalement un an plus tard au bénéfice du ministre de la Guerre¹³⁷. Mais peu de temps après, la société manifeste à nouveau son opposition lorsque le Génie lui impose dans le courant de l'année 1853 des travaux à exécuter à ses frais sur le cours du Hoyoux à proximité de la place¹³⁸. En 1854, la société est prise à bail par la Compagnie française du Nord sans que les travaux n'aient été exécutés. Le dossier va alors traîner pendant six longues années. Les travaux ne sont achevés qu'en 1860¹³⁹. Ces multiples exemples témoignent bien à nos yeux du peu de sérieux accordé par le Gouvernement à la défense des forteresses belges. 1859 n'est-elle pas l'année où la guerre franco-autrichienne menace le pays d'une éventuelle entrée prussienne sur le territoire ?

Les raisons d'un tel manque de collaboration sont certes budgétaires mais aussi politiques. Les recommandations formulées par les officiers du Génie sont le plus souvent accueillies très froidement par les édiles locaux, surtout lorsqu'elles sont coûteuses ou qu'elles mettent un frein à l'activité commerciale de la ville. Ainsi, la construction du chemin de fer de Jurbise à

¹³⁵ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 4661 : Chemin de fer de Namur à Liège – Station de Namur (1849-1860), Note du directeur de la 4^e direction, Bruxelles, le 14 mai 1850.

¹³⁶ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 4661, lettre de De Lannoy, colonel, directeur des fortifications et aide de camp du Roi à Chazal, ministre de la Guerre, le 31 mai 1850.

¹³⁷ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 4661, lettre de De Lannoy à Brialmont, ministre de la Guerre, le 26 mars 1851.

¹³⁸ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 4661, lettre du général Anoul, ministre de la Guerre, à van Hoorebeke, le 30 août 1853.

¹³⁹ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 4661, lettre de la direction des fortifications, 2^e division territoriale, au général Chazal, ministre de la Guerre, Mons, le 4 août 1860.

Tournai par Ath est accordée par un arrêté royal du 19 mai 1845¹⁴⁰. Achevé en novembre 1848¹⁴¹, ce chemin de fer a dû être établi dans la traverse des fossés de la place d'Ath sur des ponts avec tabliers de bois supportés par des piles et des culées en maçonnerie. Il s'agit de pouvoir les détruire facilement au premier bruit de guerre. La largeur de ces ponts a dû être réduite de telle manière qu'il n'a été possible de séparer les deux voies du chemin de fer que par une entrevoie de 0m40 de largeur. Les autorités politiques locales se plaignent que cette largeur est complètement insuffisante pour que deux convois puissent se croiser¹⁴². De même, les députés de Namur accueillent avec joie l'arrivée du chemin de fer en août 1843¹⁴³ mais réclament ensuite à plusieurs reprises que les fossés qui entourent la ville, surtout à proximité de la station de chemin de fer, soient comblés pour favoriser le développement économique de la cité¹⁴⁴. La situation est similaire à Mons où la station de chemin de fer créée en 1841 voit son développement stoppé par la présence des forts. La seule voie d'eau permettant le transport des marchandises, le canal de Mons à Condé, part de l'extérieur de la ville. Aucune industrie ne s'installe dans la ville entourée de fortifications et peuplée à son maximum dès 1850, ce qui contraste avec l'essor économique du Borinage¹⁴⁵. A Charleroi, le développement économique de la ville est tel qu'il oblige les autorités militaires de la place à concéder de nouveaux terrains en 1855 pour agrandir la gare¹⁴⁶.

Tout ceci explique que par la suite, les représentants des villes où les perspectives de développement économique sont freinées par les murs d'enceinte, accueilleront le plus souvent avec un grand soulagement la disparition programmée du système de la Barrière au profit de la concentration de la défense belge à Anvers. En revanche, les députés qui représentent les intérêts de petites bourgades comme Ypres¹⁴⁷, Mariembourg, Philippeville¹⁴⁸

¹⁴⁰ APC, 9 juin 1853, p. 1678

¹⁴¹ LAFFUT (M.), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 381.

¹⁴² En 1853, suite au démantèlement de la place d'Ath, le gouvernement propose de mettre à profit la circonstance pour procurer au chemin de fer de Tournai à Jurbise, dans la traverse des fortifications de cette place, la largeur normale d'un chemin de fer à deux voies. *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 30 mai 1853, p. 1601.

¹⁴³ LAFFUT (M.), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 379.

¹⁴⁴ BORGNET (J.), *Démolition du mur de la troisième enceinte de Namur*, in *Annales de la société archéologique de Namur*, I, 1849, p. 371 ; *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 22 décembre 1853, p. 360 ; *Annales Parlementaires*, séance du 26 mai 1858, p. 986.

¹⁴⁵ PIERARD (C.), *Centenaire de la démolition de la dernière enceinte fortifiée de Mons, 1861-1961* in *Bulletin du Crédit Communal de Belgique*, juillet 1961, p. 128.

¹⁴⁶ MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3681, Farde : Archives de la 4^e Division (Génie) (Place de Charleroi. Station du chemin de fer), Lettre du colonel du Génie, directeur des fortifications, 2^e division territoriale, au général Chazal, ministre de la Guerre, Mons, le 19 avril 1859.

¹⁴⁷ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 3 juin 1853, Aliénation de biens domaniaux, Crédit extraordinaire de 3.500.000 francs au département de la guerre, Rapport fait au nom de la section centrale par M. Thiéfry, p. 1640 ; VEREECKE (J.), *Histoire militaire de la ville d'Ypres, jadis place forte de la Flandre occidentale*,

ou Bouillon¹⁴⁹ resteront partisans de l'ancien système. Ces derniers chercheront à faire valoir l'intérêt stratégique des murs de leur cité mais en vérité déploreront surtout les pertes financières liées à la disparition de l'octroi ou de la garnison.

2. Faibles précautions belges face au monopole français de la Compagnie du Nord

Dans le cas des liaisons frontalières franco-belges, le manque de collaboration des autorités civiles ou des compagnies ferroviaires avec le Génie militaire se double d'un autre inconvénient : beaucoup de liaisons créées sont acquises progressivement par le Nord belge qui n'est autre qu'une filiale de la Compagnie française du Nord appartenant à la maison Rothschild. Ceci signifie en pratique que du matériel et du personnel français est autorisé à circuler sur les lignes belges et à pénétrer dans l'enceinte des cités fortifiées. Curieusement, nous avons trouvé très peu de commentaires négatifs concernant cette problématique alors que quelques années plus tard, le rachat du Grand Luxembourg par la Compagnie de l'Est français va déchaîner les passions y compris sur le plan défensif. Les appétits de la maison Rothschild en Belgique sont pourtant en tous points comparables à ceux de l'Est français quelques années plus tard. Une fois Paris relié à Bruxelles en 1846 par Lille et Valenciennes, il apparaît très vite qu'un raccourci est nécessaire pour relier Paris à Cologne, sans passer par la capitale belge. Le chemin de Saint-Quentin à Erquelines en prolongement de celui de Creil à Saint-Quentin¹⁵⁰ devait, avec la ligne belge de Liège – Namur – Erquelines, former la communication la plus directe entre Paris et l'Allemagne septentrionale. Il permettrait également de desservir des intérêts économiques puissants dans la vallée de l'Oise et la région d'entre-Sambre-et-Meuse¹⁵¹. Très vite, la maison Rothschild cherche à obtenir une position de monopole sur cet axe Paris – Cologne¹⁵². Au début des années 1850, la Compagnie du Nord

Gand, 1858 ; [VANDENPEEREBOOM (A.)], *Notice sur la place d'Ypres et son démantèlement (1830-1853)*, Ypres, 1858.

¹⁴⁸ En décembre 1853, le député Baillet-Latour regrette la célérité extraordinaire avec laquelle certaines fortifications ont été détruites au cours de l'année 1852 et réclame des indemnités pour Mariembourg et Philippeville. *APC*, 21 mai 1853, p. 1442 et 21 décembre 1853, p. 351-352

¹⁴⁹ En janvier 1851, le député luxembourgeois Jullien, pressentant sans doute les coupes sombres à venir réclame que l'on renforce la garnison dans le Luxembourg et que l'on dote Bouillon d'un matériel de guerre adéquat. « La position topographique de Bouillon, disait-il, exige d'ailleurs qu'il y ait dans cette ville une garnison. Il est imprudent de laisser la frontière belge découverte de ce côté. Je pourrais fournir à cet égard des renseignements particuliers au département de la Guerre ». *APC*, 27 janvier 1851, p. 535.

¹⁵⁰ Le chemin de fer de Creil à Saint-Quentin lui avait été concédé en vertu de la loi du 15 juillet 1845. DEMEUR (A.), *Les chemins de fer français en 1860...*, p. 15

¹⁵¹ PICARD (Alfred), *Les chemins de fer français...*, II, p. 13.

¹⁵² Dans une lettre du 13 novembre 1847, le représentant de la maison Rothschild à Bruxelles écrit : « J'ai l'avantage de vous informer que M. le Marquis de Rumigny, Ambassadeur de France, est venu me voir et m'a dit qu'il y aurait une bonne affaire à traiter. Elle consiste à ce qu'on serait disposé à vous vendre le chemin de fer

dont James Rothschild est le principal actionnaire – déjà en possession des lignes de Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes – s’empare des diverses concessions de ce nouvel axe ferroviaire à créer entre Paris et l’Allemagne. Elle obtient le Saint-Quentin – Erquelinnes par décret du 19 février 1852. Par décret impérial du 13 août 1853, la Compagnie du Nord obtient le chemin de fer de Paris à Creil qui se détache de la ligne principale à Saint-Denis et la rejoint près de Saint-Leu d’Esserent sur la rive droite de l’Oise. Elle réclamait cette ligne depuis 1845, date d’acquisition du Creil – Saint-Quentin. Le 3 novembre 1854, la Compagnie du Nord prend à bail le chemin de fer de Charleroi – Erquelinnes¹⁵³.

Par traité conclu le 28 juin 1854, la société anonyme des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage cède à bail à la Compagnie du Nord sa ligne de Namur à Liège. Conformément aux règles en vigueur en Belgique depuis 1854, elle demande au Gouvernement belge son assentiment. Celui-ci lui est accordé par l’arrêté royal du 31 janvier 1855¹⁵⁴. Le cahier des charges de la ligne Namur – Liège oblige cependant la Compagnie du Nord à construire la ligne Givet – Dinant – Namur. Le traité conclu le 10 juillet 1858 entre le Gouvernement belge et la compagnie fixe les modalités financières de la construction¹⁵⁵. Le Conseil de la Compagnie du Nord ne rechigne pas à la dépense d’autant plus que selon un rapport du même Conseil daté de janvier 1858, « il importait de ne pas laisser passer cette ligne en d’autres mains »¹⁵⁶. Enhardie par ses acquisitions successives, la Compagnie du Nord cherche à s’emparer de la ligne Namur – Charleroi. Cette fois, le Gouvernement belge refuse pour conserver un droit de regard sur la politique tarifaire de la dorsale wallonne qui, en cas d’acquisition de la compagnie française, aurait été entièrement contrôlée d’Erquelinnes à Liège¹⁵⁷.

de Charleroy à Erquelinnes, qu’on pourrait l’avoir à bon marché ; et comme vous avez celui de Creil à Saint-Quentin, et que probablement vous demanderez de le continuer jusqu’à la frontière belge ; de sorte que vous auriez un chemin de fer qui parcourera (sic) de Charleroy jusqu’à Paris sur cette ligne. Veuillez me dire ce que vous en pensez ». GILLE (B.), *Lettres adressées à la Maison Rothschild...*, II, p. 240.

¹⁵³ CARON (F.), *Histoire de l’exploitation d’un grand réseau...*, p. 81-82 ; DEMEUR (A.), *Les chemins de fer français en 1860...*, p. 15-23.

¹⁵⁴ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, document n° 122, séance du 10 mars 1857, Cession et abandon, au profit de l’Etat, de tous les droits compétents à la société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, sur la deuxième de ces lignes, p. 1059 ; DEMEUR (A.), *Les chemins de fer français en 1860...*, p. 22.

¹⁵⁵ DEMEUR (A.), *Les chemins de fer en 1860...*, p. 22.

¹⁵⁶ Conseil d’administration, séance du 22 janvier 1858, cité in CARON (F.), *Histoire de l’exploitation d’un grand réseau...*, p. 82.

¹⁵⁷ CARON (F.), *Histoire de l’exploitation d’un grand réseau...*, p. 82.

L'opposition gouvernementale belge est plutôt timide. La Compagnie du Nord nullement arrêtée dans son élan cherche alors à obtenir sur l'axe ferroviaire franco-belgo-allemand la politique tarifaire la plus avantageuse. Elle négocie ses prix avec le Gouvernement belge en agitant l'épouvantail de la nouvelle ligne Paris – Strasbourg qui menace, selon elle, de détourner par l'Allemagne du sud une partie du transit franco-allemand au détriment de la Belgique. Dans ces conditions, l'Etat belge ne peut plus se permettre de fixer des prix trop élevés pour le transport des marchandises sur les sections Charleroi – Namur et Liège – Herbesthal. Un tarif commun est établi le 24 août 1855¹⁵⁸. Toutefois, des voix se font entendre en Belgique critiquant l'influence de la société française sur les recettes de l'Etat. Sous la pression d'un certain nombre de parlementaires, un comité consultatif des chemins de fer est créé en 1854 pour débattre de la politique ferroviaire. Le comité tient cent vingt-deux séances du 13 novembre 1854 au 25 février 1856¹⁵⁹. Le député de Brouwer de Hongendorp y critique notamment avec fermeté le principe de libre concurrence qui livre les recettes de l'Etat belge au bon vouloir des compagnies étrangères comme le Nord français :

« Le principe de libre concurrence est généralement inadmissible en matière de chemin de fer, mais il l'est encore moins en Belgique que partout ailleurs, à cause du principe qui a présidé au tracé de nos lignes. En formant le réseau belge on n'a pas cherché la ligne la plus courte entre deux points extrêmes ; la ligne a été tracée de manière à la faire passer par tous les centres importants de population. (...) Si maintenant on admet le principe de la concurrence ; si pour abrégé les distances, on continue à accorder des concessions de lignes directes entre des localités que le réseau national relie entre elles par certains détours, la ruine du chemin de fer de l'Etat est imminente. C'est à ce point de vue que je blâme plusieurs des concessions qui ont été faites et c'est pour ce motif qu'à la Chambre j'ai presque toujours refusé mon vote aux demandes de concessions. C'est à ce point de vue aussi que je regrette la remise des chemins de fer de Charleroy à Erquelinnes et de Namur à Liège entre les mains de la Compagnie du Nord. Il m'était arrivé déjà, à plusieurs reprises, d'exprimer des craintes au sujet de l'influence fâcheuse que la remise de ces lignes au chemin de fer du Nord, jointe à l'établissement du chemin de fer de Paris à Saint-Quentin, exercerait sur nos recettes, mais je ne m'étais pas attendu à ce que le préjudice fût aussi considérable »¹⁶⁰.

¹⁵⁸ PAULY (Joseph), *Le chemin de fer et le Parlement...*, p. 206

¹⁵⁹ *Idem*, p. 190-207.

¹⁶⁰ Procès-verbaux des séances du comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes, PV n° 102, 5 novembre 1855, *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, session 1855-1856, doc. n° 261, p. 520-524. Voir aussi PAULY (Joseph), *Le chemin de fer et le Parlement...*, p. 206. Le 12 décembre 1855, Frère-Orban interpelle le Gouvernement qu'il soupçonne de collusion avec la direction de la Compagnie du Nord : « Jusqu'au moment où la ligne de Namur à Liège fut cédée à la Compagnie du Nord, les industriels n'avaient à former aucune plainte. La compagnie anglaise qui exploitait, respectait les limites de son tarif ; et comme la compagnie anglaise n'avait pas le bonheur de se trouver en bonnes relations avec l'administration du chemin de fer de l'Etat, elle était maintenue rigoureusement dans les conditions de son contrat. Mais à partir de la cession à la compagnie du Nord, il en est tout autrement. Les plus grandes facilités sont données ; les questions qui étaient restées indécises sont bientôt résolues : tout se passe de la manière la plus satisfaisante pour la compagnie ». *APC*, 19 décembre 1855, p. 266.

Malgré une grande liberté d'analyse au sein du comité consultatif, tous les débats qui y ont lieu tournent exclusivement autour de questions économiques ; l'argument défensif n'est par exemple jamais évoqué lorsqu'il s'agit de critiquer l'acquisition de lignes belges par des compagnies étrangères. On compte pourtant au sein du comité la présence du général-major de Lannoy, inspecteur général des fortifications et du corps du Génie. De Lannoy est chargé à plusieurs reprises de présider les réunions. Ses interventions ne s'attardent cependant jamais sur les intérêts défensifs du pays, même lorsqu'il s'agit de discuter des conventions prises entre le Gouvernement et la Compagnie du Nord¹⁶¹. Ceci est d'autant plus étonnant que dans d'autres circonstances, de Lannoy formulera à plusieurs reprises des critiques sévères à l'encontre de la disparition des forteresses de la frontière sud au profit du seul réduit stratégique anversois¹⁶². Les convictions de l'inspecteur général des fortifications en matière de politique défensive ne semblent donc pas avoir influé sur son activité au sein du comité consultatif des chemins de fer. Peut-être de Lannoy ne juge-t-il pas encore à cette époque le transport militaire par rail suffisamment efficace pour avoir une influence décisive sur la politique défensive du pays. Quoi qu'il en soit, la pression de cet éphémère comité consultatif des chemins de fer sur la politique gouvernementale belge reste elle-même très limitée. Les contrats passés entre le Gouvernement et la Compagnie du Nord sont réalisés sans son consentement :

« Le sous-comité exprime le regret que le Gouvernement ait passé, avec la Compagnie du Nord, une convention réglant les relations de service entre le chemin de fer de l'Etat et le chemin de fer du Nord, par Erquelines, Charleroy, Namur et Liège, sans avoir consulté à cet égard, le comité »¹⁶³.

En définitive, lorsque nous prenons pour angle de vue la collaboration censée exister entre le département des Travaux Publics et celui de la Guerre, l'impression qui se dégage des premières années d'indépendance de la Belgique est celle d'une période de glorieuse anarchie. Ce n'est pas le Génie belge qui dicte ses lois au ministère des Travaux publics mais l'inverse. Il n'existe aucun plan de défense concerté par les deux parties en vue du bien commun. C'est à l'armée qu'incombe la charge de colmater les brèches créées par les nouvelles voies de communication favorisées par le département des Travaux Publics. Comme l'explique bien le

¹⁶¹ Procès-verbaux des séances du comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes, PV n° 102..., p. 511-524. PAULY (Joseph), *Le chemin de fer et le Parlement...*, p. 190-207.

¹⁶² Voir infra notre chapitre sur la disparition contestée des anciennes forteresses de la Barrière.

¹⁶³ Procès-verbaux des séances du comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes, PV n° 102..., p. 524.

député catholique Jules Malou lors de la crise ferroviaire franco-belge de 1869, le Gouvernement belge ne s'est jamais préoccupé de considérations stratégiques lorsqu'il a octroyé les lignes aux compagnies privées :

« Le gouvernement belge est si peu hostile au développement normal, régulier, dans des conditions reconnues utiles par lui de l'exploitation des compagnies étrangères, qu'en 1859 il obligea la compagnie du Nord à construire la ligne de Givet à Namur. Elle paraissait n'en avoir nulle envie ; mais elle avait hérité de la ligne de Namur à Liège et, par conséquent, des obligations de la compagnie à laquelle elle succédait. Le Gouvernement l'obligea à faire cette ligne et lui permit, tant il est cruel, d'émettre en Belgique 100.000 obligations, soit 30 millions, quoique le Nord français ne soit pas une société anonyme en Belgique. Aujourd'hui donc, le Nord français a une ligne directe, indépendante, de Givet à Liège, et c'est à la demande du Gouvernement belge qu'il a établi une section de cette ligne. Le Nord français a en Belgique deux parties très importantes de la voie internationale entre Paris et l'Allemagne »¹⁶⁴.

Cette politique d'ouverture économique de la frontière, couplée aux réductions du budget de la Guerre, contribue à légitimer la concentration de la défense belge dans le camp retranché d'Anvers. Mais apparaît alors le risque, en temps de guerre, de laisser une large portion du territoire aux mains de l'armée française, aidée qui plus est dans ses déplacements par la présence de personnel et de matériel français sur plusieurs voies de chemin de fer belges. Les seules inquiétudes belges que nous ayons trouvées à cet égard avant la guerre franco-prussienne émanent directement du Palais Royal. En 1863, Léopold Ier appelle l'attention du général Chazal sur la question du démantèlement de la ville haute de Charleroi. Il n'est pas particulièrement urgent selon le Roi de démanteler cette place alors qu'elle constitue une forteresse d'arrêt idéalement placée sur « un nœud de beaucoup de chemins de fer aux personnels étrangers »¹⁶⁵. Mais les conseils de Léopold Ier arrivent un peu tard. Le principe de concentration de la défense belge à Anvers est voté depuis 1859 et le souverain belge a d'ailleurs pris une part active dans la processus qui a abouti au vote positif des Chambres. La forteresse de Charleroi est démantelée quelques années plus tard par Léopold II en vertu d'un arrêté royal du 6 juillet 1867¹⁶⁶.

¹⁶⁴ Discours de Jules Malou lors de la discussion générale du projet de loi relatif aux cessions de concessions de chemins de fer. *Annales Parlementaires*, Sénat, séance du 20 février 1869, p. 54.

¹⁶⁵ MRA, Fonds Chazal, F.1 (famille royale), document n° 125-126, lettre de Léopold Ier au général Chazal, Laeken, le 4 décembre 1863.

¹⁶⁶ MRA, Fonds Fortifications, VIII CHARLEROI, dossier n° 19, réunion de la commission instituée pour le démantèlement de la place forte de Charleroi, 1 registre avec plans, 1867 ; DUCHESNE A., *Le rôle militaire (de Charleroi)*, in *Caroloregium valde concelebratur, MDCLXVI-MCMLXVI*, Charleroi, 1966, p. 77-96.

3. La disparition contestée de l'ancienne « Barrière » face à la France au profit du camp retranché d'Anvers

a. Débats entre écrivains militaires

Depuis l'indépendance de la Belgique, les sessions parlementaires n'ont cessé d'être agitées par un débat sans fin sur le budget de l'armée. Une fois la menace hollandaise disparue, un grand nombre de députés réclament au Parlement la diminution du budget de la Guerre. Outre la question récurrente des effectifs militaires, ce débat a des implications stratégiques puisqu'il touche à la question du maintien ou non des forteresses. Les pacifistes les plus radicaux avancent que loin d'apporter la sécurité à la Belgique, un système militaire développé ne ferait qu'attirer sur le pays l'attention des puissances voisines. C'est pourquoi ces derniers placent leur entière confiance dans la force des traités et dans le principe d'une neutralité désarmée¹⁶⁷. Ces pacifistes sont ardemment combattus dans les milieux militaires. Le jeune officier et ingénieur Alexis Brialmont¹⁶⁸ dont la renommée sera bientôt internationale suite à son rôle directeur dans l'établissement du camp retranché d'Anvers, entame sa carrière par la publication en 1849 d'un pamphlet anonyme destiné à réfuter les

¹⁶⁷ BANSART (O.), *Le Parlement et l'Armée de 1830 à 1860*, in *Carnet de la Fourragère*, III-4, p. 387-397 ; JACOBS (E.A.), *Contribution à l'étude du milieu militaire belge. Les officiers au Parlement (1831-1848)*, in *Revue internationale d'histoire militaire*, 24, 1965, p. 413-438, HYMANS (Paul), *Frère-Orban...*, I, p. 240-241.

¹⁶⁸ BRIALMONT, Henri-Alexis, (1821-1903), Officier belge, ingénieur, écrivain militaire et député libéral. Très investi tout au long de sa carrière dans l'étude du système défensif belge. En 1844, il travaille un court laps de temps aux fortifications de Diest. Le général Chazal devenu ministre de la Guerre le 20 août 1847 l'attache à son Cabinet. Brialmont reste au ministère jusqu'en 1850. Le 20 avril 1850, il demande à être libéré de ses fonctions pour travailler comme adjoint du commandant du Génie chargé de la construction du camp retranché d'Anvers. Brialmont est une nouvelle fois attaché au Cabinet Chazal lors de son retour à la tête du ministère de la Guerre (1859-1866). L'officier ingénieur s'investit alors pleinement dans la construction du « réduit national » belge. Il quitte le ministère au départ de Chazal. Brialmont est alors nommé pendant un court laps de temps sous-chef d'état-major de la 4^e division d'infanterie mais il est rapidement rappelé au cabinet de la Guerre à l'arrivée du général Renard (3 janvier 1868). Il occupe alors le poste important de directeur des opérations militaires nouvellement créé. Durant la guerre franco-allemande, il est chef d'Etat-major de l'armée d'Anvers commandée par le lieutenant général Eenens. En 1872, il est nommé Inspecteur général des fortifications et du corps du Génie, poste qu'il occupe pratiquement de façon ininterrompue jusqu'à sa mise à la retraite en 1892. Ardent polémiste, le nom de Brialmont fut successivement associé aux deux grands changements stratégiques que connut le système défensif belge : celui de 1859 où les vues de Brialmont concernant le système polygonal triomphent de ses adversaires et celui de 1887 qui voit la ligne de la Meuse se doter à Namur et Liège d'une ceinture de forts à coupole. La qualité des travaux de Brialmont est généralement reconnue au-delà des frontières belges mais le général fut souvent confronté à l'hostilité des milieux militaires et politiques, que ce soit en 1855 lorsqu'il présenta pour la première fois son projet d'agrandissement d'Anvers ou en 1882 lorsqu'il rédigea son mémoire sur la défense de la Meuse. Brialmont leur rendait bien cette animosité en professant régulièrement dans ses écrits des convictions bien arrêtées contre les dérives du parlementarisme belge et la dictature des partis. LECONTE (L.), « Brialmont, Henri-Alexis », in *Biographie nationale*, XXX, 1958, p. 212-230 ; CROKAERT (P.), *Brialmont. Eloges et mémoires* (avant-propos de M. Paul Hymans), Bruxelles, Editions d'Histoire Nationale et d'Art Militaire, A. Lesigne, 1925 ; [BRIALMONT (A.)], *Défense du projet d'agrandissement général d'Anvers présenté par MM. P. Keller et compagnie*, Bruxelles, imprimerie G. Stapleaux, 1855 ; BRIALMONT (A.), *Situation militaire de la Belgique, Travaux de défense de la Meuse*, Bruxelles, 1882.

doctrines pacifistes des « Amis de la Paix » où il combat principalement le principe de la neutralité désarmée. Ce pamphlet a pour titre *Eloge de la guerre*. Il rencontre un tel succès dans les milieux politiques et militaires que Brialmont décide de le rééditer l'année suivante en l'augmentant de considérations politiques et historiques sur l'armée et la garde civique¹⁶⁹. Il enfonce le clou un an plus tard dans une large étude en trois volumes qui s'intitule *Considérations politiques et militaires sur la Belgique*. Le premier volume paraît en 1851 et les deux suivants en 1852¹⁷⁰. Cette étude où il étale toute son érudition va contribuer à le faire connaître. Brialmont note dans ce dernier ouvrage que si la Belgique adopte une neutralité non armée, l'Allemagne et la France auront alors un intérêt égal à s'établir en Belgique pour assurer le flanc de leurs lignes d'opérations. L'Angleterre elle-même pourrait être tentée de s'emparer des ports belges si la Belgique renonce à se doter d'un système défensif digne de ce nom, ceci afin d'éviter que la France ne soit tentée de renouer avec ses ambitions portuaires sur la côte belge¹⁷¹. Dans le volume numéro deux, Brialmont s'emploie aussi à réfuter et/ou critiquer toutes les théories qui ont paru au cours des dernières années sur la défense de la Belgique.

Le flou stratégique régnant durant les premières années de l'existence de la Belgique, suivi de la soudaine irruption du danger français ont en effet contribué à susciter en 1848 dans les milieux militaires, journalistiques et parlementaires des théories diverses et variées sur l'avenir du système défensif belge. Un conflit qui sera pérenne dans le débat stratégique belge jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale oppose ainsi les partisans du maintien d'une défense à la frontière avec les partisans de la centralisation absolue¹⁷². Les plus conservateurs

¹⁶⁹ [BRIALMONT (A.)], *Eloge de la guerre, ou réfutation des doctrines des Amis de la Paix*, Bruxelles, Kiessling, 1850, 60 p. ; BRIALMONT (A.), *De la guerre, de l'armée et de la garde civique. Réfutation des doctrines des Amis de la Paix*, Bruxelles, 1850, 178 p. Sur la réception de ces ouvrages, voir CROKAERT (P.), *Brialmont. Eloges et mémoires...*, p. 365-366 ; LUBELSKI-BERNARD (N.), *L'éloge de la Guerre ou la réfutation des doctrines des Amis de la Paix de A. Brialmont*, in LEFEVRE (P.) et DE GRUYSE (P.) (dir.), *De Brialmont à l'Union de l'Europe occidentale, mélanges d'histoire militaire offerts à Albert Duchesne, Jean Lorette et Jean-Léon Charles*, Bruxelles, MRA, 1988, p. 29-40.

¹⁷⁰ BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires sur la Belgique*, 3 tomes, Bruxelles, Académie Royale de Belgique, 1851-1852, XLVII-308 p., 359 p. et 427-VII p. Sur la réception de cet ouvrage, voir CROKAERT (P.), *Brialmont. Eloges et mémoires...*, p. 368-369.

¹⁷¹ Dans le chapitre XIII du 2^e tome de ses *Considérations politiques et militaires sur la Belgique*, Brialmont passe en revue tous les événements qui peuvent amener la violation de la neutralité belge. Il arrive à la conclusion assez convaincante que « la Belgique neutre et armée se trouve dans les meilleures conditions d'existence et que la Belgique neutre et désarmée, au contraire, est exposée à une violation certaine dans toutes les guerres où entreront deux quelconques de ces trois puissances : la France, l'Angleterre et l'Allemagne. » BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 114-148.

¹⁷² VANDEVELDE (L.), *Considérations sur les écrits qui ont paru sur la défense de la Belgique*, Bruxelles, 1850, X-191 p. ; VAN HECKE (E.), *Une grave question concernant l'organisation définitive de l'armée et la sécurité de la Belgique*, Bruxelles, Société belge de librairie, 1845, 24 p. ; BRALION (E.), *Examen du rôle des forteresses de la Belgique dans les principaux cas de guerre, avec réfutation du système défensif de M.*

comme l'ancien lieutenant-colonel du Génie Huybrecht sont partisans du maintien de toutes les forteresses existantes¹⁷³. Les plus progressistes comme le lieutenant Vandeveld¹⁷⁴ sont partisans d'une centralisation absolue¹⁷⁵. Brialmont au centre se moque de ces deux théories stratégiques extrêmes¹⁷⁶ et note d'ailleurs que les partisans de la centralisation absolue ne s'entendent même pas sur le choix de la position unique destinée à servir de base et de pivot à la défense¹⁷⁷. Les uns, sans doute influencés par le modèle français, préconisent la fortification de Bruxelles, cause dont Vandeveld s'est fait le champion, soucieux de maintenir la continuité du pouvoir politique¹⁷⁸ ; d'autres comme le lieutenant-colonel Eenens voient dans l'établissement d'un grand camp retranché à Anvers la réponse ultime à la question des forteresses¹⁷⁹.

Le lieutenant-colonel Eenens a des ambitions politiques. Il s'est inscrit à la section liégeoise de la société libérale *L'Alliance* afin de mener plus efficacement sa campagne électorale. Le 31 octobre 1846, le général Prisse ministre de la Guerre, catholique, invite Eenens à se retirer de cette société politique en vertu d'une circulaire confidentielle du 22 juin interdisant aux

Vandeveld et quelques considérations sur la force de l'armée, Liège, 1851, 152 p. ; BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires sur la Belgique*, 3 volumes, Bruxelles, 1851-1852, XLVII-308 p., 359 p. et 427-VII p. Brialmont s'exprime spécialement dans le deuxième volume sur la question des forteresses. Le jeune ingénieur n'est pas à proprement parler un « immobiliste » mais tout au long de sa carrière, sa philosophie consiste davantage à améliorer et moderniser ce qui existe qu'à réclamer la destruction de ce qui est inutile. Avec l'opposition traditionnelle du Parlement au budget de la Guerre, mieux vaut prêcher le plus pour obtenir l'indispensable.

¹⁷³ HUYBRECHT, *Précis d'un nouveau système d'organisation militaire*, Bruxelles, 1848.

¹⁷⁴ Selon Paul Crokaert, qui orthographe « Van de Welde », ce dernier fut officier d'ordonnance du Roi Léopold Ier. Il s'agissait d'un écrivain original et fécond, très apprécié à l'étranger. Il était notamment collaborateur du *Journal de l'Armée belge*. CROKAERT (P.), *Brialmont...*, p. 165.

¹⁷⁵ VANDEVELDE (L.), *De la défense de la Belgique ou du nombre et de l'emplacement de ses places fortes*, Bruxelles, 1849, 51 p.

¹⁷⁶ « Comment la Belgique pourra-t-elle se défendre momentanément seule contre l'une des grandes puissances qui l'entourent ? Quelques-uns ont pensé qu'il fallait, pour atteindre ce but, disséminer les troupes dans les différentes places, en attendant les secours ; d'autres, au contraire, ont préconisé la démolition de la plupart des forteresses et la formation d'une armée en campagne suffisante pour tenir tête à l'agresseur. Aucune de ces deux opinions n'a prévalu dans l'esprit de ceux qui ont été chargés de l'étude de notre système de défense et nous devons nous en féliciter, car il serait aussi absurde d'immobiliser toutes les forces vives du pays jusqu'à l'arrivée des troupes auxiliaires que de faire dépendre son existence de l'issue d'une bataille que le hasard ou la fortune peuvent décider en quelques heures ». BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 156.

¹⁷⁷ BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 216.

¹⁷⁸ [BRIALMONT (A.)], *Faut-il fortifier Bruxelles ? Réfutation de quelques idées sur la défense des Etats, par un officier du Génie*, Bruxelles, 1850, 11 p. ; [BRIALMONT (A.)], *Réponse d'un officier du Génie à M. Vandeveld. Pour faire suite à l'ouvrage intitulé : Faut-il fortifier Bruxelles ? Réfutation de quelques idées sur la défense des Etats*, Bruxelles, 1850, 184 p. ; Vandeveld répond à Brialmont qu'il appelle « Monsieur B*** » dans son ouvrage VANDEVELDE (L.), *Considérations sur les écrits qui ont paru sur la défense de la Belgique...*, p. 69-126. Brialmont consacre encre un chapitre à cette question dans BRIALMONT (A.), *Traité de fortification polygonale*, I, p. 114-129. Si bien que le débat se poursuit encore après la guerre franco-prussienne : VANDEVELDE (L.), *Discussion entre le colonel Brialmont et le lieutenant-colonel Van de Velde, sur l'importance stratégique des capitales et sur la manière de les défendre*, Bruxelles, 1874, 74 p., plan.

¹⁷⁹ EENENS (A.-M.), *Anvers et la nationalité belge*, Liège, F. Oudart, 1846, 16 p. ; EENENS (A.-M.), *Système raisonné de guerre défensive proposé pour la Belgique*, Bruxelles, 1852.

militaires d'y adhérer. Refusant d'obtempérer, un arrêté royal du 23 novembre 1846 met Eenens en non-activité. Sa brochure controversée *Anvers et la nationalité belge* parue justement en 1846 a peut-être joué un rôle dans cette décision. Lors de la rentrée parlementaire de 1847-1848, le remuant lieutenant-colonel Eenens siège enfin à la Chambre pour l'arrondissement de Bruxelles. Après la dissolution du cabinet homogène catholique le 12 août 1847, le général Prisse avait été remplacé par le général Baron Chazal à la tête du ministère de la Guerre. Pour la première fois dans l'histoire parlementaire et sans doute une des dernières¹⁸⁰, deux officiers vont s'affronter au Parlement¹⁸¹. Le 27 décembre 1847, lors de la discussion du budget de la Guerre, Eenens émet contre Chazal des idées très progressistes concernant la durée du temps de service du contingent. Il préconise une réduction drastique de ce temps de service à trois mois afin de réaliser des économies importantes sur le budget de la Guerre. Un autre bon moyen de faire des économies, déclare Eenens, serait de raser toutes les forteresses qui ne sont pas indispensables à un bon système de défense¹⁸². Le 29 décembre, Eenens expose plus en détail ses idées à la Chambre. Comme sa brochure de 1846 le laissait entendre, Eenens répète que le danger ne viendra pas du Nord mais du Sud. Il préconise une armée belge de 150.000 hommes au lieu des 80.000 réclamés à l'arraché par le ministre de la Guerre. Selon Eenens, ce dernier sous-estime gravement la puissance française. L'officier prend à témoin les écrits de Napoléon pour critiquer l'éparpillement des forces belges dans des forteresses inutiles¹⁸³. Il suggère au contraire la concentration de l'armée belge en un point donné en attendant le secours des alliés :

« Il faut que le Gouvernement belge, appuyé de son armée, puisse se soustraire à l'action des forces envahissantes, quelle que soit leur supériorité, et se maintenir inébranlable sur un point donné. Il y attendra le concours des forces anglaises et allemandes qui, l'histoire nous le prouve, ne font jamais défaut pour défendre l'indépendance de la Belgique. Cette position existe, messieurs, c'est le coude que forme l'Escaut, devant Anvers »¹⁸⁴.

Pragmatiquement, Eenens considère qu'en cas de guerre, la priorité de la Belgique est la sauvegarde de sa souveraineté nationale incarnée par son Gouvernement. Celui-ci doit donc être protégé par l'armée avant toute autre considération. La position défensive que l'armée

¹⁸⁰ En 1848, la loi d'incompatibilités exclut du Parlement les titulaires de fonctions salariées par l'Etat. Parmi ceux-ci figurent les officiers à l'exception des lieutenants généraux. JACOBS (E.A.), *Contribution à l'étude du milieu militaire belge...*, p. 435.

¹⁸¹ JACOBS (E.A.), *Contribution à l'étude du milieu militaire belge...*, p. 429-435.

¹⁸² APC, 27 décembre 1847, p. 441-442 et 29 décembre 1847, p. 471-473.

¹⁸³ APC, 29 décembre 1847, p. 473.

¹⁸⁴ *Idem*, p. 474.

belge adoptera dans le camp retranché d'Anvers répond à cette préoccupation. Est-ce à dire qu'elle restera continuellement dans une position expectative pendant toute la durée des hostilités ? Eenens précise sa pensée :

« Les deux flancs couverts par l'Escaut, l'armée belge pourra facilement se maintenir dans cette position et y briser le choc de l'assaillant, quelle que soit sa supériorité. Il ne s'ensuit pas, messieurs, que l'armée belge doive toujours rester immobile dans ce camp retranché. Non, lorsque la masse envahissante marchera compacte sur nous, c'est là, là seulement que nous devons combattre, mais y combattre à outrance, parce que tous les moyens de succès, fortifications, artillerie, vivres, tout aura été, de longue main, préparé et accumulé sur ce point, pour le rendre inexpugnable. Dès que les forces de l'ennemi diminuent ou prennent une autre direction, notre armée étend de nouveau d'Anvers à Gand, le long de l'Escaut, sa base d'opérations, pour opérer, par Termonde, sur Bruxelles et le Brabant. Enfin, ne lutter vigoureusement contre la masse ennemie que là où nous avons tout préparé pour assurer la victoire et reprendre nos positions plus avancées, chaque fois que l'occasion le permet (...) »¹⁸⁵.

Son discours est précurseur à bien des égards car un grand nombre d'idées stratégiques développées par Eenens feront leur chemin dans les milieux militaires belges au point d'être adoptées une dizaine d'années plus tard. Le fait qu'Eenens ait été choisi par le Roi durant la guerre franco-prussienne pour commander la place d'Anvers n'est sans doute pas étranger à ses écrits antérieurs sur le réduit national. Notons cependant qu'Eenens est loin de préconiser en 1846 un démantèlement complet de l'ensemble du système fortifié belge au profit de la place scaldienne. Il insiste même dans sa brochure de 1846 sur la conservation de plusieurs places fortes comme points d'appui ou têtes de pont pour menacer les flancs ou les arrières de l'ennemi. Parmi les plus importantes, il cite Liège pour le contrôle de la vallée de la Meuse et Mons comme point de liaison des forteresses de la frontière française. Il insiste beaucoup sur le contrôle de l'Escaut et la possibilité pour l'armée belge repliée sur la rive gauche de déboucher par les têtes de pont de Gand et Termonde¹⁸⁶. Au moment du débat sur les fortifications de la Meuse, le lieutenant général Eenens prendra néanmoins le parti des

¹⁸⁵ *Ibidem*.

¹⁸⁶ EENENS (A.-M.), *Anvers et la nationalité belge...*, p. 14-16. Brialmont, qui a toujours un avis sur tout, note que les vues d'Eenens sur les places belges sont fluctuantes. En effet, dans sa brochure de 1846, l'auteur veut conserver et approvisionner pour six mois toutes les places existantes tandis que dans son discours prononcé à la Chambre le 29 décembre 1847, il propose de raser les forteresses frontalières afin d'obtenir un prix élevé des terrains vendus. Brialmont déclare qu'il faut s'entendre sur ce qu'est une place frontière car hormis deux ou trois places sur l'Escaut, toutes les autres peuvent être considérées comme établies sur la frontière. EENENS (A.-M.), *Anvers et la nationalité belge...*, p. 5 ; APC, 29 décembre 1847, p. 473 ; BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 260 et p. 264-266.

opposants aux fortifications préconisées par Brialmont, arguant désormais que le camp d'Anvers suffit largement à la défense du pays¹⁸⁷.

Après la controverse Chazal – Eenens, les débats entre Vandevelde et Brialmont par brochures interposées témoignent à nouveau des vives tensions qui ont lieu au tournant des années 1850 lorsqu'il s'agit d'aborder la question de la défense nationale. Vandevelde défend la concentration absolue de toutes les forces à Bruxelles en rupture complète avec le système de la Barrière. Dans ses *Considérations sur les écrits qui ont paru sur la défense de la Belgique*, il s'emploie notamment à critiquer les écrits d'Eenens. Il concède à ce dernier l'intelligence de préconiser un système de concentration de l'armée belge contre sa dispersion dans les multiples forteresses du pays. Cependant note-t-il, Eenens ne pousse pas assez loin sa réflexion et s'acharne à vouloir conserver un grand nombre de places inutiles et coûteuses pour les deniers de l'Etat :

« Le nombre de forteresses de la Belgique est de vingt-huit. Pour les mettre toutes à la fois en état de soutenir des attaques sérieuses, ce qu'on sera forcé de faire chaque fois que le pays sera menacé par la France, il faut au moins 90.000 hommes, y compris le corps mobile de Mons. Enumérer ici ce qu'il faudrait de matériel et de munitions, pour approvisionner ces vingt-huit places pour six mois, nous forcerait à entrer dans de trop grands détails ; mais nous avons la certitude que ce qu'elles exigeraient dépasserait de beaucoup les ressources du pays »¹⁸⁸.

De même, le choix d'Anvers comme point de concentration lui semble complètement aberrant. Il lui préfère envers et contre une position centrale :

« ...pourquoi, disons-nous, reléguer cette armée dans les marécages de la Flandre, aux confins du pays ? (...) Anvers, pour être un point stratégique décisif pour la Belgique, se trouve trop en dehors du centre de son territoire. Une armée chargée de défendre une contrée ouverte doit, pour conserver l'avantage de la mobilité et pour couvrir son pays, tenir ses forces réunies vers son centre »¹⁸⁹.

De son côté, Brialmont s'inscrit davantage dans la continuité de la Barrière en adaptant toutefois ce système aux moyens financiers de la Belgique et à certaines contingences

¹⁸⁷ EENENS (A.-M.), *Anvers et la nationalité belge*, Bruxelles, 1882, 2e édition, 30 p. Voir infra notre chapitre sur la ligne de la Meuse après la guerre de 1870.

¹⁸⁸ VANDEVELDE (L.), *Considérations sur les écrits qui ont paru sur la défense de la Belgique...*, p. 8.

¹⁸⁹ *Idem*, p. 10-11.

stratégiques nouvelles¹⁹⁰. Le principal reproche que Brialmont fait au système Vandevelde est qu'il assujettit l'armée à la défense d'un seul point servant de base, pivot et lieu de refuge. Au contraire il préconise pour assurer une certaine manœuvrabilité à l'armée l'existence de plusieurs points d'appui et plusieurs lieux de refuge¹⁹¹. Brialmont propose de conserver Anvers et les forts du Bas-Escaut, Termonde, la citadelle de Gand, Audenarde, Ostende, Tournai, Mons, Charleroi, Namur, le fort de Huy, les deux forts de Liège et Diest. Soit au total neuf places fortes, quatre grands forts ou citadelles et trois petits forts¹⁹². L'ingénieur stratège justifie son choix par les considérations suivantes : il estime que les places de la côte maritime et de l'Escaut sont indispensables pour favoriser l'arrivée et la retraite des Anglais. « Les lieux les plus probables par où l'armée anglaise débouchera dans le pays sont : Anvers et exceptionnellement Ostende. Ces deux villes doivent donc être fortifiées. Et comme, en cas d'échec, la retraite des Anglais pourrait être compromise par une manœuvre qui tendrait à les couper de leur base ou à les acculer à la mer, il est important aussi d'avoir quelques bonnes places sur l'Escaut, ne fût-ce que pour entraver la poursuite. Cette considération justifie pleinement l'existence des places de Termonde, d'Audenarde et de Tournay, qui gardent les principaux débouchés du fleuve entre Anvers et la frontière méridionale »¹⁹³. De même il justifie le maintien des places sur la ligne de la Meuse et de la Sambre, à savoir Liège, Huy, Namur et Charleroi qui constituent autant de têtes de pont pour faciliter l'arrivée et la retraite d'une armée allemande¹⁹⁴. L'existence de ces places se justifie d'autant plus que Brialmont préconise l'adoption d'un quadrilatère défensif destiné à se protéger dans toutes les directions¹⁹⁵.

¹⁹⁰ « On objecterait en vain que la révolution de 1830 a modifié complètement l'ancien ordre des choses, et qu'il faut dès lors faire subir à notre système de défense une modification analogue à celle du territoire. Ce raisonnement n'est pas admissible car la Belgique, au point de vue européen, a la même importance et le même rôle à jouer que l'ancien royaume des Pays-Bas ; c'est un trait de séparation entre les grandes puissances, une barrière opposée à leur ambition, un point stratégique que toutes ont intérêt à défendre, par cela même que toutes ont intérêt à l'occuper. Son système général de défense doit donc avoir la même base que le système adopté par Wellington pour la partie méridionale des Pays-Bas ; il n'en peut différer que par le nombre des places, lequel doit être nécessairement en rapport avec le chiffre de l'armée et les ressources du pays. Aussi, pour établir ce rapport, admettons-nous les déclassements de Nieupoort, d'Ypres, de Menin, d'Ath, de Philippeville, de Mariembourg, de Dinant et de Bouillon ». BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 159-160.

¹⁹¹ BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 210-211 et p. 252.

¹⁹² *Idem*, p. 251.

¹⁹³ *Idem*, p. 155.

¹⁹⁴ *Ibidem*.

¹⁹⁵ « Nous admettons que, suivant les circonstances, l'armée belge s'appuierait sur l'Escaut ou sur la Meuse ; qu'elle prendrait l'un de ces fleuves pour ligne de défense, en cas d'attaque de l'Angleterre ; qu'en vue d'une invasion par le Nord ou le Nord-Est, sa première ligne serait le Demer, prolongée par la basse Dyle et le Ruppel ; et que dans l'éventualité d'une attaque par la frontière du Midi, elle se couvrirait d'abord des places de Tournay, de Mons et de Charleroy, pour se retirer ensuite en bon ordre sur Bruxelles, et de là derrière le Demer, en appuyant sa gauche à Diest et sa droite à Anvers. La place de Diest est, par conséquent, utile contre la Hollande

Sur bien des points, Brialmont partage la pensée stratégique du lieutenant-colonel Eenens exposée dans sa brochure éditée en 1846 et complétée lors de son intervention au Parlement fin décembre 1847. Brialmont considère les théories d'Eenens plus sérieuses que celles de Vandevelde même s'il souhaite y apporter d'utiles amendements. Brialmont n'admet pas par exemple que le réduit anversoïsois soit placé par son collègue sur la rive gauche de l'Escaut et lui préfère la rive droite plus en contact avec le cœur du pays. Le risque étant selon lui que l'armée belge reste prisonnière dans la boucle de l'Escaut et les polders insalubres de la Tête-de-Flandre, sans pouvoir traverser le fleuve¹⁹⁶. La singularité de Brialmont réside surtout dans le fait qu'il souhaite non seulement un camp retranché à Anvers mais aussi un camp retranché sur la Meuse à Namur. Il s'insurge à cette époque contre l'idée de faire d'Anvers le « refuge » ultime ou le « pivot général d'opérations » de toute l'armée belge. Le père du camp retranché d'Anvers pense que la place ne servira de lieu de retraite qu'en cas d'invasion par le Sud ou par le Sud-est. Même si la menace française est la plus perceptible, il ne faut pas grever l'avenir et s'enfermer dans un système unilatéral : Namur doit également devenir une importante place de guerre¹⁹⁷.

Paradoxalement, même si Brialmont semble « avoir le dernier mot » un peu plus tard en prenant la tête des travaux anversoïsois, c'est vers un abandon pratiquement complet de toutes les anciennes forteresses de la Barrière qu'évoluera le système défensif belge ; abandon qui,

et contre la France. Il résulte de ce qui précède que toutes les places fortes (sauf Ostende) que nous avons reconnues indispensables pour favoriser la jonction de nos troupes avec les troupes de secours et la retraite de ces dernières en cas d'échec, sont également indispensables à la défense du pays par l'armée nationale livrée à ses propres forces ; de manière que notre véritable zone défensive est comprise entre la Meuse, prolongée par la Sambre, l'Escaut, le Démer, prolongé par la basse Dyle et le Ruppel, et la ligne qui joint Tournay à Charleroy en passant par Mons. Au centre se trouve Bruxelles, à une, deux ou trois marches de toutes les places qui l'entourent ; il ne manque à cet échiquier, pour être complet, qu'un seul point très important à la vérité, surtout en cas d'invasion par le Nord-Est, c'est la place de Maestricht, située à la rencontre des vallées de la Meuse et du Demer ». BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, pp. 157-159.

¹⁹⁶ Franchir l'Escaut est le rôle traditionnellement dévolu aux têtes de pont de Termonde et Gand afin de permettre aux troupes belges de déboucher sur le flanc gauche d'un ennemi assiégeant Bruxelles, Malines ou Anvers. Après le déclassement de la place de Gand en 1868, ce rôle sera entièrement dévolu à Termonde transformé en double tête de pont, ce qui explique que jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale, cette place ait été intégrée au système défensif belge. *Geschiedkundig overzicht der versterkingswerken van Dendermonde*, Dendermonde, 1870, 15 p. Extrait de *Verslag over het bestuur en den toestand der gemeentezaken van Dendermonde*, 1868-1869 ; Stad Dendermonde. *Omloopwegen der vesting. Afstand van hun gebruik*, Dendermonde, 1872, 11 p. ; *Quelques réflexions sur la place de Termonde, par un habitant de cette ville*, Bruxelles, s.d., 8 p. ; BRIALMONT (A.), *Quelques considérations sur la défense des places ; à propos de la mise en état de défense d'un secteur de la place de Termonde*, Liège, 1899, 126 p. Extrait de *Revue de l'armée belge* ; VAN PITTIUS, *Nouvelle citadelle de Gand*, Breda, 1853 ; VAN DER MEERSCH (P.C.), *Mémoires sur la ville de Gand considérée comme place de guerre*, Bruxelles, 1854, 57 p. Extrait de *Mémoires couronnés et autres mémoires publiés par l'académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique*, XXV, 1853-1854 (Gent).

¹⁹⁷ BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 263-267 et III, p. 190-192.

nous l'avons vu, n'est pas préconisé par Brialmont mais dont il sera pourtant l'artisan involontaire par la concentration des crédits militaires dans le tonneau des Danaïdes du camp retranché.

b. De la « commission des forteresses » de 1847-1848 à la commission mixte de 1851-1852

Confronté à une opposition parlementaire chaque année plus virulente sur le budget de la Guerre, le nouveau cabinet libéral d'août 1847 dirigé par Charles Rogier décide de ne plus reporter aux calendes grecques l'examen des questions relatives à la sécurité du pays. Le 15 septembre 1847¹⁹⁸, un arrêté royal institue une grande commission militaire à cet effet. Le ministre de la Guerre le général Baron Chazal l'invite à examiner la question des forteresses sans se préoccuper des obligations liées à la convention des forteresses du 14 décembre 1831. Une sous-commission restreinte au sein de la commission militaire est chargée d'élaborer un projet de défense pour servir de base aux discussions générales¹⁹⁹. La sous-commission examine les questions suivantes :

- « 1°. La Belgique peut-elle espérer pouvoir résister seule à l'une des grandes puissances qui l'avoisinent ?
- 2°. Doit-on admettre qu'attaquée par l'une d'elles, elle sera secourue par une des autres ?
- 3°. Serait-il sage de se mesurer avec l'ennemi dans une action générale ?
- 4°. Quelles sont les directions et les positions de retraite à assigner à l'armée nationale pour que, tout en conservant des relations sûres avec le Gouvernement, elle puisse attendre l'occasion favorable de combiner ses efforts avec les opérations de ses alliés ?
- 5°. Quelles sont les lignes d'opérations qu'il convient de ménager aux armées de secours de quelque part qu'elles viennent, et les forteresses à garder ou à construire pour assurer la possession de ces lignes ?
- 6°. Faut-il fortifier la capitale ?
- 7°. Quelles sont les places existantes propres à servir de lieu de refuge au Gouvernement ?
- 8°. Après avoir pourvu aux diverses nécessités qui ont paru les plus urgentes, peut-on admettre que les ressources de la Belgique lui permettront, en outre, de conserver ou de construire des forteresses ayant pour objet de diminuer la facilité de l'envahissement du pays par les armées de l'une ou de l'autre des grandes Puissances qui l'avoisinent ? »²⁰⁰.

¹⁹⁸ Selon DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 244. De son côté, le général Goblet situe l'institution de cette commission par le ministère de la Guerre au mois de mars 1847, ce qui signifierait que le projet était déjà dans les cartons du ministère sous le Gouvernement unioniste précédent. GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes puissances...*, p. 259.

¹⁹⁹ DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 244.

²⁰⁰ *Idem*, p. 244.

Contrairement aux années futures où les débats stratégiques s'inviteront largement au Parlement, les questions de défense nationale restent encore à cette époque le domaine réservé de l'Armée. La sous-commission préparatoire est composée exclusivement de militaires : le général d'artillerie P. Du Pont, le colonel d'Etat-major Renard, le lieutenant-colonel du Génie Weiler, le major d'infanterie Gondry, l'intendant militaire Morin et le capitaine du Génie Cauchet²⁰¹.

Plusieurs sous-commissions ont-elles travaillé en même temps au sein de la grande commission militaire ? Dans ses souvenirs, le général Goblet parle lui-même d'un comité restreint qu'il a eu l'honneur de présider. Les cinq membres de ce comité préparatoire auraient travaillé sur des sujets très proches de la sous-commission mentionnée par De Ryckel dans son *Historique de l'établissement militaire belge*. Ces deux groupes préparatoires n'en formaient-ils qu'un seul²⁰² ? Quoi qu'il en soit, le comité préparatoire présidé par le général Goblet ouvre ses délibérations le 26 janvier 1848²⁰³. Ce comité établit trois priorités dans le système défensif belge. Premièrement, préserver le pouvoir de toute désorganisation en mettant en sûreté le centre d'action du Gouvernement. Deuxièmement, assurer à l'armée en campagne contrainte de se retirer devant des forces supérieures une position de retraite qui ne la privât pas de relations avec le pouvoir. Bruxelles ne disposant pas de fortifications, Anvers semble tout désigné. Troisièmement, favoriser d'une manière décisive les opérations des armées de secours²⁰⁴. Toutes ces idées avaient déjà été précédemment énoncées dans la brochure du lieutenant-colonel Eenens. Le comité préparatoire présidé par le général Goblet discute également de l'avenir des forteresses. Les places d'Ypres, Menin, Ath, Philippeville et Mariembourg sont considérées comme trop difficiles à conserver et peu susceptibles de favoriser les opérations d'une armée de secours²⁰⁵. Cette liste ne correspond pas tout-à-fait avec celle prévue par la convention des forteresses du 14 décembre 1831. Ypres a été substituée à Mons dans les places à démanteler²⁰⁶. Le comité revient également sur l'idée des défenses de la frontière nord. Il faut fortifier Aarschot et Malines pour constituer avec Diest

²⁰¹ *Idem*, p. 244.

²⁰² Dans ce cas, l'historique de De Ryckel a oublié de mentionner le nom du général Goblet comme président de la sous-commission préparatoire.

²⁰³ GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes puissances...*, p. 266.

²⁰⁴ *Idem*, p. 270-271.

²⁰⁵ *Idem*, p. 272.

²⁰⁶ Le lieutenant-colonel Eenens insistait déjà dans sa brochure sur la conservation de Mons. Il y préconise la présence d'une division mobile de 10.000 à 12.000 hommes. « Mons servirait à établir une liaison dans l'action des places sur la frontière de France en s'appuyant, suivant les circonstances, sur Charleroy, Ath, Tournay, etc., dont ainsi les garnisons ne se croiraient pas isolées ». EENENS (A.-M.), *Anvers et la nationalité belge...*, p. 14.

une ligne de défense sur le Demer, la basse Dyle et le Ruppel²⁰⁷. Cette ligne de défense serait utile autant dans une guerre contre les Pays-Bas et l'Allemagne que comme ligne de repli dans une guerre contre la France.

Le rapport du comité préparatoire présidé par le général Goblet est remis à la grande commission militaire. Mais au moment où le ministre de la Guerre se dispose à convoquer de nouveau cette commission, la révolution du 24 février 1848 éclate en France. Les vingt-deux officiers généraux et supérieurs qui la composent sont appelés à d'autres tâches dans les provinces pour assurer leur commandement²⁰⁸. Les travaux de la commission militaire seront tenus relativement secrets et ses procès-verbaux ne seront d'ailleurs pas publiés²⁰⁹. Des rumeurs circulent toutefois dès la fin de l'année 1847 à la Chambre. Le ministre de la Guerre confirme l'existence d'une commission chargée de l'examen de la défense du pays. Cependant, il lui est impossible pour des raisons de sûreté nationale de rendre publics les débats de cette commission. Le ministre de la Guerre assure cependant aux députés belges que s'il en avait eu les possibilités financières, il aurait convoqué les membres de cette commission à la Chambre pour une réunion à huis clos²¹⁰. Cet argument n'est guère convaincant et gageons qu'en la matière, le ministère de la Guerre a voulu se prémunir d'un débat qui promettait de longues discussions stériles.

Malgré l'alerte à laquelle la Belgique a été confrontée en 1848, la sous-commission préparatoire tarde à se réunir à nouveau. Les études stratégiques ne s'arrêtent pas pour autant au ministère de la Guerre. Le 28 février 1848, Chazal donne l'ordre d'étudier l'établissement d'un camp retranché à Anvers. Plusieurs projets sont préparés pour la place proprement dite et la Tête-de-Flandre mais ces projets sont ajournés par raison d'économie²¹¹. La sous-commission préparatoire n'est reconstituée que le 1^{er} mars 1851²¹². Mises à part les améliorations à apporter aux places fortes conservées, particulièrement à la place d'Anvers, le comité maintient ses positions de 1848. L'ensemble des travaux réflexifs réalisés en 1847-1848 et au printemps 1851 est mieux connu sous le nom générique de « commission des forteresses ». Les travaux de cette première commission sont restés secrets et n'ont pas été

²⁰⁷ GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances...*, p. 272.

²⁰⁸ *Idem*, p. 273.

²⁰⁹ DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 244-245.

²¹⁰ APC, 29 décembre 1847, p. 474.

²¹¹ HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849 sur les rapports hollando-belges*, in *Revue de l'Université de Bruxelles*, 1924-1925, p. 398 ; DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 299.

²¹² DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 244.

publiés. Cependant, il est possible d'en deviner les grandes lignes puisque ses conclusions ont été presque²¹³ entièrement reprises par la commission mixte instaurée par arrêté royal du 14 octobre 1851²¹⁴ dont les procès-verbaux ont été intégralement publiés²¹⁵. Les conclusions de la première commission des forteresses sont rappelées à nouveau dans le rapport d'une troisième commission militaire instituée discrètement en septembre 1853²¹⁶.

La question de l'organisation du système défensif belge a été discutée à une époque particulièrement critique. Le coup d'état du 2 décembre 1851, qui réveille dans toute l'Europe les souvenirs douloureux du premier Empire napoléonien, n'est pas sans conséquence sur les choix stratégiques belges, choix qui vont peser durablement sur la défense du pays tout au long du XIXe siècle. La perspective d'une conquête française est celle qui ressort le plus clairement des procès-verbaux de la deuxième commission de 1851, quoique les militaires et hommes politiques présents ne manquent jamais, neutralité oblige²¹⁷, de terminer leur raisonnement en l'étendant à l'ensemble des puissances limitrophes du territoire belge. Il est également manifeste que le souci de souveraineté et d'indépendance de la défense belge l'emporte sur un hypothétique secours des garants. Ainsi, le général Vander Linden se dit persuadé que le secours de nos alliés n'arrivera pas ou qu'il nous viendra trop tard. D'ailleurs

²¹³ Le général Goblet note que la première commission militaire s'était prononcée pour un démantèlement de Mons. En réalité, les procès-verbaux de 1851-1852 rappellent que la question avait été âprement débattue en 1847-1848 ; ce qui explique que par la suite, la question du démantèlement de Mons reste en suspens. Le coup d'état du 2 décembre 1851 de Louis-Napoléon Bonaparte n'est sans doute pas étranger au maintien provisoire de Mons puisque la place occupe avec celle de Charleroi une position centrale face à la France. GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes puissances...*, p. 280 ; PIERARD (C.), *Centenaire de la démolition de la dernière enceinte fortifiée de Mons, 1861-1961* in *Bulletin du Crédit Communal de Belgique*, juillet 1961, p. 125-129.

²¹⁴ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 9 décembre 1851, Rapport fait au nom de la section centrale par M. Allard, p. 269-270.

²¹⁵ La commission mixte de 1851-1852 a été instaurée dans un double but. Si elle n'avait eu à traiter que de la question des forteresses, il est à peu près certain que les travaux réalisés quelques mois plus tôt par le comité spécial auraient suffi. Mais la question défensive belge ne se limite pas à la pierre et au béton des forteresses, elle recouvre la question éminemment politique du nombre d'hommes que doit compter la future armée nationale et la manière dont ils seront recrutés. C'est la raison pour laquelle les vingt-deux membres sont sélectionnés cette fois-ci en nombre égal dans les chambres et parmi les hauts gradés de l'armée belge. *PV 1851* ; DE VOS (Luc), *Het effectief van de Belgische Krijgsmacht en de militiewetgeving 1830-1914*, Bruxelles, Musée Royal de l'Armée, 1985, p. 107-119 ; DE LANNOY (A.), *Le roi Léopold Ier et la défense nationale...*, p. 131-132 ; CRAHAY (E.), *Le Roi et la défense du pays de 1831 à nos jours*, Bruxelles, J.M. Collet, 1987, p. 51-52.

²¹⁶ Cette commission n'est jamais citée car il ne s'agit pas d'une commission mixte composée de civils et de militaires mais d'une commission de défense exclusivement composée de hauts officiers. Les travaux de ce comité de 1853, achevés en septembre 1853, n'ont semble-t-il qu'une valeur consultative. Ainsi le comité préconise le démantèlement de la forteresse de Nieupoort qui continuera pourtant à être entretenue dans les années à venir faute d'une loi légalisant sa suppression. MRA, Fonds Fortifications, I, GENERALITES, dossier n° 7, *Tableau des armements de sûreté, des armements de guerre et des armements complets des différentes places fortes. Rapports concernant Anvers, Diest, Liège, Huy, Audenaerde, Termonde, Nieupoort, Ostende, Namur, Dinant, Charleroi, Mons et Tournai*, 1 volume relié, 30 septembre 1853.

²¹⁷ N'oublions pas que cette fois-ci, les rapports seront publiés et donc accessibles aux ambassadeurs des puissances étrangères.

en certaines circonstances, dans le cas par exemple d'une invasion de la part de la Prusse ou de la Hollande, l'aide française peut s'avérer à double tranchant : « (...) ce jour-là même la France interviendra, fût-ce même malgré nous »²¹⁸. Le souvenir des campagnes passées exerce toute son influence dans le débat stratégique. En cas d'attaque française, le général Vander Linden se réfère au plan de campagne adopté en 1815 par les alliés. Selon lui, la Belgique ne peut guère compter sur l'aide des Prussiens qui ne dépasseront pas la Meuse. Ils s'empareront tout au plus des forteresses qui contrôlent ce fleuve en débouchant par la haute Meuse et la Moselle. Leur action sera liée à celle des troupes de la Confédération germanique qui déboucheront vraisemblablement en France en passant le Rhin entre Strasbourg et Colmar. L'armée belge devra donc attendre le concours d'une armée anglo-hanovrienne. Cependant, le général Vander Linden refuse de sombrer dans le défaitisme. Il estime que la Belgique peut très bien tenir tête à une armée française avec ses propres moyens²¹⁹.

L'opposition traditionnelle entre la dispersion des troupes le long des frontières ou la centralisation des forces est à nouveau au cœur des débats. Si l'armée belge veut conserver le principe d'une « défense à la frontière », d'une « Barrière belge » constituée de forts d'arrêts érigés face à la France, elle est obligée de contrôler chaque voie de communication pénétrant sur le territoire en provenance de la France. Etant donné la faible profondeur du pays, si une telle organisation défensive était choisie, cela signifierait pratiquement la transformation de toutes les villes en place forte. La plupart des membres de la commission sont d'accord pour reconnaître qu'une telle politique ne serait pas raisonnable ni du point de vue militaire, ni du point de vue économique. Enfin d'un point de vue commercial, les mesures de précaution inhérentes à un système défensif total auraient constitué de facto un frein au développement industriel du pays²²⁰.

²¹⁸ *PV 1851...*, p. 61.

²¹⁹ *PV 1851...*, p. 58-61.

²²⁰ Voir les propos du général Goblet sur le sujet. *PV 1851...*, p. 18-23. Le général Goblet, dans un rapport présenté le 17 mai 1856 au nom de la section centrale, souligne à nouveau cette dimension économique de la question : « Au moment de leur création, quelques-unes d'entre elles occupaient les nœuds des grandes routes dirigées vers l'intérieur du pays ; d'autres barraient les seuls passages qui existaient sur les fleuves et les rivières ; par elles, on avait voulu, autant que possible, suppléer à la faiblesse des obstacles que présentaient nos frontières. Mais actuellement, ces combinaisons n'ont plus aucune valeur ; cette valeur a disparu devant les exigences absolues et toujours croissantes de l'industrie : d'innombrables voies de communication de toute nature ont été créées sans avoir égard à la position des forteresses, pas même de celles qui protégeaient les passages sur la Meuse et l'Escaut dont le cours détermine les lignes d'opérations des armées destinées à faire promptement évacuer la Belgique envahie ». *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 17 mai 1856, crédits extraordinaires du département de la Guerre (projets de loi du 22 février et du 4 avril 1856), rapport fait au nom de la section centrale par M. le général Goblet, p. 1583-1591.

Pour cette raison, le général de Liem inspecteur général de l'artillerie propose de conserver uniquement les lignes de places fortes perpendiculaires aux frontières. Elles sont préférables selon lui non seulement du point de vue économique mais aussi du point de vue tactique parce qu'elles favoriseront les marches de flanc d'une armée venant au secours de la Belgique. Le système qu'il préconise est à peu près le même que celui proposé par Brialmont dans ses *Considérations politiques et militaires sur la Belgique* :

« Ainsi la ligne d'opérations formée par la vallée de la Meuse prolongée par celle de la Sambre et gardée par les places de Liège, Huy, Namur et Charleroi et celle de l'Escaut communiquant à la vallée du Démer par le Rupel et la Dyle et gardée par les places de Tournai, Audenarde, Gand, Termonde, Anvers et Diest faciliteraient à la puissance qui, en cas de violation de la neutralité, viendrait à notre secours, les moyens d'expulser toutes les forces qui l'auraient momentanément envahi. Des considérations qui précèdent, on doit conclure qu'il est nécessaire de conserver toutes les forteresses qui se trouvent soit sur la Meuse et la Sambre, soit sur l'Escaut et le Démer. Comme il convient en outre que la côte soit défendue, les places d'Ostende et de Nieuport doivent aussi être conservées. Tous les autres points fortifiés peuvent sans nuire à la sécurité de la Belgique être supprimés : ces points sont : les villes de Mariembourg, Philippeville, Mons, Ath, Menin, Ypres et le fort de Bouillon. La place de Mons pourrait à la vérité, dans certaines éventualités, contribuer à la défense de nos frontières »²²¹.

Avec celle de Nieuport, la conservation de Mons est débattue. La place de Mons exige une garnison nombreuse, de 8 à 10.000 hommes, en raison de son rayon relativement étendu. Ce chiffre est conséquent si on le compare aux autres garnisons du pays ; autant d'hommes qui ne seraient pas mis à disposition de l'armée de campagne en cas de guerre ! Qui plus est, l'entretien des bâtiments et de la garnison génèrent des frais prohibitifs, ce qui explique que l'on songe dès le début des années 1850 à se séparer d'un tel fardeau²²². Mais plusieurs objections s'élèvent qui vont retarder le démantèlement de cette place. Selon certains membres de la commission, la destruction des murs de Mons laisserait un trou béant entre Tournai et Charleroi dans lequel les Français s'empresseraient de s'engouffrer pour atteindre Bruxelles. Mons, parce qu'il s'agit d'une grande place de guerre, nécessiterait pour une armée française envahissante un long siège qui la ralentirait considérablement et permettrait l'arrivée des secours ; la supprimer serait compromettre non seulement la sécurité de Bruxelles mais aussi des autres places belges conservées face à la France, à savoir Tournai, Charleroi et même Namur avec lesquelles elle « fait système »²²³. Enfin, en cas de guerre avec

²²¹ PV 1851..., p. 48-49.

²²² PIERARD (C.), *Centenaire de la démolition de la dernière enceinte fortifiée de Mons, 1861-1961* in *Bulletin du Crédit Communal de Belgique*, juillet 1961, p. 125-129.

²²³ PV 1851..., p. 78-82.

l'Allemagne, Mons remplirait le même rôle qu'Anvers en cas de guerre avec la France en tant que place de refuge jusqu'à l'arrivée des secours français :

« Si nous avons la guerre avec la France, nos lignes d'opérations ne se confondront pas avec celle de notre allié (l'Allemagne) ; car si nous opérions sur la Meuse, nous courrions le risque d'être jetés en dehors du pays, ce qu'il faut éviter avant tout. Dans ce cas, Anvers serait notre principale place de refuge et c'est là que devraient être placés nos réserves et nos établissements d'artillerie. Si nous avons la guerre contre l'Allemagne, la ligne d'opérations de notre armée sera celle de notre alliée la France, et longera la Meuse ; notre place de refuge sera alors une grande place de la frontière du midi, Mons par exemple, car si nous nous réfugiions à Anvers, l'ennemi aurait obtenu un résultat immense en nous séparant de notre allié²²⁴.

Le colonel d'artillerie Timmermans qui suggère l'équivalence entre Anvers et Mons est manifestement très préoccupé par le secours allié. C'est pourquoi, outre Anvers et Mons, il propose à l'instar de Brialmont l'établissement d'un grand camp retranché à Namur. Il considère même qu'en cas d'alliance avec l'Allemagne, Namur se prête mieux comme zone de repli. En effet, à chaque allié doit correspondre une zone refuge : Mons pour la France, Anvers pour l'Angleterre et Namur pour l'Allemagne. Cependant les autres membres de la commission, s'ils veulent bien reconnaître à Mons une certaine valeur, ne partagent pas les vues du colonel Timmermans concernant Namur. Ce dernier tente alors de justifier son avis par les arguments stratégiques suivants : en cas de repli sur Anvers-Diest, la jonction que l'on se propose de faire avec l'Allemagne sur le Demer n'est envisageable que si l'armée allemande arrive par la basse Meuse et la trouée du Limbourg. Le colonel Timmermans constate que ce n'est pas là le chemin ordinaire d'une armée prussienne et il est fort probable que les Prussiens déboucheront plutôt par Liège et chercheront avant tout à s'emparer de la ligne de la Meuse comme ils l'ont toujours fait par le passé. La construction d'un camp retranché à Namur garantirait la possession de cette rivière considérée par tous les stratèges depuis des générations comme la véritable ligne d'opérations du pays²²⁵. Les positions quelque peu hétérodoxes du colonel Timmermans ne sont finalement pas retenues. Anvers catalyse déjà toutes les attentions en raison du soutien présumé solide de l'Angleterre. Le

²²⁴ *PV 1851...*, p. 79.

²²⁵ L'équivalence stratégique entre les deux forteresses d'Anvers et Namur est posée par le colonel d'artillerie Timmermans dans *PV 1851...*, p. 35 et p. 62. Brialmont estime lui-même qu'en cas d'alliance anglo-germano-belge contre une France menaçante, « les intérêts de la neutralité belge exigeraient, en effet que l'armée nationale fût concentrée à Namur qui, avec Maestricht, assure la possession de la Meuse. (...) il suffirait, pour garantir les communications des Anglais et empêcher une diversion des Français en Belgique, de laisser un corps d'observation dans la partie allemande du Limbourg : ce corps agirait au besoin, de concert avec l'armée belge réunie à Namur, pour repousser une attaque française ». BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 142.

secours anglais justifie également la conservation de Nieuport dont le démantèlement avait été envisagé en 1847-1848 parce que cette place « forme avec Ostende, les canaux et les inondations, un camp retranché où l'armée pourrait dans certaines éventualités trouver un refuge et où elle resterait à portée de l'Angleterre et des Pays-Bas »²²⁶.

En définitive, selon la seconde commission mixte de 1851, les forteresses à conserver sont les suivantes :

« 1° sur la Meuse :

Dinant : Château
Namur : Ville et château
Huy : fort
Liège : citadelle et chartreuse

2° sur l'Escaut :

Tournay : ville et citadelle
Audenaerde : ville
Gand : citadelle
Termonde : ville et tête de pont sur la rive gauche du fleuve
Anvers : ville, citadelle, camp retranché, forts de la tête de Flandres, de Berght et d'Austruwel, fort du nord, batteries du Kattendyck
Sainte-Marie : fort
Liefkenshoek : fort
Lillo : fort

3° En front au sud, entre la Meuse et l'Escaut.

Charleroi : ville basse et ville haute
Mons : ville et ouvrages détachés

4° En front au nord, entre la Meuse et l'Escaut :

Diest : ville et citadelle

5° : Sur le littoral de la mer :

Nieuport : ville
Ostende : ville et ouvrages détachés²²⁷ »

²²⁶ PV 1851..., p. 74.

²²⁷ MRA, Fonds Fortifications, I, GENERALITES, dossier n° 7, *Tableau des armements de sûreté, des armements de guerre et des armements complets des différentes places fortes. Rapports concernant Anvers, Diest, Liège, Huy, Audenaerde, Termonde, Nieuport, Ostende, Namur, Dinant, Charleroi, Mons et Tournai*, 1 volume relié, 30 septembre 1853.

Nous ignorons si Brialmont a joué une quelconque influence dans ce choix ou si ce dernier était déjà au courant des choix posés par la commission lorsqu'il a rédigé ses *Considérations politiques et militaires sur la Belgique*²²⁸. Quoiqu'il en soit, il est remarquable que le système adopté par la commission soit bien celui du quadrilatère défensif tel que proposé par le jeune ingénieur dans son ouvrage et que les justifications qui en sont données soient identiques. Le choix des forteresses répond en effet à un double objectif : premièrement, constituer un système défensif approprié à la neutralité belge, qui donne les moyens à l'armée de campagne de la faire respecter quel que soit le côté où le danger se présente ; deuxièmement, offrir aux garants des avantages sur le terrain afin de repousser plus facilement l'ennemi. Quant aux forteresses déclassées, l'abandon de Bouillon, Philippeville et Mariembourg est lié à la menace française : il s'agissait de « places en dehors de nos lignes naturelles de défense, fort exposées et faisant plutôt système avec les forteresses françaises qu'avec les nôtres, par conséquent inutiles et dangereuses »²²⁹. Le choix de démanteler Ath, Menin et Ypres s'est avéré plus douloureux. Ath appartient effectivement au front maintenu au sud entre la Meuse et l'Escaut. Elle ferme la route du Hainaut qui par Leuze et Peruwelz met Bruxelles en communication avec les forteresses françaises de Condé, Valenciennes, Bouchain, Landrecies et Douai. Menin et Ypres ferment quant à elles le territoire des Flandres entre l'Escaut et la mer et peuvent s'avérer utiles pour protéger un éventuel débarquement anglais. Pour ces dernières places fortes, ce sont donc des considérations économiques qui ont prévalu. Ont été choisies les forteresses « qui par leur position pouvaient le moins entraver les opérations de l'agresseur, et qui n'offraient pas un appui aussi immédiat aux opérations combinées de nos alliés et de nos troupes en campagne... »²³⁰. En définitive, les seuls nouveaux travaux admis pour la défense du pays concernent la frontière nord : des travaux pour la défense de la Tête-

²²⁸ Nous pensons que Brialmont avait ses entrées dans la commission comme le suggère ce passage déjà cité plus haut : « Comment la Belgique pourra-t-elle se défendre momentanément seule contre l'une des grandes puissances qui l'entourent ? Quelques-uns ont pensé qu'il fallait, pour atteindre ce but, disséminer les troupes dans les différentes places, en attendant les secours ; d'autres, au contraire, ont préconisé la démolition de la plupart des forteresses et la formation d'une armée en campagne suffisante pour tenir tête à l'agresseur. Aucune de ces deux opinions n'a prévalu dans l'esprit de ceux qui ont été chargés de l'étude de notre système de défense et nous devons nous en féliciter car il serait aussi absurde d'immobiliser toutes les forces vives du pays, jusqu'à l'arrivée des troupes auxiliaires que de faire dépendre son existence de l'issue d'une bataille que le hasard ou la fortune peuvent décider en quelques heures ». D'un autre côté, Brialmont semble s'approprier dans son ouvrage l'idée du quadrilatère défensif par l'usage du « Nous » majestatif : « Nous admettons que... » BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 156-159.

²²⁹ MRA, Fonds Fortifications, I. GENERALITES, dossier n° 7.

²³⁰ MRA, Fonds Fortifications, I. GENERALITES, dossier n° 7.

de-Flandre, l'établissement d'un camp retranché à Anvers, l'achèvement des travaux de Diest, la fortification du défilé d'Aerschot et des ouvrages de campagne devant Malines²³¹.

Les débats que nous venons d'évoquer concernant les forteresses de Mons, Namur et Anvers sont intéressants car ils sont liés au contexte international et à la neutralité du Royaume. Pour ces trois places fortes, l'idée a été soulevée d'y établir un camp retranché. Or, un pareil choix est autant une question de politique étrangère que de stratégie militaire puisqu'il est étroitement dépendant de la direction hypothétique d'une armée de secours en cas d'invasion du territoire. Un choix respectant scrupuleusement la neutralité aurait donc justifié qu'un tel lieu de retraite existât à la fois à Mons, Namur et Anvers. Or, le système belge évoluera au contraire vers un système de concentration sur Anvers²³². Cette évolution du système défensif belge n'est pas liée à un choix politique et stratégique déterminé une bonne fois pour toutes mais résulte largement du danger français particulièrement sensible au lendemain du coup d'état du 2 décembre 1851.

²³¹ *PV 1851...*, p. 74. Brialmont recommande également que Malines et Aerschot soient fortifiés par des ouvrages de campagne. Il appelle de ses vœux un large système d'inondations couvrant toute la vallée du Demer : « Cette ligne, toutefois, ne couvrirait efficacement l'armée belge que si l'on pouvait établir, dans la vallée du Démer un système de barrages qui permet de tendre les eaux depuis Hasselt, ou tout au moins depuis Lummen jusque Malines, sur une largeur considérable ». BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 100-101. Remarquons au passage qu'un déversement massif des eaux de la Meuse dans la vallée du Démer ne serait pas sans poser de graves problèmes diplomatiques avec les Pays-Bas. Les autorités néerlandaises étaient très mécontentes à l'époque du détournement des eaux mosanes au profit de l'agriculture en Campine. TAMSE (C.A.), *Nederland en België in Europa (1859-1871). De zelfstandigheidspolitiek van twee kleine staten*, Den Haag, M. Nyhoff, 1973, p. 225-240.

²³² A ce propos, dans son livre d'éloges à Brialmont, Paul Crokaert attribue avec une certaine légèreté l'idée du système adopté en 1859 au jeune ingénieur : « Il ne saurait être mis en doute que le jeune Brialmont fut aux origines du plan de défense concentrée de la Belgique, adopté en 1859. Il dut souffler sinon dicter la décision. Sa discrétion lui fit taire ce rôle ; mais un peu de réflexion supplée à ce silence. Comme Vauban, Brialmont est l'adversaire des quinconces touffus de places fortes. (...) Or, pour Brialmont, Anvers possédait, à la faveur de l'Escaut, fleuve maritime, cette ressource essentielle des relations avec l'océan et il l'entendait si bien qu'il comprenait dans l'outillage de guerre de cette place une flottille de canonnières naviguant d'Anvers à la mer ; il ne s'imaginait pas qu'un jour viendrait, - et ce fut en août 1914, - où le Gouvernement de La Haye discuterait notre droit et où il se trouverait à Bruxelles une chancellerie pour se borner à prendre acte de cette prétention sans même invoquer le ciel à témoin de cette injure. S'il se l'était imaginé, eût-il choisi Anvers comme réduit national en 1859 ? » CROKAERT (P.), *Brialmont...*, p. 165. Tout entier préoccupé par ses éloges, Paul Crokaert oublie, consciemment ou pas, de mentionner que Brialmont est à ses débuts un adversaire résolu de la centralisation absolue et qu'il privilégie au contraire une solution médiane : « La seule chose que nous ayons voulu combattre au point de vue des principes, c'est l'idée de faire reposer la défense de la Belgique sur un seul point servant de base, de pivot et de lieu de refuge. Cette idée, quelque persévérance et quelque talent qu'on mette à la soutenir, jamais on ne parviendra à la faire accepter par ceux qui envisagent avec impartialité et sans esprit de système, la question de la défense des Etats sous toutes ses phases. Nous la repoussons comme étant de nature à compromettre le pays si elle était réalisée ; comme dangereuse encore ; et très dangereuse, si elle ne devait avoir d'autre effet que de diminuer la confiance de l'armée dans un système de places fortes qui, moyennant certaines simplifications, est susceptible de rendre les plus grands services ». La focalisation de l'ingénieur sur Anvers n'est pas non plus évidente à l'origine : « Anvers ne constitue ni un refuge ni un pivot général d'opérations. Elle ne servira de lieu de retraite qu'en cas d'invasion par le Sud ou par le Sud-Est ». BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 252-267.

c. La commission militaire de 1853 : le rôle des forteresses belges face à la France

Les premiers démantèlements de forteresses ne doivent pas faire oublier que la pensée stratégique belge est encore largement héritière du système de la Barrière. Et l'avènement du Second Empire n'est guère venu infirmer la nécessité de se protéger avant tout contre le voisin méridional. Les conservations stratégiques engagées par la Belgique avec les quatre autres Puissances en 1852-1853²³³ ont confirmé la résolution des stratèges belges de ne pas démanteler entièrement la Barrière mais de l'adapter aux ressources économiques du pays. Les conclusions de la commission militaire de 1853 se focalisent entièrement sur cette problématique qui déterminera, selon elle, la politique défensive belge pendant une longue période. Rappelons que l'étude stratégique réalisée par cette dernière commission, achevée fin septembre 1853, a été semble-t-il réalisée à titre purement informatif. Cette commission reste néanmoins très intéressante car elle offre une étude globale du système défensif belge exclusivement centrée sur la menace française²³⁴ :

« Notre condition politique nous impose l'obligation de nous mettre en mesure de faire respecter notre territoire sur toutes les parties de nos frontières. Cependant, dans la situation générale de l'Europe, nous n'avons, et nous n'aurons très probablement de longtemps [souligné par nous], la guerre à craindre que du côté de la France. Il est inutile, croyons nous, de déduire ici les raisons sur lesquelles ce jugement est fondé ; tout le monde les connaît. C'est donc particulièrement en vue de cette éventualité que nous devons apprécier l'action de nos forteresses et préparer nos moyens de résistance. Rendons-nous compte avant tout de la manière dont sera conduite, suivant toutes les probabilités, une agression pour notre frontière du sud. Peu importe la cause première qui déterminera la France à porter la guerre en Belgique ; quand elle le fera, ce sera certainement avec la résolution bien arrêtée de nous soumettre à sa domination et, sans doute, avec la pensée aussi de reculer ses limites jusqu'au Rhin ».

Ceci étant posé – outre le rôle primordial dévolu à la ligne du Démer, de la Basse-Dyle et du Rupel couvrant, avec la Nèthe, le camp retranché d'Anvers – la commission de 1853 définit avec force détails le rôle de chacune des autres forteresses du pays en cas d'invasion française. Nous sommes encore loin du « tout à Anvers » défendu par le général Chazal quelques années plus tard ! La maîtrise de la Meuse est jugée primordiale par la commission.

²³³ Voir supra notre chapitre sur le péril français.

²³⁴ Les extraits suivants sont tirés du rapport de la commission de 1853 conservé au Musée Royal de l'Armée. MRA, Fonds Fortifications, I. GENERALITES, dossier n° 7 *Tableau des armements de sûreté, des armements de guerre et des armements complets des différentes places fortes. Rapports concernant Anvers, Diest, Liège, Huy, Audenaerde, Termonde, Nieuport, Ostende, Namur, Dinant, Charleroi, Mons et Tournai*, 1 volume relié, 30 septembre 1853. De façon assez étonnante, les travaux de cette commission ne sont pas cités dans l'ouvrage de DE RYCKEL sur le système militaire belge pourtant très complet sur bien d'autres points.

La Prusse ne peut manquer effectivement, pour défendre ses provinces rhénanes directement menacées, de faire avancer vers la Meuse, des forces imposantes. Dans ce cas de figure, le comportement de l'armée française est facilement prévisible :

« Il est incontestable encore que l'armée envahissante, en franchissant notre frontière, doit prendre des dispositions qui lui permettent de faire face aux Prussiens, et ne négliger aucun effort pour les prévenir sur la Meuse, afin de leur enlever la protection, de se l'assurer à elle-même et d'avoir ensuite une base d'opérations pour poursuivre ses projets. Ainsi la rapidité de l'invasion, quelles que soient les circonstances qui l'amènent, est une des conditions essentielles de son succès, et s'établir sur le cours de la Meuse est l'opération importante que l'envahisseur doit avoir hâte d'accomplir. Il faut en conséquence nous attendre à être attaqués vigoureusement par des forces supérieures en nombre aux nôtres, qui dirigeront leur action principale suivant des lignes passant entre Mons et Namur, peut-être aussi, de l'autre côté de la Meuse, entre Namur et Liège, en laissant des détachements devant les places fortes situées dans ces lignes, sans arrêter leur mouvement en avant ».

La stratégie adoptée par l'armée belge consistera donc à occuper les places fortes gardant le passage du fleuve en attendant que l'allié prussien vienne y établir sa ligne défensive :

« D'après ces considérations, les places fortes de la Meuse, si nous avons à subir une guerre d'invasion de la part de notre voisin du midi, ont une grande action à exercer dans la défense générale. Si elles ne sont plus aujourd'hui les points où vont se croiser toutes les routes qui franchissent le fleuve, du moins elles en interceptent les principales ; tant que nous les occuperons, nous resterons maîtres de la ligne ; l'ennemi n'aura pas la faculté d'opérer librement d'une rive à l'autre, ni de prendre sur ses rives une position solide contre les Prussiens ; la protection du fleuve, au contraire, sera conservée à nos alliés ; ils pourront, à sa faveur, exécuter leurs mouvements avec plus d'assurance, agir avec plus de vigueur, manœuvrer sur le flanc de l'ennemi et menacer ses arrières ».

Ce qui signifie que toutes les forteresses mosanes sont conservées et ont chacune un rôle à remplir. Selon la commission, Namur est la position la plus importante face à la France, faisant face à Givet et commandant le débouché de la vallée de la Sambre. Le fort de Huy commande également un nœud routier aboutissant à l'unique pont enjambant le fleuve en cet endroit. En revanche, le rôle de Liège est jugé secondaire en raison de sa proximité avec la Prusse et de l'abondance de ses ponts :

« La citadelle et la chartreuse de Liège n'ont pas assez d'action sur les divers passages de la Meuse en cet endroit pour que l'ennemi, à cette distance de la frontière et si près de celle de nos alliés, s'engage, là aussi, dans de longs travaux de siège et y expose un matériel considérable, surtout qu'il devrait immobiliser, en quelque sorte, une partie de son armée pour couvrir les troupes assiégées ».

Constat étonnant si l'on songe aux futures fortifications de la Meuse édifiées à partir de la fin des années 1880. Même si la place de Dinant est conservée dans les conclusions de la Commission, il apparaît d'ores et déjà que le développement d'un bon réseau routier vicinal dans la région a rendu le château de Dinant largement obsolète sur le plan militaire :

« Le château de Dinant a une action d'une efficacité moindre, attendu qu'on peut, sans passer sous son feu, de la route de Givet gagner celle de Ciney par de bons chemins vicinaux, en faisant (sic) un détour de trois kilomètres au plus ; l'ennemi, pour la même raison, ne tirerait de sa possession qu'un avantage relativement médiocre. Il suffit donc qu'il soit à l'abri d'une surprise et en mesure de repousser une attaque de vive force, les seules entreprises auxquelles il nous paraît exposé ».

Etant donné le rôle conféré par les stratèges belges à la ligne de la Meuse, l'état des lieux des forteresses mosanes établi ensuite par la commission n'est guère encourageant. La ville fortifiée de Namur, considérée comme le carrefour mosan par excellence, est dans un piteux état. La quasi-totalité des remparts est à portée de la « mousqueterie » depuis les hauteurs voisines. Les terre-pleins sont presque partout à découvert et plusieurs sont pris d'enfilade et de revers. « Il y aurait impossibilité absolue d'y tenir les défenseurs ». En revanche, le château de Namur qui domine l'enceinte urbaine possède encore une portée de canons efficace sur le versant des montagnes qui longent les fortifications de la ville et qui n'en sont éloignées que de 1200 à 1400 mètres. Il est relativement en bon état. Les murs du fort de Huy sont sous le feu des hauteurs supérieures du plateau de la Sarthe à 550 mètres, du mont Couru à 600 mètres et du mont Picard à 400 mètres. Il est donc impossible d'y établir un dispositif de parapet complètement défilé. Quant à Liège, la Citadelle et le fort de la Chartreuse ne ferment pas l'entrée de la ville à l'ennemi et leur action est trop faible pour interdire totalement l'usage des ponts sur le fleuve. Elles ne serviraient que de forteresses d'appui à un corps qui voudrait conserver le contrôle de la ville. Sur la rive gauche, la Citadelle commande la route de Tongres mais l'importante route de Visé, jadis sous le canon de la Citadelle, est désormais occultée par les bâtis du faubourg Saint-Léonard. Sur la rive droite, des très nombreuses routes qui se dirigent vers le pays de Herve, la Chartreuse ne commande que la route d'Aix-la-Chapelle.

Même si la commission relativise la situation, une conclusion s'impose : chacune des forteresses citées est facilement « prenable » à condition que l'ennemi décide d'y mettre le siège. Faute de crédits suffisants, les stratèges belges doivent se contenter de la situation existante. Pour Namur, l'on est bien conscient que la seule manière de protéger efficacement

la ville consisterait en l'établissement de plusieurs ouvrages détachés. Mais les travaux sont jugés trop coûteux et l'armée ne dispose pas de suffisamment d'hommes pour y tenir garnison. C'est pourquoi la commission ne préconise généralement que quelques travaux de réfection des places. Il s'agit surtout de les mettre à l'abri d'un « coup de main », d'une « attaque de vive force ». Les places mosanes ne doivent pas stopper l'ennemi mais le ralentir autant que faire se peut en attendant le secours des alliés.

L'absence d'un réel investissement pour constituer une barrière sur la Meuse s'explique par l'existence d'autres forteresses auxquelles l'Etat belge doit également pourvoir. Etant donné le caractère exigü du territoire, la partie occidentale du pays est susceptible d'être également foulée aux pieds par l'armée française :

« Ce n'est pas à dire pour cela que l'ennemi n'agira pas, en même temps, sur l'Escaut et dans les Flandres. Nous pensons le contraire. Quoiqu'il soit obligé, dès qu'il est décidé à nous faire la guerre, de prendre de bonnes dispositions défensives sur tout son littoral, de réunir plusieurs grandes armées sur ses frontières de l'Est et d'augmenter celle de ses possessions africaines, néanmoins, le chemin de fer qui circule autour de Paris et qui met les grandes lignes ferrées de la France en communication entre elles, lui fournissant les moyens d'effectuer des transports de troupes à de grandes distances en peu de temps, il peut, dès le début des hostilités, si nos alliés ne sont pas encore en campagne, jeter momentanément dans l'Ouest de notre pays des forces assez considérables, à l'effet d'affaiblir notre armée active en essayant de la diviser, de la détruire en détails, de couper nos lignes de retraite, de forcer la dernière position qui doit nous recevoir, enfin de répandre partout la confusion et disperser le Gouvernement. Si les circonstances rendent impossible une expédition de ce genre, il n'en fera pas moins parcourir la contrée par des corps détachés pour nous en enlever les ressources, tenter des coups de main et faire diversion ».

Entre l'Escaut et la Meuse, Mons et Charleroi interceptent les routes et chemins de fer en provenance de France et font la jonction entre Namur et Tournai. En cas d'attaque française programmée, l'armée belge prendrait position derrière cette ligne de forteresses afin de disputer les passages de la Sambre et de la Meuse et de couvrir Bruxelles le plus longtemps possible ; sa droite à Nivelles, son centre à Gembloux et sa gauche vers Ramillies. Sa retraite vers Anvers s'effectuerait par Louvain, Tirlemont et Saint-Trond. En cas d'attaque surprise, il faudrait renoncer à couvrir Bruxelles et s'établir directement derrière le Démer, la Basse-Dyle et le Rupel avec une zone de repli possible derrière les deux Nèthes. La commission entend bien justifier les investissements effectués à Diest au cours des dernières années :

« Cette place est en communication sur de bonnes chaussées avec Louvain, Tirlemont, Saint-Trond, Hasselt, Turnhout et le Brabant septentrional. C'est un pivot sur lequel la partie belligérante qui la possède, peut manœuvrer sans risque en passant d'une rive du Demer à l'autre. Tout le temps que nous nous y maintiendrons, le pays en arrière ne pourra pas être tourné par la gauche, à moins que l'ennemi ne se porte par Saint-Trond et Tongres sur la route de Bois-le-Duc, et ne s'engage ensuite entre toutes les petites rivières qui sillonnent le milieu de la Campine, ce qui l'exposerait à de grands dangers quand il ne serait pas maître du cours voisin de la Meuse. Si nos alliés, pendant que l'armée envahissante opère sur Anvers et qu'eux-mêmes remontent la Meuse pour menacer ses arrières, trouvent opportun de faire opérer un corps sur son flanc, Diest et les inondations en amont mettent sa droite à l'abri de toute attaque. Si des secours nous arrivent par la Meuse inférieure, Diest leur offre encore un appui indispensable et un passage assuré sur le Démer ».

Quel sera le rôle des forteresses de l'Escaut dans tout ce dispositif ? Les Français voudront certainement empêcher la flotte anglaise de s'établir dans le Bas-Escaut. Pour faire échouer leurs entreprises, il faut empêcher l'artillerie française de s'approcher des digues de première ligne du fleuve. Les forts du Bas-Escaut et de la Tête-de-Flandre rempliront cette mission en maintenant l'artillerie française hors de portée, aidés en cela par l'inondation des polders. La commission envisage également la possibilité que la flotte impériale française vienne s'emboîter dans l'estuaire de l'Escaut, auquel cas les mêmes forts auraient pour mission de l'empêcher d'accéder à la gorge de la citadelle anversoise. Toutefois, cette seconde hypothèse est jugée purement théorique et peu vraisemblable en raison du contrôle de la Manche par la flotte anglaise et des digues du Bas-Escaut par l'armée belge. La conservation des autres forteresses scaldiennes, Tournai, Audenaerde et Gand, permettra de contrôler les inondations tendues depuis Gand jusqu'à la frontière française. La barrière ainsi créée isolera les Flandres ; d'où, « en l'absence de troupes régulières pour tenir la campagne de ce côté, les volontaires et les corps francs qui se présenteront certainement au moment de la guerre, pourront en colonnes mobiles y contrarier les incursions de fourrageurs ennemis sans que leur gauche soit exposée, en s'appuyant sur la place de Tournai et surtout sur celle d'Audenaerde et sur la citadelle de Gand ». Il s'agit aussi pour ces trois forteresses de contrôler les voies de communication en provenance de France. Tournai est situé en face de Douay et Lille. La conservation de cette place est d'autant plus importante qu'elle intercepte les routes qui conduisent de ces deux forteresses françaises vers Bruxelles ainsi que le chemin de fer de Mouscron à Jurbise²³⁵. L'ouverture du canal de l'Espierres a permis aux Français d'entrer

²³⁵ Pour d'autres précisions sur le rôle de Tournai à cette époque : SEVRIN (R.), *Le démantèlement des fortifications de Tournai, d'après le « Courrier de l'Escaut », et ses conséquences géographiques. Le Hainaut occidental dans le miroir d'un journal régional : 1829-1979 : la vie d'une région : 150^e anniversaire du journal « Le Courrier de l'Escaut »*, Tournai, Le Courrier de l'Escaut, 1979, p. 107-113.

dans l'Escaut en aval de Tournai. Audenarde est donc devenu la première place permettant d'arrêter d'éventuels navires de guerre français. Enfin, la forteresse de Gand commande le cours de la Lys ainsi que la chaussée et le chemin de fer de Lille qui passent au pied de son glacis.

La forteresse de Termonde située dans le coude de l'Escaut est jugée indispensable à la défense d'Anvers car elle commande le passage du fleuve vers le pays de Waes où l'ennemi pourrait cantonner ses troupes pour assiéger la citadelle. Qui plus est, la place de Termonde s'avère utile en vertu de l'appui qu'elle offrirait à des retours offensifs de l'armée belge retranchée dans Anvers. Termonde permet également de surveiller le nœud routier et ferroviaire de Malines qui s'avérerait très utile dans le cas d'un mouvement tournant de l'armée française vers la Meuse. Notons que de tels retours offensifs ne seraient possibles que « si l'effectif total de l'armée sur le pied de guerre atteint le chiffre que porte la loi votée cette année par les chambres législatives », c'est-à-dire 100.000 hommes.

Les considérations défensives de la commission exigent effectivement un grand nombre d'hommes car la défense du littoral continue à être envisagée. La forteresse d'Ostende offre tous les atouts d'un authentique port de guerre.

« Placée au milieu des dunes sur le rivage même, en vue de la grande embouchure de l'Escaut et des passes qu'il faut suivre pour remonter le fleuve, possédant un port qui peut recevoir des navires de guerre d'un fort tonnage, ayant un chenal sous le feu de ses ouvrages, parfaitement défendu dans toute sa longueur et dont l'entrée comme la sortie restent libres tant que ces ouvrages tiennent, cette forteresse est sur la côte un point de surveillance d'une grande importance et offre un abri précieux aux vaisseaux anglais. Ce serait aussi au besoin un lieu sûr de débarquement pour des troupes qui de là pourraient se porter sur Bruges et Gand par les routes que les canaux abritent ».

Le statut encore pantelant de Nieuport lors de la dernière commission défensive de 1851-1852 est tranché plus nettement. Plus rien ne justifie le maintien de Nieuport aux yeux de la commission de 1853. Le port n'offre qu'un faible tirant d'eau et n'est accessible qu'à marée haute. Le chenal n'est protégé que par quelques faibles batteries à son embouchure qui n'empêcheraient pas une flotte décidée d'y pénétrer. La place faisait jadis système avec les forteresses d'Ypres et de Menin. Or, ces deux dernières viennent juste d'être démantelées en application de la convention des forteresses. L'on ne peut même pas considérer Nieuport comme un poste avancé d'Ostende, place de guerre qui se suffit largement à elle-même. Une

défense complète de Nieuport nécessiterait de tendre de larges inondations alimentées en partie par l'eau de mer, ce qui aurait pour conséquence fâcheuse de polluer durablement les terres fertiles de la région. Enfin, la place est réputée pour son insalubrité. La fièvre des polders y fait régulièrement des ravages dans la garnison. Les hésitations quant au démantèlement de Nieuport survenues au sein des commissions précédentes trouvent sans doute leur origine outre-Manche, comme l'atteste l'analyse finale de la commission de 1853 : « En conséquence, nous sommes convaincus qu'il y a lieu de l'abandonner, si nous pouvons le faire sans laisser croire aux anglais, à qui nous devons offrir un littoral sûr, que sa défense en serait affaiblie ».

d. 1854-1859 : vers un abandon total du pays ?

Malgré une première phase timide de rationalisation, l'esprit de la défense belge repose donc toujours en 1853 sur une grande dissémination des forces. Cependant, étant donné le rôle conféré à Anvers comme ultime refuge du Gouvernement et de l'armée en cas d'invasion, il fallait donner à la position un développement plus conséquent. Les travaux exécutés sous la férule du Roi et du général Anoul en 1852²³⁶ sont considérés comme insuffisants. D'autant plus que l'économie de la cité portuaire est florissante et appelle une infrastructure et une démographie sans cesse croissante. Dès 1854, le ministère de la Guerre lance un appel d'offre aux entrepreneurs pour agrandir l'enceinte fortifiée²³⁷. L'idée du Gouvernement était de constituer un système de forts détachés en se servant des travaux déjà réalisés en 1852. Le général Goblet inspecteur général des fortifications émet des réserves sérieuses sur l'opportunité d'un tel projet, réserves dont le Gouvernement ne tient pas compte. Mis à la retraite prématurément, le général Goblet récupère en juin 1854 son poste de député de Bruxelles²³⁸. Il continue à défendre vigoureusement ses idées militaires à la Chambre.

²³⁶ Voir supra notre chapitre sur le péril français.

²³⁷ [BRIALMONT (A.)], *Anvers, agrandi et fortifié pour cinq millions. Mémoire à l'appui d'une demande de concession fait par MM. Keller et Cie*, Bruxelles, Stapleaux, 1854 ; ID., *Défense du projet d'agrandissement général d'Anvers présenté par MM. P. Keller et compagnie*, Bruxelles, imprimerie G. Stapleaux, 1855, 50 p. + 15 p., cartes.

²³⁸ Le général Goblet ne partageait pas plusieurs des opinions du Roi sur l'organisation de la défense nationale. Selon le général, son opposition à la politique défensive du Gouvernement met définitivement un terme à sa carrière militaire. Dès lors, la loi des incompatibilités parlementaires ne l'atteint plus et il récupère son siège de représentant de Bruxelles à la Chambre dès le début de la session parlementaire de 1854-1855. JUSTE (Théodore), *Le lieutenant général comte Goblet d'Alviella...*, p. 138-139 ; GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances...*, p. 285-287.

Le 27 avril 1855, le Gouvernement demande à la Chambre de voter un crédit extraordinaire de 9.400.000 francs au département de la Guerre afin de compléter la défense d'Anvers²³⁹. La section centrale appelée à délibérer sur le projet gouvernemental expose de nombreux griefs. Pour la première fois de l'histoire parlementaire, les députés s'immiscent dans le débat stratégique. Ils interpellent directement le Gouvernement afin de savoir si le projet répond vraiment aux nécessités de la défense nationale. Les députés admettent leur manque de compétence en la matière mais c'est pour mieux réclamer au Gouvernement davantage d'informations sur les dépenses qu'ils sont appelés à voter. La section centrale déclare nettement ne plus pouvoir admettre le procédé employé par l'exécutif au cours des dernières années, procédé qui a consisté à faire voter progressivement les crédits sans l'informer sur l'esprit global du projet²⁴⁰. La section centrale attaque le Gouvernement sur sa gestion des fonds publics. Elle recommande, vu les travaux importants opérés à Anvers, que l'on démolisse plusieurs places fortes afin de générer des économies d'échelle. Enfin reste la délicate question des intérêts anversois. Les servitudes militaires pèsent lourdement sur la métropole commerciale qui aurait aimé s'agrandir au Nord²⁴¹.

Nous pouvons parler à bien des égards d'une véritable fronde parlementaire contre le projet anversois. Cette fronde, dès les prémices de ce dossier-fleuve du parlementarisme belge, augure assez bien du caractère houleux des futurs débats. Le général Goblet n'est pas en reste. Lors de la discussion du projet, il se plaît surtout à souligner l'incohérence du Gouvernement à vouloir établir une grande place centrale à Anvers et des ouvrages fortifiés sur le Demer tout en conservant de nombreuses garnisons aux quatre coins du pays. Le principal objet de son attaque est la place de Mons :

« N'y avait-il pas, dans cette considération, un motif impérieux de faire disparaître, sur d'autres points, des forteresses dont l'utilité pouvait être contestée et d'aller au moins aussi loin, quant aux places à supprimer, que l'admettait la convention du 14 décembre 1831 ? Cependant on n'est pas complètement entré dans cet ordre d'idées en conservant la place la plus considérable, la place de Mons dont l'étendue réclame de grands moyens de défense et une très nombreuse garnison. J'ai toujours été fortement opposé à la

²³⁹ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 27 avril 1855, Crédit extraordinaire de 9.400.000 francs au département de la Guerre, doc. n° 160, p. 987.

²⁴⁰ Le général Goblet, habitué aux discussions parlementaires relatives au budget de l'armée, a bien repéré le glissement qui se fait jour par rapport aux débats sur les fortifications : « La représentation nationale a quelquefois renoncé à son droit d'examen en déclinant en quelque sorte sa compétence d'une manière absolue ; si j'en juge par ce qui vient de se passer, il n'en sera plus ainsi. » *APC*, 2 juin 1855, p. 1303.

²⁴¹ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 26 mai 1855, Crédit extraordinaire de 9.400.000 francs au département de la Guerre, Rapport fait au nom de la section centrale par M. Coomans, doc. n° 233, p. 1333-1334.

conservation de cette forteresse ; j'en ai développé les motifs en plusieurs circonstances, et je puis dire que mon opinion ne fut pas même ébranlée par les décisions contraires qui, à deux reprises différentes, ont été admises. Selon moi, la place de Mons est pour la Belgique un pesant fardeau et je ne désespère pas voir un jour le Gouvernement partager mes convictions à cet égard »²⁴².

Le Gouvernement précise sa position sur la place de Mons lors d'un comité secret de la Chambre, le 1^{er} juin 1855 mais les arguments avancés n'ont pas convaincu Goblet et les autres membres de la Chambre²⁴³. Le principal reproche adressé au Gouvernement est son manque de communication sur l'organisation globale du système défensif belge : pourquoi demander à la Chambre de voter des crédits considérables pour Anvers tout en continuant à lui faire voter par ailleurs des budgets pour l'entretien des autres forteresses du pays ? Au regard des nombreuses zones d'ombre du projet anversoise, l'opposition unanime de la section centrale force le Gouvernement à admettre le report du débat à la prochaine législature²⁴⁴. L'absence de communication gouvernementale sur le sort des autres places fortes est pourtant aisément compréhensible. Confronté aux multiples pressions des édiles locaux exaspérés par les servitudes militaires, le département de la Guerre estime sans doute qu'il est inutile de spéculer d'ores et déjà sur le démantèlement des places fortes, surtout si le projet anversoise reste dans les cartons du ministère. D'ailleurs, le général Goblet lui-même en est bien conscient. Contre toute attente, il décide de voter au cours de la même session les crédits nécessaires à l'entretien de la place de Mons parce qu'elle reste utile selon lui, en l'état actuel des choses, à la défense du pays²⁴⁵.

Dès l'ouverture de la discussion du budget de la Guerre le 30 novembre 1855, le général Goblet n'en revient pas moins à la charge. Son leitmotiv est désormais le suivant : concentration maximale à Anvers et diminution du nombre de places fortes conformément à l'esprit de la convention du 14 décembre 1831. Le ministre de la Guerre le général Greindl indique que la question est à l'étude et que des comités spéciaux se réuniront prochainement pour savoir s'il ne serait pas utile de supprimer d'autres places fortes conformément au

²⁴² APC, 2 juin 1855, p. 1303.

²⁴³ APC, 1^{er} juin 1855, p. 1298-1299.

²⁴⁴ GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances...*, p. 287.

²⁴⁵ « Une forteresse n'eût-elle qu'un mérite contesté ; n'offrirait-elle qu'une surcharge, qu'un danger même pour le pays, doit cependant encore être entretenue et sauvegardée avec autant de soin que toute autre, aussi longtemps que l'on n'a pas mis la main à l'œuvre pour la démanteler ; sans valeur pour nous, elle ne le serait pas pour l'ennemi, qui, en s'en emparant, y trouverait un point d'appui, en même temps qu'un matériel précieux, pour ses opérations ultérieures. » APC, 2 juin 1855, p. 1304.

principe de concentration défendu par le général Goblet²⁴⁶. Le 22 février 1856, le Gouvernement présente un crédit de 8.900.000 francs pour la construction de quatre nouveaux forts détachés afin de mettre la métropole commerciale à l'abri d'un bombardement²⁴⁷. Cette demande est suivie quelques semaines plus tard, le 4 avril 1856, par la présentation du projet d'agrandissement d'Anvers vers le Nord²⁴⁸. Les critiques répétées du général Goblet formulées contre la place de Mons²⁴⁹ ont attiré l'attention de Léopold Ier qui demande à son ministre de la Guerre Greindl de convoquer un comité spécial pour étudier à nouveau la question. La décision de conserver Mons avait été prise jadis à la majorité de treize voix contre cinq mais la situation a changé depuis la grande commission mixte de 1851-1852. Depuis lors, il a été décidé de conférer au camp d'Anvers une extension telle que le Roi et son ministre s'interrogent sur l'opportunité de conserver à Mons une garnison trop gourmande en hommes et en matériel. Il faudrait, selon les estimations, 10.000 hommes pour garder la forteresse. Dans le même ordre d'idées, la nouvelle commission doit également délibérer sur l'avenir de l'enceinte de Namur, la ville basse de Charleroi et en ordre subsidiaire la forteresse de Nieuport afin de libérer des hommes et du matériel pour Anvers²⁵⁰.

Dès la première séance de la commission, le 6 mai 1856, un incident témoigne des tensions qui existent entre les différents généraux. Le général de Lannoy inspecteur général des fortifications et du corps du Génie demande que les décisions qui seront prises par la commission ne soient exécutées que si les travaux d'Anvers sont acceptés par les chambres et réalisés sur le terrain. En revanche les généraux de Liem et du Pont estiment que cette précision n'est pas nécessaire car les questions posées sont « d'une nécessité absolue et incontestable ». Le débat est animé entre les différents membres de la commission si bien qu'on recourt à l'arbitrage du ministre de la Guerre auquel on envoie un émissaire. Ce dernier fait connaître immédiatement sa décision : « Le Comité est appelé à délibérer sur le

²⁴⁶ Discussion générale du budget de la Guerre pour l'exercice 1856, *APC*, 30 novembre 1855, p. 116-118.

²⁴⁷ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 22 février 1856, Crédit de 8.900.000 francs pour l'achèvement du camp retranché sous Anvers, doc. n° 135, p. 785 + annexe au doc. n° 135, p. 928-929.

²⁴⁸ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 4 avril 1856, Crédits de 8.029.000 francs au département de la Guerre pour l'agrandissement d'Anvers vers le Nord, doc. n° 187, p. 1131-1132.

²⁴⁹ *APC*, 27 février 1856, p. 786-790.

²⁵⁰ La commission est composée des lieutenants-généraux de Liem, Anoul, Fleury-Duray et Baron Jolly ; des généraux-majors Rigano, de Lannoy, Damman, du Pont et Nerenburger ; le capitaine du Génie Mockel est secrétaire. La première séance a lieu le 6 mai 1856 ; la sixième et dernière séance le 14 mai 1856. Les débats de la commission sont très instructifs et illustrent bien à nos yeux plusieurs constantes de la géopolitique belge. Toute notre synthèse des débats est tirée du rapport de la commission qui contient une centaine de pages non numérotées. MRA, Fonds Fortifications, I. GENERALITES, dossier n° 8, *Comité consultatif chargé de l'examen de la question des fortifications de Mons, de l'enceinte de Namur et de la ville basse de Charleroi*, Rapports de réunion, mai 1856, 1 volume relié.

démantèlement des fortifications de Mons, de l'enceinte de Namur et de l'enceinte de la ville basse de Charleroi, dans l'hypothèse que les ouvrages projetés à Anvers seront réellement exécutés ». Le statut de Nieuport est à nouveau discuté alors qu'il semblait avoir été réglé en 1853. En réalité, de nombreuses conclusions émises en 1853 sont désormais largement remises en question par les généraux présents. Une lecture suivie des discussions montre que les généraux de Lannoy et Anoul sont plutôt des adversaires du système de concentration à Anvers tandis que les autres généraux présents sont plus conciliants, même s'ils sont encore loin de désirer un système de concentration absolue dans la métropole commerciale.

La question du démantèlement éventuel de Mons est la première mise en délibération. Nerenburger est favorable au démantèlement de Mons. Il rappelle toutes les considérations qui ont justifié la conservation de Mons lors de la commission des forteresses de 1847-1848 et de son épilogue au printemps 1851. Il fait remarquer qu'en 1848, le comité n'avait préconisé que des ouvrages de campagne devant Anvers mais que le Gouvernement ne s'était pas rangé à cet avis. Le projet gouvernemental mené par le général Chazal²⁵¹ ministre de la guerre fut de fait beaucoup plus conséquent. Nerenburger note d'ailleurs que le corollaire du développement d'Anvers est le perfectionnement des fortifications le long de l'Escaut et du Démer prolongé par la Dyle et le Ruppel. Il reste encore à fortifier Aarschot et Malines...et à les garnir en hommes et en matériel. A contrecœur, Nerenburger parle du démantèlement de Mons comme un sacrifice nécessaire. D'ailleurs, une analyse des effectifs de l'armée belge démontre que le démantèlement de Mons n'est même pas suffisant pour combler la carence en hommes et surtout en artilleurs créée par le camp retranché d'Anvers. Prudemment, Nerenburger attend néanmoins que le débat soit clos avant de se prononcer définitivement, preuve qu'il ne demande qu'à être convaincu du contraire. De Lannoy se positionne d'emblée comme un partisan de la conservation. Selon lui, Mons forme système avec Charleroi, Namur, Huy et Liège et constitue la tête de la ligne stratégique « Sambre et Meuse ». Cette ligne menace l'ennemi, qu'il vienne de l'Est ou du Sud. Mons possède cet immense avantage, avec une garnison de 10.000 hommes, de pouvoir immobiliser 30 à 35.000 hommes de l'armée française et de laisser ainsi du temps pour l'arrivée des garants de la neutralité belge. La place

²⁵¹ Il est regrettable que les archives personnelles du général Chazal soient complètement lacunaires pour toute la période précédant le vote des travaux du grand camp retranché d'Anvers. Sans doute y aurait-on découvert des informations exclusives sur l'action décisive de Léopold Ier et de Chazal pour l'établissement du réduit national anversoïse. MRA, Fonds Chazal ; LECONTE (L.), *Le lieutenant général baron Chazal, ministre de la Guerre*, in *Carnet de la Fourragère*, XI-3, 1954, p. 209 ; GARSOU (J.), *Le général baron Chazal (1808-1892)*, Bruxelles, office de publicité, 1946 ; DUCHESNE (A.), *A propos de la commémoration du fondateur de la dynastie (1865-1965). Léopold Ier et la défense nationale, d'après sa correspondance avec le général Chazal*, in *Revue belge d'histoire militaire*, XVI, 1965, p. 158-176.

peut aussi jouer un rôle offensif une fois que les alliés auront opéré leur jonction avec l'armée belge. En définitive, de Lannoy défend mal la cause de Mons car il est bien obligé de reconnaître à la fin de son argumentaire que la place d'Anvers demande beaucoup trop d'hommes, même après la timide augmentation votée en 1853²⁵². Mais comme de Lannoy ne peut se résoudre en tant qu'inspecteur général des fortifications à voter le démantèlement d'une forteresse aussi importante que Mons, il préfère encore s'abstenir !

Le général Anoul regrette de son côté que l'extension d'Anvers soit avant tout guidée par des intérêts purement civils. Ce sont ces intérêts qui sont finalement indirectement responsables du démantèlement de Mons, l'une des meilleures places du pays. Le général Anoul est le seul qui reste profondément attaché au principe du quadrilatère défensif. Afin de dissiper tout malentendu, le général Anoul rappelle que le choix de conserver Mons ou pas relève uniquement de la souveraineté nationale. Même si aucun des généraux présents ne s'est risqué à avancer l'argument selon lequel Mons aurait dû être démantelé conformément à l'article II de la convention des forteresses du 14 décembre 1831, Anoul rappelle qu'un tel raisonnement est aujourd'hui nul et non avenu. En effet, aucune des Puissances n'a protesté lors de la destruction récente d'Ypres alors que l'article IV de la convention exigeait son maintien. De même, le déclassement de Bouillon et le maintien de Mons pendant de longues années n'ont jamais suscité aucun rappel à l'ordre des garants²⁵³. La convention fait donc partie du passé. Même s'il ne le formule pas explicitement, le général Anoul regrette que tout soit désormais analysé à l'aune du seul danger français. Ainsi, il affirme ne pas désirer suspendre l'avenir et l'honneur du pays à l'arrivée hypothétique de troupes auxiliaires. L'on constitue aujourd'hui une ligne de repli sur le Démer, certes pleinement utile pour le moment mais on sacrifie la ligne de repli naturelle de l'armée belge en cas d'attaque par le Nord. A ce titre, il défend toujours le principe de Mons comme refuge du Gouvernement en cas d'attaque par la frontière septentrionale. Enfin sur le plan stratégique, il conteste ceux qui disent que les voies de communication diverses établies dans la région de Mons ont largement affaibli la valeur stratégique de la place. Concernant les chemins de fer, on aurait largement le temps au début du conflit de les interrompre. Justement, la place de Mons offre cet immense avantage de

²⁵² Nous remarquerons qu'il ne vient à l'esprit d'aucuns des généraux de réclamer des effectifs supplémentaires pour maintenir les forteresses existantes. « Chat échaudé craint l'eau froide », les débats de 1853 avaient été longs et pénibles. Seul l'épouvantail français lors de l'affaire de Butenval avait permis d'obtenir au forceps les 100.000 hommes réclamés à l'époque par le ministre de la Guerre. DE VOS (L), *Het effectief van de Belgische Krijgsmacht...*, p. 110-119. *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 27 avril 1853, Organisation de l'armée, Rapport fait au nom de la section centrale par M. Manilius, p. 1231-1241.

²⁵³ Le général ignore vraisemblablement les rappels timides exercés dans la première moitié des années 1840.

permettre la conservation des voies de communication, routes et chemins de fer, contrôlées par le rayon d'action de la position. Quant aux travaux coûteux à y effectuer, on pourrait très bien parer aux défauts de la forteresse en mobilisant la nombreuse population ouvrière du borinage.

Comme le démantèlement de Mons est justifié par la carence en effectifs et surtout en artilleurs, le général Nerenburger pose la question de savoir s'il faut absolument mettre une garnison de siège dans les forts de première ligne d'Anvers, attendu que l'armée de campagne pourrait venir occuper ceux-ci dans sa retraite. Il met en évidence le fait que cette question est étroitement liée à celle de savoir si l'armée de campagne doit nécessairement rester en communication avec Anvers. Le comité de 1848 avait conclu selon lui qu'il fallait avant tout se concentrer sur la jonction avec les secours alliés. Par conséquent, la commission de 1847-1848 admettait que dans certaines circonstances, l'armée de campagne soit coupée de sa base anversoise. Ce constat est d'autant plus vrai qu'on ne peut présumer, après la jonction des Belges avec leurs alliés, de la direction future des opérations. Dans la conception du général Nerenburger, à partir de ce moment, les mouvements de l'armée belge ne dépendront plus exclusivement de la volonté du chef de l'armée nationale²⁵⁴. De Lannoy rétorque qu'il ne peut concevoir que l'armée de campagne soit coupée de sa base ; le général Anoul se range à son avis mais la majorité des généraux pensent le contraire.

La question du démantèlement de Mons est mise au vote lors de la séance du 9 mai 1856. Tous les généraux, sauf deux, votent en faveur du démantèlement. Conformément à leur intervention respective au cours du débat, le général de Lannoy s'abstient tandis que le général Anoul vote pour le maintien de la forteresse. Malgré cette relative unanimité, l'impression qui se dégage de ce vote est que tous les généraux ont largement subi l'extension d'Anvers, comme si l'agrandissement avait été décidé sans qu'ils soient consultés. Certaines remarques montrent également que les intérêts civils acquièrent une importance de plus en

²⁵⁴ Comment ne pas voir en filigrane le dilemme qui sera posé quelques décennies plus tard dans les mêmes termes à Albert Ier puis à Léopold III, en 1914 et en 1940. Les deux « chefs de l'armée nationale » s'évertueront toujours de mettre au premier plan l'indépendance nationale au détriment d'éventuelles opérations avec les alliés. Dans la mesure où Anvers est en train de devenir le « boulevard de l'indépendance nationale », quitter Anvers signifie à bien des égards abandonner les dernières miettes de souveraineté en échange du bon vouloir des alliés. Sans doute pas tout à fait conscient des enjeux politiques de la question, Nerenburger avance que cette alliance stratégique constitue naturellement l'ultime garantie de l'existence de la Belgique.

plus considérable dans les débats stratégiques, au grand dame des généraux. Ils parlent du démantèlement de Mons comme un « sacrifice nécessaire »²⁵⁵.

Lors de la quatrième séance du 10 mai 1856, les généraux s'attaquent à la question de l'enceinte de la ville de Namur, soulevée en raison de l'arrivée du chemin de fer dans la ville. Détail significatif, les généraux sont appelés à délibérer alors qu'ils sont à peine informés sur les projets des ingénieurs relatifs à l'établissement d'une gare définitive à Namur. Il est désormais acquis que les intérêts militaires doivent tenir compte des intérêts civils et l'on attend sur ce point des informations supplémentaires de la part du ministre de la Guerre. Il faudra sans doute sacrifier une partie de l'enceinte. On passe directement à la question suivante : l'enceinte de la ville basse de Charleroi. Le général du Pont est favorable à la démolition. L'enceinte de la ville basse est dominée, dit-il, par les hauteurs environnantes et les défenseurs qui y stationneraient seraient pris sous le feu de l'ennemi. Parmi les nombreux défauts dont il dresse l'inventaire, il pointe particulièrement du doigt l'arrivée du chemin de fer enjambant le fossé de la ville et l'ouverture créée dans l'enceinte par l'établissement de la gare presque adossée aux remparts. Qui plus est, le chemin de fer facilite à l'assaillant les approches de la ville. « Le relief du chemin de fer de Louvain et celui du chemin de fer de l'Etat ainsi que les bâtiments qui se trouvent en cet endroit presque jusque contre le fossé rendent les approches extrêmement faciles, on arriverait presque sans obstacle à l'entrée du chemin de fer et de la route de Marchiennes... ». De Lannoy fait remarquer de son côté que la démolition effective d'Ath et le démantèlement possible de Mons rendent la place de Charleroi d'autant plus importante puisqu'elle constituera la future tête du système défensif de Sambre et Meuse. Le problème est que, même si la ville haute constitue l'élément majeur de la défense de Charleroi, la ville basse fait partie d'un dispositif complémentaire destiné à éloigner les attaques de l'assaillant contre la citadelle. Il existe donc une solidarité essentielle entre ville haute et ville basse. De Lannoy ne pense pas que l'arrivée du chemin de fer de Louvain constitue un si grand désavantage pour la défense de la ville dans la mesure où le tracé et le relief de ce chemin de fer aux abords de la place ont été mis au point par le Génie militaire. Quoi qu'il en soit, si l'on détruit les fortifications de la ville basse, il faut les remplacer par quelque chose d'équivalent. La majorité des membres du comité se rallient à

²⁵⁵ Le caractère relativement récent de l'enceinte de Mons voulue par Wellington, comparé à la vétusté de nombreuses forteresses européennes, a grandement contribué à la répugnance des généraux. Même pour les meilleures raisons du monde, comment se résoudre à détruire cette grande forteresse achevée en 1822 ? PIERARD (C.), *Centenaire de la démolition de la dernière enceinte fortifiée de Mons*, 1861-1961 in *Bulletin du Crédit Communal de Belgique*, juillet 1961, p. 127.

l'avis qu'il faut chercher à concilier les intérêts civils avec les intérêts militaires. L'on ne peut songer à amoindrir la défense de la place mais il faut tenir compte du fait que l'industrie carolorégienne connaîtrait un essor majeur si les fortifications de la ville basse étaient supprimées. A l'unanimité, ils concluent finalement qu'il faut établir un substitut défensif à la ville basse si cette dernière est démantelée. Cependant, le général Nerenburger croit bon de préciser une dernière fois le sens de son vote à la séance suivante du 13 mai. Il pense que dans la formulation des questions résolues, on a prêté trop d'attention aux intérêts civils au détriment des intérêts militaires. En détruisant l'enceinte de la ville basse, on ouvre à l'ennemi une agglomération gigantesque de maisons qui constituent un couvert idéal dans lequel l'ennemi pourrait pénétrer sans difficultés jusqu'au pied de la ville haute d'où il serait alors aisé de faire sauter les fortifications par la mine. La seule possibilité serait donc de détruire les maisons de la ville basse mais il est évident que cette opération est impossible, même en temps de guerre ! Il exprime donc ses doutes sur le caractère « remplaçable » de la ville basse. La remarque du général Nerenburger est jugée tardive et on passe à l'ordre du jour, c'est-à-dire l'enceinte de la ville de Namur.

La séance du 13 mai aborde la question de l'enceinte de Namur. Il s'agit de décider s'il faut la conserver et si tel est le cas, de déterminer les changements à y apporter eu égard à l'établissement de la station définitive du chemin de fer. Le général Du Pont votera pour le démantèlement de l'enceinte parce qu'elle n'a presque plus de valeur défensive. « Ses fortifications sont plongées des hauteurs environnantes et de plus, elles sont annihilées par le chemin de fer qui forme une véritable parallèle et par le développement des constructions particulières ». De Lannoy pense la même chose ; l'ancienne enceinte permet juste de se protéger d'une attaque de vive force et donne le temps à la garnison d'évacuer la ville et de se réunir au château. Le général Nerenburger considère Namur comme un point stratégique dont la possession peut devenir fort utile pour les alliés de la Belgique. Il hésitera pour cette raison à en diminuer l'importance. De Lannoy souligne que contrairement à Charleroi, il n'y pas de solidarité stratégique entre le château et l'enceinte de cette ville. La majorité des généraux concluent cependant qu'il faut conserver l'enceinte de la ville moyennant des modifications pour l'accueil du chemin de fer, modifications qui ne devront diminuer en aucune façon la valeur défensive de Namur.

Il reste à envisager Nieuport dont le sort avait pourtant été scellé par le comité de défense de 1853. Envisageant la place au point de vue stratégique, le général de Lannoy fait connaître que :

« Sous le Gouvernement des Pays-Bas, on croyait à la possibilité de former dans les dunes, entre Nieuport et Ostende un camp retranché dont le front aurait été couvert par les inondations qui peuvent s'étendre entre ces deux places, et l'on regardait ce camp comme devant servir de place d'armes à un corps de débarquement destiné à opérer dans les Flandres. Cette considération pouvait être admise alors que Menin et Ypres faisaient système avec Nieuport, pour la défense des Flandres ; mais aujourd'hui que ces places sont démantelées, elle a perdu toute sa valeur ».

De Lannoy fait remarquer qu'il est peu probable qu'une attaque française ait lieu à l'ouest de l'Escaut. Cependant, le secours de l'allié anglais est suffisamment important pour donner des scrupules aux autres généraux belges. Le général Nerenburger fait observer que « de tout temps, les Anglais ont attaché beaucoup d'importance à l'existence des points fortifiés dans les Flandres, parce que ces points garantissaient la sûreté de leurs opérations d'embarquement et de débarquement. En démolissant la place d'Ypres à laquelle le Duc de Wellington tenait essentiellement, nous avons diminué le nombre des positions défensives dans lesquelles les Anglais étaient en droit de compter. Il importe donc de ne pas aller plus loin si l'on veut leur conserver la possibilité de secourir Mons ». Il estime que les Anglais peuvent débarquer dans l'Escaut, ou même à Ostende, mais il faut tenir compte des événements imprévus. Il utilise l'argument préconisé par le général Goblet dans la commission de 1851-1852, à savoir que « Nieuport forme avec Ostende, les canaux et les inondations, un camp retranché où l'armée pourrait, dans certaines éventualités, trouver un refuge et où elle resterait à portée des secours de l'Angleterre et des Pays-Bas ». Nerenburger attache un grand prix à l'alliance anglaise dont il escompte un ravitaillement en hommes et en matériel par la mer. La Belgique pourrait même compter sur le débarquement, par marine anglaise interposée, d'un contingent allemand ou hanovrien. Le général belge conclut solennellement son argumentaire en faisant valoir la portée symbolique de la dernière forteresse à la frontière entre la France et les Flandres belges. L'on ne saurait trop négliger la possibilité d'y faire flotter le drapeau national et d'affirmer ainsi la souveraineté belge auprès des populations locales. De Lannoy rétorque qu'il préférerait voir flotter le drapeau national sur Mons plutôt que sur Nieuport. Selon lui, la nature de la côte belge entre Nieuport et Ostende est telle qu'il n'existe aucune rade ni anse susceptible d'accueillir un débarquement, qui ne pourrait donc s'effectuer que par des petites chaloupes jetées à la mer. Le port de Nieuport lui-même n'est accessible qu'à marée haute si

bien qu'on ne peut le considérer comme un port maritime. Il rétorque encore au général de Liem qui abonde dans le sens du général Nerenburger que l'occupation de la Flandre maritime par l'ennemi serait moins désastreuse pour les populations que l'eau salée des inondations que l'on propose de tendre dans cette région pour résister à un hypothétique envahisseur.

A la sixième et dernière séance du 14 mai 1856, le général Nerenburger persiste en déclarant que même sans inondations, le camp retranché qu'on établirait entre Nieuport et Ostende serait une position excellente : « Le camp retranché qu'on peut établir entre Ostende et Nieuport aurait 3 lieues de longueur sur une lieue de profondeur moyenne. Si l'on considère que son front est couvert par un canal à grande section et qu'il est adossé à la mer, on sera forcé de reconnaître qu'il constitue une excellente position pour un corps d'armée qui serait maître des communications maritimes. Cette position peut se passer du secours des inondations ». Le général Nerenburger retourne l'argument des écluses employé par de Lannoy en déclarant qu'il se refuse précisément à laisser la clef de telles écluses à l'armée française. Ypres et Menin avaient une valeur offensive mais le « camp des Dunes » entre Ostende et Nieuport a conservé selon lui sa valeur défensive telle qu'elle avait été théorisée par Wellington en 1815. « Est-il déraisonnable de penser que les Anglais pourront débarquer dans le camp des Dunes, sous la protection d'Ostende et de Nieuport, qu'ils s'y masseront et que lorsqu'ils seront en nombre suffisant pour résister au détachement des garnisons françaises du Nord, ils passeront le canal, gagneront la Lys et puis l'Escaut où ils se trouveront en mesure d'agir sur les flancs de l'armée envahissante ? » De Lannoy rétorque immédiatement que les Anglais ne pourront pas sortir du « camp des Dunes » en direction de l'Escaut sans exposer leur flanc aux détachements français. Le général Anoul, fidèle allié de de Lannoy dans les discussions, rappelle l'insalubrité de Nieuport déjà stigmatisée en 1853, insalubrité qui exige une garnison proportionnellement plus nombreuse afin d'assurer le remplacement des soldats qui sont touchés par la fièvre. Le général Baron Jolly conclut pour sa part qu'il est imprudent de laisser sans surveillance toute la côte entre la frontière française et Ostende car c'est s'exposer à y voir débarquer une armée ennemie. Les côtes basses comme celles des Flandres, même dépourvues de ports naturels, seront toujours des lieux privilégiés pour les débarquements. Contre l'avis du comité de 1853, la majorité des généraux concluent finalement à la nécessité de conserver Nieuport.

Avant de clôturer les débats, le général Fleury-Duray rappelle encore que les travaux d'Anvers devront être non seulement votés mais exécutés avant de procéder au démantèlement de Mons. De même, il revient une dernière fois sur Charleroi pour faire écho à la critique formulée la veille en début de séance par le général Nerenburger. Le général Fleury-Duray estime lui aussi que les décisions prises sont ambiguës. Il veut être certain qu'on ne procédera au démantèlement de la ville basse que si l'on est assuré qu'il sera possible techniquement d'établir un dispositif équivalent pour ne pas amoindrir la défense de la ville haute. D'où la nécessité de procéder d'abord à des études préliminaires avant de toucher à la moindre pierre de l'enceinte. Dans le même ordre d'idées, le général Baron Jolly ajoute qu'il est intolérable sur le plan militaire que la section centrale se propose d'ores et déjà de voter un crédit de 100.000 francs pour débiter les travaux de démantèlement de Mons. Il semble bien en effet que l'intention des pouvoirs publics soit de procéder à un démantèlement progressif pour ne pas grever les deniers de l'Etat. Non seulement, déclare le Baron Jolly, il ne faut procéder à aucuns travaux conformément à ce qui été établi en début de commission mais, le jour où ils débiteront, ces travaux devront être exécutés avec la plus grande célérité pour ne pas exposer inutilement la sécurité du pays. Laisser aux mains de l'ennemi une forteresse à moitié détruite est la pire chose qui pourrait arriver au Royaume. Le comité estime à l'unanimité que les remarques des généraux Nerenburger, Fleury-Duray et Baron Jolly sont justifiées. Elles sont insérées au procès-verbal. Le général du Pont cherche à profiter de l'occasion offerte pour jeter les bases des travaux de fortification à effectuer sur la ligne du Démer mais comme la question n'est pas à l'ordre du jour, elle est laissée en suspens.

Il faut souligner dans tout le dossier des forteresses la pesanteur de la procédure. Le débat d'idées entre généraux participant diversement aux commissions semble empêcher des décisions nettes. Ainsi la différence d'opinions sur Nieuport entre 1852, 1853 et finalement 1856 est patente. Trois jours après la clôture de la commission le 17 mai 1856 est publié le rapport de la section centrale de la Chambre concernant le projet gouvernemental d'agrandissement d'Anvers. Les demandes des députés au Gouvernement sont beaucoup plus précises que les années précédentes. Sans doute sous l'influence du général Goblet, rapporteur de la section centrale, les considérations émises par celle-ci au Gouvernement entrent de plain-pied dans des domaines militaires techniques. Les députés réclament des justificatifs

budgétaires s'appuyant sur des travaux précis²⁵⁶. Comme il paraissait évident à la section centrale que la centralisation militaire à Anvers devait s'accompagner de la suppression d'un certain nombre de places fortes, elle a reçu « avec satisfaction » l'avis que les fortifications de Mons étaient condamnées. « Elle ne s'est toutefois pas dissimulé qu'il pouvait encore y avoir des divergences d'opinion dans le choix des autres forteresses à supprimer, en admettant qu'il ne faut définitivement conserver que celles, dont l'utilité est incontestable, ou, en d'autres termes, que celles que l'on construirait, si elles n'existaient pas »²⁵⁷. La section centrale veut également des projections budgétaires pour l'avenir. Jusqu'où l'emmènera l'extension d'Anvers. Des travaux supplémentaires sont-ils nécessaires pour le Bas-Escaut. Faut-il constituer une marine militaire à cet effet ? Les réponses du ministre de la Guerre montrent bien avec quelle circonspection l'on accueille au sein de la Grande Murette les indiscretions parlementaires :

« Un point généralement connu et admis, c'est que la période suprême, décisive, de nos opérations militaires consistera, très probablement, dans la défense opiniâtre et prolongée de la position d'Anvers devenue le siège principal de nos institutions politiques. (...) Ces considérations suffisent pour motiver et justifier, de la manière la plus complète, les propositions qui forment l'objet spécial des projets de loi soumis à l'examen de la législature. Il ne peut en effet entrer dans les intentions de la section centrale de faire servir ces propositions de point de départ à de nouvelles et interminables discussions sur tout ce qui a déjà été décidé, relativement à notre établissement militaire, dans la commission mixte, du 14 octobre 1851, qui était une émanation du pouvoir législatif »²⁵⁸.

Sans se prononcer encore d'une manière complète, la section centrale marque clairement sa préférence en faveur d'un système de concentration maximale à Anvers qui aurait l'immense avantage d'offrir des économies d'échelle. La section centrale estime que le projet gouvernemental est encore trop timide à ce niveau. Contrairement au projet gouvernemental d'agrandissement vers le Nord, elle soumet au Gouvernement une série d'amendements en faveur d'un agrandissement général de la place. Cette incompatibilité entre les vues de la section centrale et le projet gouvernemental conduisent le 22 mai 1856 – quelques jours à peine après la fin des travaux de la commission militaire et la remise du rapport de la section centrale – à l'ajournement du vote pour la seconde année consécutive²⁵⁹.

²⁵⁶ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 17 mai 1856, Crédits extraordinaires du département de la Guerre (projets de loi du 22 février et du 4 avril 1856), Rapport fait au nom de la section centrale par M. le général Goblet, p. 1583-1591.

²⁵⁷ *Idem*, p. 1584.

²⁵⁸ *Ibidem*.

²⁵⁹ *APC*, 22 mai 1856, p. 1547-1549.

Dans le courant de l'année parlementaire 1856-1857, le Gouvernement soumet le projet d'agrandissement général à l'expertise d'un nouveau comité militaire. Celui-ci conclut à l'égalité sur le plan défensif de ce projet avec celui d'agrandissement vers le Nord. Le ministre de la Guerre enjoint la Chambre de reprendre au plus vite les débats parlementaires mais l'année parlementaire est déjà fort avancée et le sujet n'est pas abordé²⁶⁰. Derrière le projet d'agrandissement général, dit de « Keller et Cie », se cache le capitaine Brialmont qui avait été adjoint comme sous-lieutenant en 1843 au lieutenant-colonel de Lannoy alors commandant du Génie à Diest²⁶¹. Une des raisons d'un nouveau report du vote doit probablement être trouvée dans les doutes formulés par le Roi lui-même sur le projet Keller cautionné par le Gouvernement. Léopold Ier estime que l'extension donnée au camp retranché d'Anvers y est totalement disproportionnée par rapport aux ressources de l'armée belge tandis que le même projet laisse gravement de côté la question de la défense fluviale. A cet égard, il convient de citer *in extenso* la lettre envoyée le 8 juin 1857 à de Lannoy par Léopold Ier :

« Une position défensive, destinée à des forces inférieures, pour être bonne doit occuper un front restreint. Les obstacles, qui la composent, au lieu d'être rangés sur une longue ligne les uns à côté des autres, formeront autant de barrières successives. Ainsi tout devient utile, tout a son rôle, tout tend à faire durer les opérations. Enfin une semblable position ne tire point sa force de son étendue mais bien de sa profondeur. Cette vérité est si connue, si palpable, si élémentaire que partout on la reçoit comme un axiome. C'est pourtant le principe contraire que le Génie belge adopte. L'ancienne place comptait au grand maximum 5 ou 6 front attaquables, la nouvelle en aura 14. Le développement du camp retranché sera doublé. La ligne des forts aura 8 mille mètres et la profondeur de la position sera diminuée de moitié. Quant à la fermeture de l'Escaut, tous les faiseurs de projets, sans doute afin de simplifier la question, ont eu soin de maintenir le statu quo. C'est à peine si quelques personnes ont osé faire remarquer qu'aussi longtemps que le fleuve restait accessible à une flotte, tous les travaux levés devant la forteresse étaient sans valeur, car rien n'est plus aisé que de les tourner. Ces quelques observations nous semblent suffire pour mettre en relief et faire justice de l'esprit du projet Keller que le Ministre de la Guerre a fait sien²⁶². (...) L'expérience de la guerre a démontré par des

²⁶⁰ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 21 avril 1857, Système défensif et agrandissement d'Anvers, Note du Département de la Guerre, doc. n° 167, p. 1333.

²⁶¹ [BRIALMONT (A.)], *Défense du projet d'agrandissement général d'Anvers présenté par MM. P. Keller et compagnie*, Bruxelles, imprimerie G. Stapleaux, 1855, 50 p. + 15 p. ; DE LANNOY (A.), *Le roi Léopold Ier et la défense nationale...*, p. 136.

²⁶² Notons que le capitaine Brialmont était manifestement conscient de cette lacune du projet Keller puisque en 1856 il publie une brochure de 27 pages sur la défense de l'Escaut. Dans cette brochure il formule les mêmes objections que Léopold Ier : « La question de la défense de l'Escaut, si longtemps négligée ou dédaignée, est enfin soumise à un examen sérieux, qui ne laissera pas de produire de bons résultats. On a compris qu'une place ouverte à la gorge, sur une longueur de 2000 mètres (que l'agrandissement de la ville portera à 4000), et devant laquelle peuvent se présenter, en tout temps, des navires du plus fort tonnage, n'est pas garantie contre une attaque maritime par trois petits forts armés de 70 bouches à feu, dont le tiers à peine dirigées sur le fleuve. On a compris que cette place, quelque redoutables que soient ses fortifications du côté terre, et quelque soin qu'on mette à l'envelopper d'une ligne de forts permanents, n'offrira pas de garanties suffisantes aussi longtemps qu'une flotte pourra l'attaquer inopinément. La présence même de l'armée dans le camp retranché ne la

preuves sanglantes que le front dangereux de Sébastopol était trop étendu pour toutes les forces de la Russie ; comment peut-on prétendre nous imposer à nous, petite nation, un fardeau double. – A Sébastopol, il y avait 7 ou 8 bastions attaquables ; à Anvers il va y en avoir 14 !! En un mot, tout grand développement accessible doit miner et tuer la défense. Le développement funeste, exagéré, hors de proportion avec nos ressources est dès maintenant adopté en principe. On a cru qu'en avançant l'enceinte, en la rapprochant des forts, l'appui mutuel que pouvaient se prêter ces deux parties augmenterait la cohésion du système ; mais on n'a pas réfléchi que si la ville contribue à la défense des forts, tout le terrain situé entre eux et la place sera sillonné par les boulets de l'assiégé comme par ceux de l'assiégeant. (...) Nos troupes devront camper en ville. Pour s'engager, il leur faudra traverser les mille sinuosités de la fortification et, à peine arrivées sur le terrain découvert qui précède l'enceinte, leur colonnes non encore reformées seront déjà atteintes par les projectiles de l'ennemi. (...) Il me paraît impossible que nous restions longtemps sur une étendue de 8.000 mètres. Ce front n'est pas en rapport avec le nombre de nos soldats, nombre qui diminuera chaque jour à mesure que les besoins de la défense augmenteront. C'est l'armée qui doit défendre les forts ; pour le faire efficacement, il faut en rendre quelques-uns inaccessibles afin de pouvoir concentrer toute notre énergie sur les autres. Certes, je ne suis pas de ceux qui ravalent leur pays et qui, frappés de l'exigüité de son territoire, le rapetissent encore moralement, mais je suis effrayé du plan que j'ai sous les yeux ; c'est trop vaste pour nous. Il est pourtant un moyen, mais c'est le seul, à l'aide duquel on pourrait profiter de cette circonférence exagérée qui me fait trembler : étendez des inondations, confiez une partie de vos défenses à la mer et, appuyé sur les éléments massés sur un espace resserré, vous serez assez forts pour user vos ennemis et toujours conserver la vie dans le cœur de l'Indépendance Nationale. (...) Je conclus en demandant que le Ministre de la Guerre prescrive une étude plus sérieuse du système qu'il s'est déclaré prêt à adopter. L'Escaut doit être fermé par des barrages volants et on construira des forts pour leur servir de points d'appui. Les inondations seront étendues, la vieille enceinte conservée comme réduit central, enfin le tracé de la nouvelle et les détails du camp retranché améliorés »²⁶³.

Sous l'emprise de ces considérations, le nouveau ministre de la Guerre, le général-major Berten, en poste depuis le 9 novembre 1857, demande à Brialmont d'apporter des modifications au « projet Keller ». Des modifications sont apportées au projet Brialmont mais le Roi n'est manifestement toujours pas convaincu car il demande au général de Lannoy dans une lettre du 22 mars 1858 de lui transmettre ses impressions sur les considérations stratégiques qu'il lui a communiquées dans sa lettre de l'année passée²⁶⁴. Afin de mettre un terme à ces débats sans fin, le Roi institue dans le courant du mois de mars 1858 un conseil

préservera pas d'une tentative dont le résultat probable sera sinon fatal à la nationalité, au moins désastreux pour le commerce belge ! » BRIALMONT (A.), *Défense de l'Escaut*, Bruxelles, Imprimerie de E. Guyot et Stapleaux fils, 1856, p. 5.

²⁶³ Lettre de Léopold Ier au général de Lannoy, Bruxelles, le 8 juin 1857, reproduite dans DE LANNOY (A.), *Le roi Léopold Ier et la défense nationale...*, p. 136-141. Le général Crahay dit du Roi qu'« il voit encore l'attaque et la défense des villes comme au temps de sa jeunesse ». CRAHAY (E.), *Le Roi et la défense du pays...*, p. 55.

²⁶⁴ DE LANNOY (A.), *Le roi Léopold Ier et la défense nationale...*, p. 141.

secret de défense présidé par le Comte de Flandre²⁶⁵. Les intentions royales sont contenues dans une lettre du Roi à son fils en date du 31 mars 1858 :

« Ci-joint tu reçois un programme de ce qui doit faire l'objet des délibérations du conseil de défense (...). La position d'Anvers nous maintient en prompt communication avec l'Angleterre. Elle permet à la Prusse de nous envoyer des renforts par la ligne des forteresses hollandaises, et force la Hollande de prendre une position qui nous serait utile. Elle est très gênante pour des armées qui devraient faire la grande guerre sur le Rhin et donne aussi des chances de ne pas être attaqué, vu qu'on pourrait se dire que la chose est difficile [souligné dans la lettre], il vaut mieux ne pas l'entreprendre. La grande affaire pour le conseil, c'est de ne pas faire des théories mais d'en venir promptement à des projets politiques ».

Le comité secret se compose des généraux de Liem, Chazal, de Lannoy et Renard. Le conseil transmet ses résultats²⁶⁶ au Roi le 7 avril 1858 et jette les bases du projet dit « de la petite enceinte »²⁶⁷. Ce projet est transmis à Charles Rogier. Ce dernier tergiverse. Dans une lettre à Léopold Ier du 20 avril 1858, le ministre de l'Intérieur soumet au Roi l'avis du Cabinet. Ce dernier anticipe déjà toutes les difficultés que l'entreprise rencontrera inmanquablement à la

²⁶⁵ Léopold Ier à Philippe, Comte de Flandre, Laeken, le 31 mars 1858, APR, Fonds Comte de Flandre, 1/60, extrait cité dans MARCHESANI, *L'influence de Léopold I^{er} dans la politique étrangère de la Belgique : un oracle s'éteint*, mémoire de licence en histoire, Liège, ULG, 2006, p. 55.

²⁶⁶ « Après avoir mûrement examiné et discuté les projets présentés pour compléter le camp retranché d'Anvers, accorder à la ville l'extension qui lui manque pour le développement de ses bassins et de sa marine marchande, enfin, pour donner à ce grand réduit du pays une valeur défensive en rapport avec le haut degré d'importance de la position, nous avons l'honneur de proposer à Sa Majesté les mesures suivantes.

1. Un agrandissement de la ville au Nord, ayant une superficie de plus de 200 hectares, et limité par une enceinte bastionnée en terrassements, s'étendant parallèlement au coude du fleuve, depuis Austruweel jusqu'au bastion Schijn. Cette enceinte serait précédée d'un large fossé et d'un chemin couvert avec avant-fossé ; elle serait couverte par une vaste inondation ;
2. L'établissement d'une batterie casematée sur le fleuve au point de départ de la nouvelle enceinte ;
3. La construction d'un pentagone en terrassements, sur la rive gauche de l'Escaut, en regard du village d'Austruweel ;
4. L'agrandissement du fort Sainte-Marie et la reconstruction des forts La Perle et Saint-Philippe, au moyen des fonds qui ont été votés pour la défense de l'Escaut ;
5. La construction de cinq nouveaux forts, solidement constitués, formant la première ligne en avant du retranchement du camp actuel ;
6. La transformation du fort actuel n° 2 en fort semblable aux précédents ;
7. La construction de deux forts, l'un en avant de Merxem, l'autre en avant de Deurne, afin d'empêcher que l'ennemi ne s'établisse, pour bombarder la ville, sur les langues de terre qui dépassent le niveau de l'inondation en ces endroits.

Le Conseil a reconnu à l'unanimité :

1. Qu'il est indispensable d'augmenter l'importance du fort projeté, en avant de l'ouvrage actuel n° 5 ;
2. Qu'il est extrêmement urgent de compléter le système de défense d'Anvers, et qu'en conséquence, il importe, au plus haut degré, que la Législature vote la totalité des crédits nécessaires pour son exécution, afin que les travaux puissent être commencés sans retard, continués sans interruption et achevés dans le plus bref délai possible.
3. Que l'exécution complète du système d'Anvers permettra la démolition d'un certain nombre des places fortes actuelles.

Bruxelles, le 7 avril 1858. Le Président Comte de Flandre, de Liem, Baron Chazal, E. de Lannoy, Renard ». Document entièrement reproduit dans DISCAILLES (Ernest), *Charles Rogier...*, IV, p. 61-62.

²⁶⁷ HYMANS (P.), *Frère-Orban, II : La Belgique et le Second Empire...*, p. 72.

Chambre. Une note fournie par le général de Lannoy évalue à 20.190.000 francs la somme à demander aux Chambres pour les travaux d'Anvers. Cette dépense aurait une double destination, l'une commerciale (plus ou moins sept millions), l'autre militaire (plus ou moins treize millions). Il faudrait diviser le budget en plusieurs fois car demander vingt millions d'un coup au Parlement lui paraît une mission impossible et il n'est même pas sûr de parvenir à faire voter en une fois la somme de treize millions. Et il ne s'agit là que de difficultés de politique intérieure déclare Rogier. Selon lui, les craintes principales que le Gouvernement doit redouter ne résident pas tant dans la fronde parlementaire que dans la réaction hostile de la France²⁶⁸.

Un accord finit cependant par s'établir entre le Roi et son Gouvernement. Le 26 mai 1858, Frère-Orban dépose un projet qui reprend à peu de choses près les conclusions du comité de défense présidé par le Comte de Flandre²⁶⁹. Les craintes de Rogier étaient fondées car la section centrale rejette à nouveau le projet de « petite enceinte », ce qui plombe d'emblée le projet avant le débat à la Chambre²⁷⁰. La position du ministre devient difficile. Ses collègues de la députation d'Anvers réclament la « grande enceinte » tandis que le Roi, prévenu des scrupules de son ministre, lui enjoint dans une lettre du 25 juillet 1858 de continuer coûte que coûte²⁷¹. Dès l'ouverture des débats le 26 juillet, les critiques fusent de toutes parts dans l'hémicycle parlementaire. Ces critiques sont diverses et proviennent non seulement de la droite catholique mais aussi de certains membres de la gauche libérale. Les députés anversois considèrent le projet gouvernemental comme un véritable carcan imposé à la métropole commerciale. Selon eux, outre les conséquences funestes pour le commerce anversois, la ville

²⁶⁸ DISCAILLES (Ernest), *Charles Rogier (1800-1885)*, IV : 1852-1885..., p. 61-67.

²⁶⁹ Voici in extenso le projet présenté devant les Chambres : « 1° Agrandir la ville de plus de 200 hectares vers le nord, au moyen d'une enceinte en terrassements couverte par l'inondation, et dont il ne faudra raser que deux fronts, lorsque sera construite l'enceinte générale ; 2° Etablir une batterie casematée sur le fleuve, au point de départ de la nouvelle enceinte ; 3° Construire un fort pentagonal en terrassements sur la rive gauche de l'Escaut, en regard des premiers fronts de l'enceinte ; 4° Agrandir le fort actuel n° 2 ; 5° Construire, à une distance de 1.200 à 1.500 mètres des ouvrages actuels du camp, et à 5.000 mètres du centre de la ville, cinq forts détachés qui seront placés de manière à bien se combiner avec la grande enceinte ; 6° Construire deux forts, l'un en avant de Merxem, l'autre en avant de Deurne, pour empêcher l'ennemi d'occuper des points d'où il pourrait bombarder l'établissement maritime. Les travaux sont évalués à 20.194.000 francs. L'exécution de ce plan a pour conséquence nécessaire la démolition d'un certain nombre de places fortes ». *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 26 mai 1858, Exécution de divers travaux d'utilité publique, Exposé des motifs, doc. n° 208, p. 1035.

²⁷⁰ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, session de 1857-1858, Exécution de divers travaux d'utilité publique, Rapport fait au nom de la section centrale par M. le général Goblet, doc. n° 256, p. 1241-1249.

²⁷¹ SHD/DAT, 1 M 1451, doc. n° 19, Barrot (Bruxelles) au Comte Walewski (Paris), le 27 mai 1858 ; DISCAILLES (Ernest), *Charles Rogier (1800-1885)*, IV : 1852-1885..., p. 71-72. WILS (L.), *Het ontstaan van de Meetingpartij te Antwerpen en haar invloed op de Belgische politiek*, Anvers, de nederlandsche boekhandel, 1963, p. 57-61.

risque de subir de plein fouet un bombardement en cas de guerre car dans le projet gouvernemental, les forts détachés ne sont pas suffisamment éloignés de l'enceinte. Les autres députés protestent contre l'augmentation des dépenses militaires. Ils n'apprécient pas spécialement la manœuvre gouvernementale qui intègre dans un vaste ensemble de « travaux d'utilité publique » les crédits pour l'extension d'Anvers. Sur le plan stratégique, la fronde se décline selon trois critiques. Premièrement, la forteresse d'Anvers ne devrait pas être constituée pour résister à un siège sans le concours de l'armée active. Il est par conséquent inutile de prévoir une garnison dans les forts de première ligne. Deuxièmement, conformément aux vœux de la section centrale, plusieurs députés réclament que le vote des crédits pour l'extension d'Anvers soit combiné à un vote pour le démantèlement de certaines places fortes devenues inutiles. Enfin, quelques parlementaires vont jusqu'à contester l'implantation d'un réduit national à Anvers et réclament à contrario la fortification de Bruxelles²⁷².

Le Gouvernement se retranche derrière l'expertise militaire. Le ministre de la Guerre, le général Berten, s'inscrit dans le sillage des commissions militaires précédentes. Il refuse de façon inflexible de marchander le vote des chambres contre des promesses quant au démantèlement d'autres places fortes. De même, selon Berten, la forteresse d'Anvers doit disposer d'une garnison de première ligne afin de pouvoir être abandonnée à elle-même dans certaines circonstances extrêmes. Préconiser la concentration absolue à Anvers reviendrait à accepter l'abandon du reste du pays aux belligérants ou à un envahisseur :

« Les idées de la section centrale, en ce qui concerne la grande enceinte d'Anvers, dérivent du nouveau système de défense générale qu'elle s'efforce de faire prévaloir et qui consiste à démolir les places fortes existantes et à concentrer l'armée sous Anvers. La section centrale semble croire que l'armée est spécialement destinée à garder et à défendre le camp retranché, tandis que cette forte position n'a été conçue que pour protéger l'armée en cas de retraite ou de revers. (...) En résumé, messieurs, le rapport de la section centrale ne conclut à rien s'il est vrai que le Gouvernement n'entend pas concentrer à Anvers la défense du pays. Or, je dis, messieurs, qu'un système de concentration absolue derrière les murs d'une forteresse, conduirait à la déconsidération de l'armée, condamnée à rester spectatrice impassible de l'invasion du pays. Une pareille conséquence, je la repousse avec énergie, et j'ai la certitude que la Chambre et le pays s'associeront au sentiment qui m'anime »²⁷³.

²⁷² HYMANS (P.), *Frère-Orban, II : La Belgique et le Second Empire...*, p. 73 ; GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes puissances...*, p. 304-309 ; DISCAILLES (Ernest), *Charles Rogier (1800-1885)*, IV : 1852-1885..., p. 70-72 ; APC, débats du 26 juillet au 4 août 1858 ; WILS (L.), *Het ontstaan van de Meetingpartij...*, p. 61-62.

²⁷³ APC, 26 juillet 1858, p. 1284.

Même si les communications avec Anvers sont primordiales, la priorité reste la jonction avec les alliés :

« Je pense que l'armée doit s'attacher à rester en communication avec Anvers ; mais j'ai dit et je le répète, qu'elle ne doit pas le faire de manière à entraver ses opérations et à paralyser ses mouvements. Or, si la place est mal constituée, si elle est insuffisamment gardée, il est de toute évidence qu'elle sera pour le commandant en chef de l'armée une source de préoccupations continuelles, qu'il n'osera s'aventurer à quelques marches du camp retranché de crainte d'en être coupé et de le voir tomber aux mains de l'ennemi, après une résistance de peu de durée. (...) L'armée belge, dit le comité de défense de 1848 'doit chercher, avant tout, à opérer sa jonction avec ses alliés, dût-elle découvrir momentanément la capitale et ses lignes de retraite par le Démer' »²⁷⁴.

Les débats sur la fortification de Bruxelles sont la résurgence d'une polémique déjà ancienne²⁷⁵. Au sein de la section centrale, quatre membres sur sept considèrent qu'il est plus judicieux de protéger la nationalité belge à Bruxelles plutôt qu'à Anvers : « Se défendre à Anvers (...) c'est abandonner le pays (...). Mieux vaut défendre le pays au cœur du pays même...²⁷⁶ ». La section centrale cite d'ailleurs pour justifier son choix la position du général Renard lors de la commission de 1847-1848. Or, le commissaire du Roi venu spécialement défendre le projet gouvernemental à la Chambre n'est autre que le général Renard. Ce dernier s'emploie dans un long exercice d'équilibriste à réviser ses considérations passées. A ses yeux, le secours allié justifie aujourd'hui le choix d'Anvers. Le général Renard vend littéralement le projet gouvernemental en le présentant comme avantageux pour tous les garants, y compris pour la France, ce qui ne manque pas de faire sourire :

« Au point de vue militaire, et quelles que soient les alliances que l'avenir nous réserve, Anvers fortifié et bien occupé prêtera un appui également efficace à la nation qui nous prêtera son appui. D'abord pour l'Angleterre cela n'a pas besoin de s'expliquer. L'Angleterre par ses flottes pouvant toujours s'approcher d'Anvers trouverait dans notre camp une excellente base d'opération. Quant à l'Allemagne, cette position est excellente pour elle, soit qu'elle occupe la Belgique, soit que, repoussée, elle ait à redouter une attaque sur ses possessions du Bas-Rhin. Anvers, tant qu'elle sera debout, empêcherait l'ennemi de se baser assez solidement sur la Meuse. Quant à la France, il est positif que la position d'Anvers, bien tenue, bien occupée, est pour elle, dans la défensive, d'un énorme avantage. Aussi longtemps qu'Anvers est entre nos mains, sa frontière du nord est inattaquable. Je vais vous citer, à cet égard, l'opinion du général Paixhans. Il conseille à

²⁷⁴ *Idem*, séance du 30 juillet 1858, p. 1325-1326.

²⁷⁵ [BRIALMONT (A.)], *Réponse d'un officier du Génie à M. Vandevelde. Pour faire suite à l'ouvrage intitulé: Faut-il fortifier Bruxelles ? Réfutation de quelques idées sur la défense des Etats*, Bruxelles, 1850, 184 p.

²⁷⁶ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, session de 1857-1858, Exécution de divers travaux d'utilité publique, Rapport fait au nom de la section centrale par M. le général Goblet, doc. n° 256, p. 1245.

la France de conserver toujours l'alliance de la Belgique. Il ajoute : 'Quelle influence n'aura pas la Belgique ? Et par exemple le chemin de fer, réunissant en peu d'heures Paris à Anvers, de la Seine à l'Escaut, les forces françaises et les forces belges, produira cet effet immense et nouveau, d'avoir dans ces deux grandes positions de Paris et d'Anvers, comme un seul camp, dont les fossés seront la Meuse et le Rhin avec toutes leurs forteresses comme ouvrages avancés' »²⁷⁷.

Malgré le soutien royal, le projet suscite trop d'opposition et est à nouveau rejeté par la Chambre le 4 août 1858. Suite à ce véritable camouflet, le Gouvernement présente sa démission au Roi qui la refuse. Le Roi choisit de remplacer le général Berten qui était un piètre orateur en nommant le général Chazal à la tête du ministère de la Guerre. Chazal avait déjà occupé le poste de 1847 à 1850. Il avait présidé les premiers travaux visant à faire d'Anvers une place de refuge pour l'armée belge en cas d'invasion²⁷⁸. Le général Chazal entre en fonction le 1^{er} avril 1859²⁷⁹.

Le projet de « petite enceinte » a donc été condamné explicitement par la Chambre. Les partisans du projet de « grande enceinte » redoublent d'énergie pour faire triompher leurs vues. Dès le 20 décembre 1858, le général de Lannoy inspecteur général des fortifications, reçoit de « Keller et Compagnie », c'est-à-dire du général Brialmont, un projet remanié de grande enceinte. Le général de Lannoy, pressenti avant Chazal pour prendre la tête du ministère de la Guerre, est dans une position délicate car il doit tenir compte de la sensibilité des Chambres mais aussi des considérations stratégiques du Roi effrayé par les dimensions du projet Brialmont. La pugnacité de Brialmont finit par payer. Il est intégré dans le cabinet du général Chazal, ce qui est un signe manifeste de l'évolution de la position gouvernementale.²⁸⁰ Plusieurs facteurs ont contribué à désamorcer le conflit en faveur de l'infatigable ingénieur, toujours prêt à réviser ses copies pour faire triompher ses vues. D'abord la volonté de Léopold Ier d'en finir au plus vite en raison du conflit franco-autrichien et des avertissements de l'Angleterre, quitte à faire l'impasse sur ses impressions défavorables face au projet de grande enceinte. Ensuite, si l'on en croit l'éloge de Paul Crockaert, la venue en Belgique du général Todleben en 1858. Le Roi aurait présenté de façon anonyme les divers projets concernant les fortifications d'Anvers à l'héroïque défenseur de Sébastopol.

²⁷⁷ APC, 27 juillet 1858, p. 1298.

²⁷⁸ DE LANNOY (A.), *Le roi Léopold Ier et la défense nationale...*, p. 136-141.

²⁷⁹ LECONTE (L.), *Le lieutenant général baron Chazal, ministre de la Guerre*, in *Carnet de la Fourragère*, XI-3, 1954, p. 206-209.

²⁸⁰ [BRIALMONT (A.)], *La vérité sur la question d'Anvers, par le général Bonsens*, Bruxelles, 1859, 24 p. ; BRIALMONT (A.), *Affaiblissement de la place d'Anvers, Projet du gouvernement*, Bruxelles, 1898, p. 5 ; CROKAERT (P.), *Brialmont. Eloges et mémoires...*, p. 170-171.

« Todleben se livre à une étude attentive et couronne le projet Brialmont. Il ne cache pas, pour le surplus, que sa faveur va au tracé polygonal ; il critique vivement la fortification bastionnée de Paris et vante l'application heureuse du tracé polygonal à diverses places qu'il a visitées. Nul ne se hasarde à contester une si haute opinion. C'est le coup de grâce pour la vieille école »²⁸¹.

Le nouveau ministre de la Guerre ne perd pas de temps. Dès le 7 avril 1859, une nouvelle commission est mise sur pied. Elle est constituée de vingt-sept membres choisis parmi les officiers de toutes armes. Le 30 avril 1859, la commission se prononce en faveur du principe de la concentration des forces défensives à Anvers. Pour la première fois, une commission propose de façon non équivoque de ne garder que les places fortes strictement nécessaires et de faire de la métropole commerciale le pivot de la défense du pays. Malgré une opposition sérieuse de plusieurs officiers dont le général de Lannoy²⁸², le projet de grande enceinte est adopté. Ce qui consacre, à quelques détails près, le projet « Keller-Brialmont ». Dans la continuité de ce choix, le colonel Lagrange, le lieutenant-colonel Neuens et le capitaine Brialmont sont envoyés en Allemagne le 3 mai 1859 pour étudier les nouveaux systèmes de fortification adoptés dans ce pays. Après leur retour, ordre est donné le 25 mai 1859 à l'inspecteur général des fortifications de rédiger un avant-projet conçu dans l'esprit du système polygonal. La boucle est bouclée²⁸³.

Il reste à présent à défendre le nouveau projet au Parlement. Ce dernier est présenté en session extraordinaire le 20 juillet. Le projet prévoit :

- « 1° la construction d'une enceinte fortifiée partant de l'Escaut entre le fort du Nord et l'ancien fort Piémontel, passant entre Dam et Merxem et entre Borgerhout et Deurne, puis longeant la gorge des forts n° 1, 3, 5, 6 et 7 et se reliant à la citadelle actuelle,
- 2° l'établissement d'un système de forts détachés dont le plus rapproché se trouve à 2.500 m. environ de la nouvelle enceinte,

²⁸¹ DE LANNOY (A.), *Le roi Léopold Ier et la défense nationale...*, p. 144-145.

²⁸² Le général de Lannoy restait opposé au système polygonal. Quant au tracé du camp retranché, selon des révélations postérieures du général de Lannoy, il ne fut pas soumis au vote de la commission. S'il l'avait été, il aurait été vraisemblablement rejeté en raison de son étendue. Le général de Lannoy décline la paternité du plan de 1859 qui n'était qu'un mirage présenté aux Chambres car des changements continuels y ont été apportés pendant son exécution dirigée d'une main de fer par le général Chazal. *APC*, 27 janvier 1865, p. 390-392.

²⁸³ MRA, Fonds Fortifications, I. GENERALITES, dossier n° 9, Résumé historique et chronologique des dispositions prises du 1^{er} avril 1859 au 1^{er} avril 1860 par le département de la Guerre pour assurer la mise à exécution du système de défense adopté par le pays. Rapport remis au Roi par le Baron Chazal. Bruxelles, le 16 mai 1860 ; CROKAERT (P.), *Brialmont. Eloges et mémoires...*, p. 170 ; DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 305-306 ; LECONTE (L.), *Le lieutenant général baron Chazal...*, p. 209.

3° la construction d'un ouvrage destiné à servir de réduit à un fort en terre que l'on construira, en cas de siège, devant Merxem, pour empêcher le bombardement de la ville de ce côté,

4° la construction d'un fort en terrassement sur la rive gauche de l'Escaut, en regard d'Austruwel, fort destiné à compléter le système de défense du fleuve »²⁸⁴.

Cette fois, la section centrale se rallie au projet. La communication faite par le Gouvernement autour du dossier a semble-t-il été meilleure grâce notamment à l'habile présentation du général Chazal²⁸⁵. Ainsi, le principe du démantèlement d'un grand nombre de places fortes est affiché de façon explicite dans l'exposé des motifs comme le corollaire obligé d'une concentration à Anvers alors que ce point était toujours resté ambigu au cours des précédentes législatures²⁸⁶. Dans son discours à la Chambre du 17 août 1859, le général Chazal réaffirme ce principe avec les précautions d'usage :

« La Chambre n'attend pas de moi que j'expose devant elle les considérations stratégiques militaires qui ont été invoquées en faveur de la démolition ou de la conservation de chacune de nos places fortes. Il me suffira de constater, sous forme d'observation générale, que la concentration de la défense sur Anvers a été considérée par tous les membres comme devant entraîner la démolition de plusieurs places frontières. Il a été reconnu toutefois, que la plupart de ces places ne devront être rasées ou démantelées qu'après l'achèvement des travaux d'Anvers. (...) Lorsque les démolitions reconnues indispensables seront terminées, notre système permanent de défense se composera :

1° D'une grande position stratégique pouvant servir à l'armée de base d'opération et de point de refuge en cas de revers.

2° Des places de Diest et de Termonde couvrant la ligne du Rupel, du Demer, de la Dyle et de la Nèthe et quelques autres places qui nous assureront le libre passage et la défense de nos deux grands fleuves.

On ne peut admettre qu'un pareil système équivaldrait à l'abandon du pays et réduirait la défense nationale à la garde de la seule place d'Anvers. En effet, grâce aux places conservées, l'armée aura des têtes de pont sur la Meuse et sur l'Escaut, et des forts à l'abri desquels la résistance nationale pourrait s'organiser dans tout le pays »²⁸⁷.

Le fait de ne pas mentionner explicitement les forteresses à démolir sur l'Escaut et la Meuse était tactiquement intelligent sur le plan politique mais augurait de débats passionnés pour l'avenir lorsque se poserait la question inévitable de l'amélioration des autres places restantes et notamment des fortifications de la Meuse. De même, est passé sous silence le rôle assigné à

²⁸⁴ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 20 juillet 1859, Exécution de divers travaux d'utilité publique, exposé de motifs, doc. n° 4, p. 55.

²⁸⁵ CHAZAL (P.), *Discours prononcés lors de la discussion du projet d'agrandissement général d'Anvers*, Bruxelles, 1859, 39 p.

²⁸⁶ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 20 juillet 1859, Exécution de divers travaux d'utilité publique, exposé de motifs, doc. n° 4, p. 55.

²⁸⁷ *APC*, 17 août 1859, p. 137.

Anvers en cas de guerre. Anvers est-il appelé à se suffire à lui-même en cas de rupture avec l'armée de campagne ? En n'apportant aucune réponse nette à cette interrogation, le Gouvernement laisse en suspens la délicate question des effectifs appelés à garnir les forts du camp retranché et il laisse croire aux députés que le démantèlement des forteresses non nécessaires à la défense du pays suffira à combler les carences en effectifs, notamment en artilleurs, de la défense anversoise.

Malgré les changements substantiels apportés, le projet suscite toujours autant d'opposition. A force d'être médiatisée, la question anversoise est devenue une source de querelles interminables. L'abandon du pays qu'induit la concentration de l'armée sur le Bas-Escaut devient une critique récurrente qui convainc de nombreux représentants du pays. Le député Dumortier, représentant de Roulers-Thielt, s'est fait le champion de cette thèse :

« Comment voulez-vous, en effet, que le pays puisse vouloir d'un système qui, dans tous les cas, l'expose, dans un moment de guerre, à être envahi par l'étranger, à être soumis aux contributions de guerre, à toutes les horreurs d'un envahissement, et qui, en fin de compte, aura pour résultat définitif de faire enlever la moitié de nos enfants pour aller combattre l'autre moitié qui se trouvera dans Anvers »²⁸⁸.

Ce souci d'une défense complète du territoire et de ses habitants réactive le vieux débat sur la fortification de Bruxelles ou de Namur. Le général Goblet, qui a manifestement le sens de la contradiction, défend désormais les partisans de la fortification de la capitale tandis que le représentant de Bruxelles Guillery défend de son côté l'établissement d'un camp retranché à Namur²⁸⁹. Significative à cet égard est la position du député libéral Paul Devaux qui s'abstient de participer aux débats du 16 août sur le sujet pour ne pas mettre le cabinet Rogier en difficulté, même s'il reste intimement convaincu de la justesse de la thèse bruxelloise²⁹⁰. Les

²⁸⁸ APC, 17 août 1859, p. 144.

²⁸⁹ APC, 16 et du 17 août 1859, p. 123-131 et p. 137-151.

²⁹⁰ « (...) Le journal de l'armée qui défendait avec tant de talent et de conviction la concentration sur Bruxelles, ne dit plus un mot sur cette question depuis un an. Pourquoi se tait-il ?... Pourquoi cache-t-on ce qui s'est dit dans la Commission des XXVII en faveur de Bruxelles, à tel point que ni le chef du cabinet, ni son collègue Frère n'en savent rien ?... Brialmont, le grand soutien d'Anvers, dans son grand ouvrage couronné par l'Académie, se rallie aux fortifications de Bruxelles, pourvu qu'on conserve quatre autres forteresses... Toutes les autorités stratégiques sont, prétend-on, contraires à Bruxelles. D'abord, qu'est-ce qu'une autorité stratégique ? En connaissez-vous beaucoup ?... Le général Jomini, voilà à peu près la seule autorité vivante et pour sûr la plus élevée. Eh ! bien, le général Jomini est le partisan le plus décidé de Bruxelles... Si un jour le Roi des Belges réfugié derrière l'Escaut perd la Belgique pour ne pas avoir pu défendre sa capitale, comme François-Joseph, à Vérone, perd la Lombardie pour n'avoir pas pu défendre Milan, et succombe comme lui devant l'influence d'un fait accompli accepté par l'Europe entière, je ne veux pas avoir à me reprocher d'avoir fait réussir par mon vote une loi dont j'avais prévu et prédit que telles pouvaient être les conséquences... L'idée qu'une question de cette importance aura été mal résolue va être un des découragements et des chagrins les plus

arguments les plus divers sont avancés contre Anvers : loin d'éloigner le danger, la métropole commerciale agrandie et modernisée de façon formidable attirera inmanquablement sur elle la convoitise des autres Puissances qui en feront un objectif de guerre ; l'établissement d'une telle place de guerre va à l'encontre des traités de 1839 qui exigent, plutôt qu'une neutralité armée, une confiance absolue dans la garantie des Puissances ; la position d'Anvers est mal choisie car l'humidité de la région provoquera la fièvre des polders dans la garnison, etc.²⁹¹ Cette opposition acharnée se reflète dans le vote final du 19 août 1859. Le projet gouvernemental est adopté à une courte majorité : sur cent et six membres présents, cinquante-sept membres répondent oui, quarante-deux répondent non et sept s'abstiennent²⁹².

e. De l'usage du camp retranché d'Anvers dans la défense belge (1859-1869) : concentration absolue ou relative ?

Sous l'influence de nouvelles théories stratégiques, des possibilités budgétaires du Gouvernement ou des progrès de l'artillerie de siège, le camp retranché d'Anvers – tel le minotaure toujours affamé – réclamera de continuelles transformations jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale²⁹³. Les plans de 1859 censés apporter une solution définitive à la défense de la métropole commerciale, ne constituent en réalité que le début d'une longue saga. A peine le projet de « grande enceinte » est-il obtenu par les libéraux anversois qu'un parti d'opposition, le *meetingpartij*, se constitue à Anvers pour contester le projet pharaonique du Gouvernement condamnant Anvers, selon ses dires, à devenir un nouveau Gibraltar ou à subir dans une guerre future le sort malheureux de Sebastopol²⁹⁴. La ville d'Anvers conteste notamment les servitudes militaires liées aux deux citadelles jouxtant le fleuve et fermant la grande enceinte au nord et au sud de la ville. Outre la gêne qu'elles provoquent sur le plan commercial, le débat s'invite sur le terrain émotionnel. Certains édiles locaux n'hésitent pas à présenter les deux citadelles comme des reliquats médiévaux destinés à contenir les agitations sociales des Anversois. Plus sérieusement, sur le plan stratégique, les représentants anversois

pesants de ma vieillesse... Ce serait déjà énorme pour moi de m'abstenir...Le sort de la Belgique, en cas de guerre européenne, ne dépendra pas des causes générales et des événements extérieurs... il est, en grande partie, entre ses propres mains ». Lettre de Paul Devaux à Rogier, Bruges, le 16 août 1859, citée in DISCAILLES (Ernest), *Charles Rogier (1800-1885)*, IV : 1852-1885..., p. 115-116.

²⁹¹ APC, 16 et du 17 août 1859, p. 123-131 et p. 137-151.

²⁹² APC, 19 août 1859, p. 187.

²⁹³ BRUSSELMANS (Jelle), *De Antwerpse vestingwerken (1830-1914). Ontstaan, bouw en functie in het defensiesysteem. Politieke impact. Gebruik en nut in oorlogstijd*, mémoire de licence en histoire (inédit), KUL, 2004 ; GILS (Robert), *Antwerpen, nationaal réduit van België, 1859-1914*, in *Revue Belge d'Histoire Militaire*, XXIX-7, 1992, p.465-488 et XXIX-8, 1992, p. 537-560 ; GILS (Robert), *Een gordel van beton: de Antwerpse pantserforten*, Anvers, Openbaar Kunstbezit in Vlaanderen, 2006.

²⁹⁴ WILS (L.), *Het Ontstaan van de meetingpartij...*, p. 181-202.

semblent découvrir avec stupéfaction que les deux citadelles doivent servir de réduit à la position ; ce qui implique dans l'esprit des stratèges qu'en dernière extrémité, la ville est susceptible d'être prise par l'ennemi tandis que les canons des deux citadelles continueraient à s'opposer à sa progression à l'intérieur même du tissu urbain anversoïse²⁹⁵. Cette opposition anversoïse est considérée de façon très critique par le général Chazal mais également par Léopold Ier qui y voient les stigmates d'un esprit profondément antipatriotique²⁹⁶.

Le *meetingpartij* recrute dans ses rangs des hommes politiques catholiques. Certains membres de ce parti, jadis plutôt favorables aux dépenses militaires, se laissent littéralement gagnés par le discours flamingant, pacifiste et démocratique du nouveau parti anversoïse. En 1863, le *meetingpartij* fait son entrée au Parlement au détriment des libéraux. Ses membres cherchent notamment à y légitimer leurs revendications urbanistiques sur le terrain stratégique. Ils soulèvent par exemple des objections sur l'opportunité de conserver au sein de la grande enceinte la citadelle du sud comme de créer au nord, à proximité de la boucle de l'Escaut et des installations portuaires, une nouvelle grande citadelle. Le parti dispose dans ses rangs d'un alibi militaire en la personne du lieutenant-colonel J. Edouard Hayez. Ce dernier, en froid avec Chazal depuis sa mise à la retraite forcée en 1861, est bien décidé à lutter contre la politique du ministre de la Guerre. En 1863, J. E. Hayez parvient à se faire élire comme représentant à la Chambre²⁹⁷. La même année, il publie de façon anonyme²⁹⁸ une brochure sur

²⁹⁵ Ville d'Anvers, *Nouvelle citadelle du Nord, Servitudes intérieures, Lettre à M. le ministre de l'Intérieur, délibérée par la commission du contentieux, composée de MM. Auger, Conard, Dhanis, Gheysens, Delvaux, rapporteur, et adoptée par le Conseil communal en séance du 7 février 1862*, Anvers, 1862, p. 11-12 ; Ville d'Anvers, *Conseil communal, Pétition adressée aux Chambres législatives et au Roi pour demander la démolition des deux citadelles, soumise au Conseil par la commission composée de MM. Van der Linden, échevin, Grisar, Van Put, Conard et Gheysens, rapporteur, et adoptée en séance publique le 1er mai 1862*, Anvers, 1862, 48 p.

²⁹⁶ Dans sa correspondance avec Chazal, le Roi considère les objections anversoïses comme des « folies ». Cependant, l'important pour le souverain est que les travaux soient poursuivis avec célérité. Il est donc prêt à étudier les doléances anversoïses à condition que cela n'affaiblisse pas la défense. En l'attente de solutions techniques, le « statu quo » des plans adoptés doit être privilégié afin de ne pas accuser de retard. Léopold Ier charge notamment le Duc de Brabant de vérifier le bon accomplissement des travaux. Ce dernier se passionne véritablement pour Anvers et salue toutes les initiatives de Chazal pour renforcer l'armée. DUCHESNE (A.), *A propos de la commémoration du fondateur de la dynastie (1865-1965), Léopold Ier et la défense nationale, d'après sa correspondance avec le général Chazal*, in *Revue belge d'histoire militaire*, XVI, 1965, p.174-175 ; ID., *A l'occasion du 50e anniversaire de la mort de Léopold II. Le Duc de Brabant et la défense nationale (1852-1865), d'après des documents inédits*, in *Carnet de la Fourragère*, XIII-3, 1959, p. 196-211.

²⁹⁷ La pugnacité du lieutenant-colonel Hayez s'explique également par un lourd différent opposant les deux hommes. J. E. Hayez, à la suite d'une lettre assez vive envoyée à Chazal, avait été placé en non-activité, arrêté et détenu à la citadelle de Diest, avant d'être relaxé sur la décision de la Haute-Cour militaire. DE VOS (Luc), *Het effectief...*, p. 126-130. LECONTE (L.), *Le lieutenant général baron Chazal, ministre de la Guerre*, in *Carnet de la Fourragère*, XI-3, 1954, p. 211 ; GARSOU (J.), *Un grand soldat, Le général baron Chazal (1808-1892)*, Bruxelles, 1946, p. 22.

²⁹⁸ Il est en effet interdit aux militaires de carrière de publier des écrits sans l'aval du ministre de la Guerre sous peine de sanctions disciplinaires. Hayez, directement concerné, explique en janvier 1864 à la Chambre que si la

les nouvelles fortifications anversoises dans laquelle il expose tous ses griefs contre les travaux entrepris par le Gouvernement. J.E. Hayez considère que le système polygonal choisi pour la grande enceinte est judicieux et ne conteste pas son utilité. En revanche, il pense que les huit forts détachés donnent à la place une telle extension que l'armée belge ne sera pas en mesure de s'y défendre sans le concours d'une armée étrangère. Il pose alors cette question : « Est-il sage d'adopter un plan dont la réussite est subordonnée à la réalisation d'un événement indépendant de notre volonté ? ²⁹⁹ » L'essentiel de la critique de J.E. Hayez se concentre sur les citadelles du nord et du sud. Selon l'officier retraité, les deux citadelles n'apportent aucun avantage à la défense générale de l'enceinte. Il conteste surtout le rôle qui leur est assigné comme réduits de la position en cas de prise de la ville. A cet effet, il aligne plusieurs arguments. Premièrement, la présence de deux réduits est incohérente sur le plan stratégique. Un seul réduit général de la position suffirait amplement. Deuxièmement, la citadelle du sud comme celle du nord sont trop petites pour que la garnison en retraite s'y réfugie. Troisièmement, les deux citadelles n'ont d'utilité défensive que du côté de la ville. Ce qui signifie donc qu'il entre bien dans l'intention du général Chazal de retourner les canons contre l'agglomération si elle est occupée par l'ennemi. Cette orientation défensive funeste est d'ailleurs confirmée par les servitudes militaires imposées à la population anversoise à cause de la présence des deux citadelles, servitudes qui suscitent la colère des représentants anversoises. Bien entendu, J.E. Hayez accuse le général Chazal d'être resté intentionnellement évasif dans ses desseins de citadelle nord lorsque le projet a été voté en 1859. Enfin, le lieutenant-colonel Hayez conteste même l'utilité des citadelles pour la défense du fleuve. C'est en aval d'Anvers, selon lui, à une assez grande distance de la ville, que la défense doit être concentrée³⁰⁰. Suite à cet écrit, une polémique s'engage tout au long de l'année 1863 entre le représentant du *meetingpartij* et Brialmont par brochures interposées³⁰¹. Brialmont entend surtout défendre le principe de la ceinture des huit forts détachés autour d'Anvers, de

brochure n'a pas l'heure de plaire au ministre en place, elle reste dans les cartons. Il faut aussi compter avec les conséquences probables sur la carrière militaire de l'auteur. *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 14 janvier 1864, p. 262.

²⁹⁹ [HAYEZ (J.)], *Coup d'oeil sur les nouvelles fortifications d'Anvers, ou la vérité sur la question anversoise, par Mangonneau, ancien ingénieur*.- Bruxelles, 1863, p. 25.

³⁰⁰ [HAYEZ (J.)], *Coup d'œil sur les nouvelles fortifications d'Anvers, ou la vérité sur la question anversoise, par Mangonneau, ancien ingénieur*, Bruxelles, 1863, 56 p. et 2 pl.

³⁰¹ [BRIALMONT (A.)], *Fortifications d'Anvers, Lettre à Mangonneau, ancien ingénieur, par Chape de la Caponnière, ingénieur nouveau*, Anvers, 1863, 8 p. ; [HAYEZ (J.)], *Deuxième coup d'oeil sur les fortifications d'Anvers, Réponse de Mangonneau, ancien ingénieur, à Chape de la Caponnière, ingénieur nouveau*, Bruxelles, 1863, 110 p. et 1 pl. ; [BRIALMONT (A.)], *Les nouvelles fortifications d'Anvers, Réponse aux critiques de Mangonneau, ancien ingénieur*, extrait du *Journal de l'armée belge*, (Bruxelles), 1863, 96 p. ; [HAYEZ (J.)], *Troisième coup d'œil sur les fortifications d'Anvers, Réplique de Mangonneau au Journal de l'armée belge*, Bruxelles, 1863, 26 p.

même que l'utilité de la citadelle nord. Un autre officier, F.P.J. Piron prend part au débat. Dans une brochure anonyme, il critique lui aussi les vues de J.E. Hayez concernant la défense du Bas-Escaut³⁰². La polémique rebondit en 1864 avec la guerre du Schleswig. Hayez soutient que la défaite danoise est une bonne illustration de ses théories. La prompte évacuation du Danewirk est un argument décisif contre les fortifications d'Anvers. Ces fortifications, dit-il, n'ayant pas été construites à la taille de l'armée belge, celle-ci abandonnera les forts et la grande enceinte pour se retirer dans la citadelle du nord, absolument comme les Danois ont abandonné leur première ligne de défense pour se retirer dans la position de Düppel³⁰³. Brialmont considère au contraire que la guerre des Duchés « a prouvé combien le système de défense concentré est supérieur à l'ancien système »³⁰⁴.

En conclusion de sa première brochure, J. Hayez déclare ne pas vouloir encore proposer de solution aux défauts qu'il dénonce, tant que le Gouvernement n'aura pas manifesté son intention d'examiner à nouveau la question en profondeur³⁰⁵. En janvier 1864, lors du débat concernant le budget de la Guerre, le député anversoise avance une solution : fortifier la rive gauche³⁰⁶ au moyen d'une enceinte entourant la Tête-de-Flandre et placer une garnison dans un petit camp retranché juste devant la digue qui limite le polder du Borgerweert. La fortification de la rive gauche aurait plusieurs avantages sur le plan stratégique. Hayez remarque que les ouvrages de campagne à construire sur la rive gauche en cas de guerre, tels que proposés par le ministre devant la Chambre le 23 décembre 1863, ne seront sans doute pas suffisants et ne pourront être réalisés à temps au moment du danger. Ils seront avantageusement remplacés par des ouvrages permanents. Autre argument non négligeable, les fortifications permettraient d'éviter l'inondation du pays de Waes très riche sur le plan

³⁰² [PIRON (F.P.J.)], *Lettres sur le camp retranché d'Anvers, Le Bas-Escaut et la défense nationale, Réponse à M. Mangonneau, par Ravelin*, Bruxelles et Namur, 1863, 71 p. ; [HAYEZ (J.)], *Quatrième coup d'oeil sur les fortifications d'Anvers, Lettres de Mangonneau, ancien ingénieur, à Ravelin*, Anvers, 1863, 65 p.

³⁰³ [HAYEZ (J.)], *Un dernier mot sur la question anversoise, par un ancien officier*, Bruxelles, 1864, 36 p.

³⁰⁴ « La longue résistance de Düppel a prouvé combien le système de défense concentré est supérieur à l'ancien système qui consistait à défendre d'abord toutes les bourgades et toutes les villes, puis les villes principales seulement, puis les villes frontières et quelques grandes places de dépôt. En effet, l'armée danoise, qui avait dû céder sans combat le Danewirk, put, quoique diminuée des deux tiers environ, par les détachements envoyés à Frédericia et à Alsen, résister deux mois dans la position de Düppel, position qui offre quelque analogie avec notre grand pivot stratégique d'Anvers. » [BRIALMONT (A.)], *La guerre du Schleswig envisagée au point de vue belge, Anvers et la nouvelle artillerie, par un officier d'Etat-major*, Bruxelles, 1864, p. 30. ; *Anvers et Brialmont, Réflexions à propos de la brochure intitulée: La guerre du Schleswig envisagée au point de vue belge, par le major Brialmont*, Bruxelles, [s.d.], 28 p. ; [BRIALMONT (A.)], *Réponse au pamphlet: Anvers et M. Brialmont, Avec un plan de la position d'Anvers*, Bruxelles, 1865, 40 p.

³⁰⁵ [HAYEZ (J.)], *Coup d'oeil sur les nouvelles fortifications d'Anvers...*, p. 44.

³⁰⁶ Les fortifications de la rive gauche constituées de l'ancien fort de Burght, du fort de la Tête de Flandre, de l'ancien fort de Calloo et du fort Isabelle étaient devenues largement obsolètes. GILS (Robert), *Vesting Antwerpen. Deel 3 : Schelde- en redeverdediging 1838-1944*, Erpe-Mere : De Krijger, 1999, 80 p.

agricole. En effet, il est prévu que l'inondation de la rive gauche soit systématiquement tendue en cas de guerre. En évitant cette inondation, l'armée belge profiterait des ressources de ce pays pour son ravitaillement. Il s'agirait aussi d'éviter la pollution durable des sols par l'eau salée afin de conserver la sympathie des populations locales. Enfin, les forts de la rive gauche permettraient surtout de justifier l'abandon des deux citadelles nord et sud puisque la position de réduit jusqu'alors dévolue à ces dernières serait transférée de l'autre côté du fleuve. Le ministre de la Guerre refuse en bloc toutes les remarques du député anversois car ce serait remettre en question tout ce qui a été décidé préalablement. Le général Chazal est particulièrement agacé par les manœuvres du *meetingpartij* qui, selon lui, tente de faire accroire de façon malhonnête que les citadelles n'ont été prévues qu'après le vote de 1859³⁰⁷.

L'aspect le plus paradoxal dans cette polémique est que l'opposition anversoise atteint un tel niveau d'agressivité qu'elle justifie d'autant plus aux yeux du ministre de la Guerre le maintien des deux citadelles dominant la ville. Il s'en confie discrètement à l'ambassadeur anglais à Bruxelles, peu de temps après le débat qui a secoué les Chambres concernant ce sujet :

« ...d'un simple point de vue militaire, il [le général Chazal] ajouta qu'un principe spécial de précaution, consistant à soumettre la ville à la complète domination des citadelles, ne devait pas être négligé en raison de l'esprit de la population d'une place comme Anvers. Qu'il était naturel dans une ville commerciale souffrant d'un siège, qu'on put moins se fier qu'ailleurs à son patriotisme. Qu'il concevait un grand stress devant l'absolue nécessité de se garder contre les conséquences de la panique, de la couardise, du mécontentement et spécialement de la collusion avec l'ennemi. Après avoir constaté le succès rencontré à Anvers par une poignée d'hommes agités et turbulents, ne cachant pas leur désaffection pour le présent ordre des choses en Belgique, aucun doute que cette situation voyant la protection et les ressources contre la trahison s'opposer à la clameur distincte contre les citadelles (comme si l'action de contrôle des éléments perturbateurs avait été instinctivement anticipée et comprise) constitue une considération très matérielle pour ne modifier en aucun cas le caractère imposant des ouvrages sur la ville »³⁰⁸.

De même, au cours de cette conversation, le général Chazal déclare que les citadelles auraient pour but, outre leur rôle de réduit, de se protéger d'une attaque surprise qui surprendrait les défenseurs avant que ne soit rassemblée la totalité des effectifs nécessaires à la défense de la première ligne, à l'extension gigantesque³⁰⁹. C'est en substance accrédi-ter du bout des lèvres la thèse de Hayez à propos de la carence en effectifs destinés à la défense de la ceinture de

³⁰⁷ APC, 23 décembre 1863, p. 154-158 et 14 janvier 1864, p. 257-267.

³⁰⁸ NA – UK, FO 10/256, Lettre de Howard de Walden (Bruxelles) à Lord John Russel (Londres), le 26 janvier 1864.

³⁰⁹ *Ibidem*.

forts détachés. En réalité, jusqu'au plus haut sommet de l'armée, les travaux d'Anvers continuent à susciter de nombreuses critiques et remarques nombreuses. En janvier 1861, un différent avait même opposé le général de Lannoy, inspecteur général des fortifications, au ministre de la Guerre. Le premier s'était toujours montré très critique à l'égard du projet de 1859 qui lui semblait répondre davantage aux diktats du général Chazal qu'à l'avis des commissions qui avaient précédé son établissement. A présent, il jugeait d'un œil tout aussi sévère la création de la citadelle nord. Une fois retraité, le général de Lannoy dénonce les manœuvres de son supérieur et qualifie le projet de 1859 de « mirage » présenté aux Chambres³¹⁰. Un autre officier proche du cabinet de la Guerre, le major L. Vandeveld, qui s'était déjà illustré par ses écrits sur la défense de Bruxelles, fait rebondir la polémique en dévoilant dans une brochure qu'il entre bien dans les intentions du Gouvernement de fortifier la rive gauche contrairement à ce qui était affirmé par le général Chazal devant la Chambre³¹¹. Difficile de dire si Chazal avait un calendrier caché. Cela n'est pas impossible. Rappelons par exemple qu'en septembre 1864, le général Eenens s'exprime positivement concernant le projet de fortification de la rive gauche lorsqu'il escorte le colonel britannique Goodenough dans le camp retranché. Les propos du commandant de la place laissent présumer que le débat était d'ores et déjà tranché en haut lieu³¹².

Quoiqu'il en soit, l'imminence du conflit austro-prussien en 1866 va convaincre le nouveau souverain Léopold II de compléter la défense d'Anvers sur la rive gauche de l'Escaut. Le 30 mars 1866, Léopold II convoque le ministre de l'Intérieur Alphonse Vandenpeereboom et lui

³¹⁰ Convoqué dans le bureau du ministre de la Guerre le 12 janvier 1861 pour donner son avis sur certaines modifications à apporter aux travaux, de Lannoy se montre trop critique au goût du général Chazal. Le 8 mai 1861, au cours d'une nouvelle entrevue orageuse, le général Chazal, reconnu pour son tempérament fougueux, provoque son subordonné en duel. Après quelques tergiversations, le duel n'a finalement pas lieu et le lieutenant-général de Lannoy obtient sur sa demande sa mise à la retraite anticipée par l'arrêté royal du 7 juin 1861. Il conserve encore sa fonction d'aide de camp du Roi pendant trois ans, jusqu'à l'âge légal de la retraite. DE VOS (Luc), *Het effectief...*, p. 130 ; LECONTE (L.), *Le lieutenant général baron Chazal...*, p. 211. ; DE LANNOY (A.), *Le roi Léopold Ier et la défense nationale...*, p. 145-147 ; APC, 27 janvier 1865, p. 390-392.

³¹¹ APC, 23 décembre 1863, p. 154-158 ; 27 janvier 1865, p. 390-392 ; VANDEVELDE (L.), *Anvers et ses fortifications*, Bruxelles, 1864, 28 p. Extrait de *Journal de l'armée belge* ; VANDEVELDE (L.), *Examen de notre état militaire au point de vue des intérêts du pays en général et d'Anvers en particulier*, Bruxelles, 1864, 84 p. Extrait du *Journal de l'armée belge*.

³¹² NA – UK, WO 33/15, doc. n° 262, Report of a professional tour by officers of the Royal Artillery in Sweden, the Netherlands and Belgium in 1864, p. 46-47. Le 24 novembre 1866, alors que Frère-Orban lui offre le ministère de la Guerre en remplacement de Chazal, Eenens répond à son interlocuteur que la tâche est immense et qu'il ne peut l'accepter. Parmi les défauts du système militaire belge, il pointe du doigt ceux du camp retranché : « Il faut fortifier la rive gauche. Quant au plan d'Anvers, il est critiquable ; il y a trop de forts, plusieurs sont inutiles, il eût été préférable d'en faire moins, mais d'en construire quelques-uns en avant ». GARSOU (J.), *Les débuts d'un grand règne, Notes pour servir à l'histoire de la Belgique contemporaine, II : De la démission du général Chazal à la retraite de Rogier et Vandenpeereboom (Octobre 1866 – Janvier 1868)*, préface de M. Albert Devèze, Ministre de la Défense nationale, Bruxelles, 1931, p. 19.

fait part de sa volonté d'utiliser les fonds de la vente de la citadelle sud pour établir des forts sur la rive gauche. Vandenpeereboom se cabre directement. Une telle politique militaire mettrait le Gouvernement en très mauvaise posture puisqu'il n'a cessé d'affirmer, surtout via le général Chazal, que les travaux de défense d'Anvers étaient complets³¹³. En réalité, seul le ministre des Finances Frère-Orban partageait les vues de son collègue de l'Intérieur tandis que le chef de cabinet et ministre des Affaires étrangères Charles Rogier ainsi que le ministre de la Guerre le général Chazal étaient désormais acquis aux mesures militaires préconisées par le souverain. Etant donné l'urgence de la situation, Léopold II est bien résolu à faire plier la résistance des deux ministres. Une fois la victoire de la Prusse consommée à Sadowa le 3 juillet 1866, le Roi subodore avec raison que la France ira réclamer des compensations à la Prusse. Par conséquent, lors du conseil royal du 8 juillet 1866, Léopold II demande qu'on fasse faire des fusils à aiguille en masse et qu'on fortifie le Bas-Escaut. Le souverain belge se heurte une nouvelle fois à la politique budgétaire de Frère-Orban. Durant le conflit austro-prussien, le conseil des ministres avait mis à la disposition du département de la Guerre une somme exceptionnelle de cinq millions que Chazal souhaite utiliser mais que Frère veut désormais récupérer. Le Roi est furieux de l'attitude de son ministre. Il propose même à Frère-Orban sur un ton de défi de vendre les chemins de fer s'il ne trouve pas l'argent nécessaire pour la défense du pays³¹⁴. Au conseil royal du 11 juillet, une position conciliante est trouvée : 1° les 5 millions seront bien dépensés pour la défense d'Anvers ; 2° Sur cette somme, on pourra prélever une petite part pour faire camper une partie de l'armée, sauf à appeler ensuite une autre partie au camp ; 3° les divisions seront formées comme elles devraient l'être en cas de guerre ; 4° des officiers seront chargés de remplir les fonctions d'Etat-major comme en cas de guerre, mais sans nomination ; on rappellera les garnisons des petites places au camp d'abord, puis le reste. En revanche, les fortifications du Bas-Escaut sont reportées à plus tard³¹⁵.

L'opposition des membres les plus influents du cabinet à la politique militaire royale va néanmoins se poursuivre. Le blocage est encore plus net lorsque Vandenpeereboom est nommé ministre de la Guerre ad interim le 20 septembre 1866 suite à la demande de

³¹³ Jules Garsou note malicieusement dans ses commentaires de ce passage des Mémoires d'Alphonse Vandenpeereboom que « De tout temps, en Belgique et ailleurs, en matière de défense nationale, il a fallu ruser avec les parlementaires, avec les ministres aussi. Les leçons de l'histoire sont si vite oubliées ! » GARSOU (J.), *Les débuts d'un grand règne, Notes pour servir à l'histoire de la Belgique contemporaine, I : De la mort de Léopold Ier à la retraite du général Chazal (Décembre 1865 – Novembre 1866)*, préface de M. Henri Pirenne, Bruxelles, 1931, p. 38.

³¹⁴ GARSOU (J.), *Les débuts d'un grand règne...*, I, p. 89-91.

³¹⁵ *Idem*, p. 97.

démission du général Chazal. Le départ du ministre s'explique sans doute par l'opposition de ses collègues à sa politique de réorganisation de l'armée. Immédiatement, Vandenpeereboom marque son opposition à l'utilisation des crédits restants pour acquérir des terrains dans le Bas-Escaut afin de relever les forts La Perle et Philippe. Vandenpeereboom pense qu'il serait bon, dans l'indécision stratégique générale, de nommer une commission chargée d'étudier l'organisation militaire du pays et tout spécialement la défense anversoise mais Frère-Orban s'oppose à cette idée et préfère gagner du temps³¹⁶. Cependant, plus le temps passe, plus le remplacement du général Chazal pèse sur la position du cabinet. On ne peut laisser le portefeuille de la Guerre à un civil. La nomination d'un nouveau ministre de la Guerre est problématique car un fossé sépare les vues militaires du Roi et celle du cabinet. Et il est difficile de trouver un chef dans l'armée qui ne soit pas acquis aux projets du souverain concernant la défense anversoise. Finalement, le choix tombe sur le général Goethals nommé le 13 décembre³¹⁷. Ce dernier, pressé par le Roi, met directement en chantier les travaux d'une commission mixte. La commission est créée par arrêté royal du 20 décembre 1866 et doit solutionner les nombreuses questions militaires apparues au cours des dernières années. Les affaires non résolues du maintien des citadelles et de la fortification de la rive gauche ne font pas partie des débats de la commission, ni d'ailleurs celle de savoir s'il faut améliorer Termonde ou établir des fortifications en avant d'Anvers, à Lierre et Malines. Les débats sont essentiellement consacrés à la réorganisation de l'armée et n'abordent que subsidiairement le rôle des places fortes³¹⁸.

Dans le domaine stratégique, une question cruciale est toujours en suspens depuis 1859. Quel sera le rôle assigné à Anvers en cas d'invasion ? Faut-il y attendre patiemment le secours d'un allié, ce qui permettrait de ne pas nécessairement prévoir une forte garnison ? Faut-il au contraire pourvoir la forteresse d'une garnison suffisante en prévision d'une rupture de l'armée de campagne avec Anvers ? Selon les membres de la commission, il faut tirer les

³¹⁶ GARSOU (Jules), *Les débuts d'un grand règne...*, I, p. 152-153 et II, p. 10 ; p. 21 et p. 178-180 ; ID, *Le Général Baron Chazal...*, p. 25-27 ; DISCAILLES (Ernest), *Charles Rogier...*, IV, p. 259-261.

³¹⁷ GARSOU (Jules), *Les débuts d'un grand règne...*, II, p. 24 ; DISCAILLES (Ernest), *Charles Rogier...*, IV, p. 262-265.

³¹⁸ Lors de la première séance de la commission le 16 janvier 1867, le général Baron Goethals ministre de la Guerre, soumet les questions suivantes à la commission mixte composée de quatorze députés et de quatorze militaires : « 1° Quel doit être l'effectif de l'armée pour assurer la défense du pays ? 2° Y a-t-il lieu d'apporter des modifications à l'organisation de l'armée en raison des changements introduits dans le système de nos places fortes et des progrès accomplis dans l'art militaire ? 3° Les rapports numériques qui existent aujourd'hui entre les diverses armes doivent ils rester les mêmes ? 4° Le mode de recrutement de l'armée doit-il être modifié ? » DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 335-336 ; DE VOS (Luc), *Het effectief van de Belgische Krijgsmacht...*, p. 142.

leçons des divers conflits qui sont venus littéralement bouleverser « l'art de la guerre » : guerre du Schleswig-Holstein dite « des duchés » en 1864 ; guerre de sécession de 1861 à 1865 ; guerre austro-prussienne de 1866. Ces campagnes militaires suscitent en Belgique bien des interrogations sur l'adéquation du nouveau système adopté en 1859 avec les progrès de l'armement et surtout sur le recrutement et la mobilisation. L'Europe est frappée de stupeur à propos de la supériorité acquise par la Prusse sur la vieille puissance habsbourgeoise. Très vite les écrivains militaires pointent du doigt les causes de la défaite. La supériorité du système prussien est due à son utilisation judicieuse des chemins de fer pendant la mobilisation mais aussi au système de conscription adopté par la Prusse pendant les guerres napoléoniennes³¹⁹.

La grande crainte des stratèges belges est désormais d'être surpris par l'ennemi en pleine phase de concentration, de ne pouvoir constituer à temps ni l'armée de campagne, ni les garnisons de forteresses. Au lendemain de Sadowa, il s'agit aussi de s'interroger sur l'effectif nécessaire à la défense du pays. Le chiffre établi lors de la dernière commission mixte de 1851 n'est-il pas désormais largement sous-évalué ? La garde civique, institution militaire bourgeoise intégrée de façon très optimiste dans les plans de mobilisation, doit également subir une réforme en profondeur sous peine d'être totalement inefficace au moment du danger. Il est question d'organiser le premier ban afin qu'il contribue à former la réserve de l'armée³²⁰. Les nombreuses brochures de Brialmont³²¹ destinées à sensibiliser l'opinion publique comme celle des membres de la commission sont remarquées à l'étranger, parce que la question des effectifs conditionne la crédibilité de la défense anversoise et la résistance de

³¹⁹ HÄMMERLE (Christa), *Die k. (u.) k. Armee als ‚Schule des Volkes‘? Zur Geschichte der Allgemeinen Wehrpflicht in der multinationalen Habsburgermonarchie (1866-1914/18)*, in JANSEN (Christian), *Der Bürger als Soldat, Die Militarisierung europäischer Gesellschaften im langen 19. Jahrhundert : ein internationaler Vergleich*, Essen, Klartext, 2004, p. 175-179.

³²⁰ DE VOS (Luc), *Het effectief van de Belgische Krijgsmacht...*, p. 137-141 ; LECLERCQ (Pierre), *Histoire de la garde civique*, Bruxelles, Labor, 2005, p. 96-97.

³²¹ L'infatigable ingénieur militaire belge se lance à nouveau dans une vaste campagne de sensibilisation au cours de laquelle il ne souffre aucune contradiction. [BRIALMONT (A.)], *La Belgique doit armer, Conseil patriotique d'un vieux belge*, Bruxelles, 1866, 29 p. ; [BRIALMONT (A.)], *Réorganisation du système militaire de la Belgique, par un officier supérieur*, Bruxelles, 1866, 67 p. ; [DELAPS (L.)], *Lettre d'un fantassin à M. le lieutenant-colonel Brialmont, du corps d'Etat-major, auteur de la brochure sur la réorganisation de l'armée belge*, Bruxelles, 1866, 11 p. ; BRIALMONT (A.), *Considérations sur la réorganisation de l'armée, Justification du quadrilatère, Le volontarisme jugé au point de vue belge, Projet de réorganisation de la garde civique, Réponse aux critiques*, Bruxelles, Muquardt 1866, 68 p. ; [DELAPS (L.)], *Deuxième lettre d'un fantassin à M. le lieutenant-colonel Brialmont, du corps d'Etat-major, Réponse à ses considérations sur la réorganisation de l'armée*, Bruxelles, 1867, 34 p. ; RENARD (B.E.C.), *Réorganisation de la garde civique, Les corps de volontaires, Réponse aux objections présentées par l'auteur des Considérations sur la réorganisation de l'armée, au sujet de l'institution des volontaires*, Bruxelles, 1867, 20 p. ; BRIALMONT (A.), *Etudes sur l'organisation des armées et particulièrement de l'armée belge*, Bruxelles, 1867, 327 p.

l'armée belge dans un conflit futur³²². La commission de 1866 reconnaît à l'unanimité que l'effectif général de l'armée permanente fixé à 100.000 hommes depuis la loi organique de 1853 est nécessaire à la défense du pays. Cependant elle pense qu'il est nécessaire de lui adjoindre une réserve de 30.000 hommes³²³.

A nouveau les débats de la commission de 1866 synthétisent bien les diverses théories stratégiques en présence. Le lieutenant général Eenens défend le principe d'une concentration de l'ensemble de l'armée belge à Anvers :

« Il faut bien rassembler l'armée quelque-part ; où pourrait-on mieux le faire qu'à Anvers ? Mais si on la rassemblait ailleurs, si on la rassemblait au Camp de Beverloo par exemple, ou pourrait dire aussi que c'est là abandonner le pays, au moment du danger, pour aller s'enfermer honteusement à Beverloo. Quoi de plus rationnel que de concentrer l'armée sur sa base même d'opérations, conformément aux règles de l'art militaire, afin d'être prêt à agir d'après les événements ? Quoi de plus naturel que de la rassembler dans la position préparée de longue main pour sa concentration, là où seront réunis ses dépôts, son matériel, ses magasins de toute espèce ?³²⁴ »

Le lieutenant général Eenens admet du bout des lèvres que l'armée de campagne puisse s'éloigner de sa base même s'il ne conseille absolument pas de le faire car « si elle ne s'y trouve pas, elle risquera fort de ne plus pouvoir y rentrer »³²⁵. Par prudence, il pense qu'il est souhaitable de doter Anvers d'une garnison complète, « sans compter sur l'armée de campagne »³²⁶. Mais les opinions d'Eenens ne sont pas partagées par ses collègues. Le lieutenant général Frison déclare pour sa part que si l'armée se retirait immédiatement dans le grand réduit, l'opinion publique ne pourrait pas l'interpréter autrement que comme un abandon du pays. « Cette pensée, menaçante pour les populations, humiliante pour l'armée, a pris une certaine consistance ; elle a été exploitée et il n'est pas nécessaire je pense, de faire

³²² Le 3 novembre 1866, l'ambassadeur anglais transmet à son ministre le pamphlet du général Brialmont sur la réorganisation de l'armée belge. Selon lui, il a causé une grande sensation en Belgique et exprime officiellement les vues du ministère de la Guerre. Le ministre anglais reconnaît une grande valeur aux critiques formulées par Brialmont contre le système militaire belge mais la question budgétaire risque bien d'être un frein gigantesque aux ambitions de l'ingénieur militaire. NA – UK, FO 10/271, Lettre de Howard de Walden (Bruxelles) à Stanley (Londres), le 3 novembre 1866. La plupart des ouvrages de Brialmont rédigés en 1866-1867 sont abondamment utilisés un peu plus tard dans l'ouvrage du géographe militaire allemand CARDINAL VON WIDDERN (Georg), *Belgien, Nordfrankreich, der Niederrhein und Holland als Kriegsfeld*. Supplement zu „Rhein- und Reinfeldzüge“, Breslau, Verlag von Max Mäzler, 1870, VII-240 p. Cet ouvrage s'accompagne d'un plan des nouvelles fortifications d'Anvers.

³²³ DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 65.

³²⁴ *Procès-verbaux des séances de la commission instituée par arrêté royal du 19 décembre 1866, n°362, pour examiner si l'organisation actuelle de l'armée, répond aux nécessités de la défense nationale*, Bruxelles, 1867, p. 15-16. [Abrégés désormais de la manière suivante PV 1866].

³²⁵ *Ibidem*.

³²⁶ *Ibidem*.

ressortir le mauvais effet qu'elle produit dans le pays et les dangers qu'elle représente »³²⁷. Le lieutenant général Frison compare le territoire belge à une place forte dont Anvers serait la citadelle. Il s'agit donc de défendre le territoire belge « pied à pied » avant de se retirer dans la « citadelle Anvers » pour s'y maintenir autant que possible³²⁸. Cette idée est partagée par la majorité des membres de la commission. Le général Soudain de Niederwerth rappelle en outre le rôle « auxiliaire » que l'armée de campagne belge aurait à jouer si des alliés venaient au secours de la Belgique³²⁹. Enfin de son côté, le général Renard pense que l'armée de campagne aurait une grande influence en cas de guerre franco-allemande, si elle se positionnait intelligemment pour empêcher l'utilisation du territoire. En 1866, le spectre d'une invasion française fait donc progressivement place dans les esprits à un danger équivalent en provenance de l'Est. Le général Renard soutient même une thèse audacieuse pour l'époque en suggérant qu'en pareil cas de figure, l'armée belge serait déliée de ses liens de neutralité et pourrait définir ses alliances en toute liberté:

« ...il suffit d'étudier la configuration des frontières de l'Allemagne et de la France pour reconnaître que celle de ces deux puissances qui pourrait occuper la Belgique et prendre position sur la Meuse, acquerrait une très grande prépondérance. Si les Allemands sont obligés d'attaquer la frontière est de la France, ils rencontrent les Vosges, les défilés de l'Argonne et d'autres obstacles sérieux qui permettent à une faible armée de les arrêter longtemps. Si la Belgique, au contraire, leur est ouverte, ils peuvent attaquer la France par son côté le plus vulnérable. La réciproque est vraie pour les Français. En effet, postés sur la Meuse belge, ils ne sont plus qu'à 20 lieues du Rhin, tandis que leur frontière est se trouve à 50 lieues de ce fleuve. Si, au lieu de livrer le pays au premier envahisseur, nous l'occupons fortement, les belligérants se garderont bien d'y porter le théâtre de la guerre. La violation de notre territoire nous dégagerait des liens de neutralité et nous serions libres d'agir et de prendre parti suivant nos intérêts. Si nous avons une bonne armée de campagne, il n'est pas possible qu'une armée française ou allemande traverse la Belgique sans nous avoir battus complètement et sans être obligée de s'emparer d'Anvers. Il lui serait impossible de laisser sur ses flancs ou sur ses derrières une position de cette importance et une armée intacte. Si, au contraire, nous n'avons pas d'armée en campagne, il suffirait à l'ennemi de neutraliser la garnison d'Anvers avec un faible corps d'observation posté sur les Nèthes »³³⁰.

D'un côté nous avons donc les partisans assez rares de la concentration totale, de l'autre, ceux qui répugnent à considérer l'armée belge comme prisonnière des murs d'Anvers. Brialmont ne fait pas partie des officiers participant aux travaux de la commission de 1866. Bien

³²⁷ *PV 1866*, p. 19.

³²⁸ *PV 1866*, p. 268-269.

³²⁹ *PV 1866*, p. 22.

³³⁰ *PV 1866*, p. 233. A la lecture de ces propos, on comprend mieux pourquoi le général Renard, devenu ministre de la Guerre en janvier 1868, va s'intéresser de près à la ligne de la Meuse comme barrière entre la France et l'Allemagne.

renseigné sur les différentes thèses en présence, Brialmont cherche néanmoins à influencer les milieux militaires par ses nombreuses publications. Pour contenter tout le monde, l'ingénieur militaire prêche un juste milieu par l'établissement d'un quadrilatère défensif qui permettrait une certaine marge de manœuvre à l'armée de campagne sans pour autant compromettre ses communications avec la forteresse d'Anvers :

« Termonde, forme avec Lierre, Malines et Anvers un grand quadrilatère dont le côté ouest (Anvers, Termonde) est protégé par l'Escaut, le côté sud (Termonde, Malines) par le Rupel et la Dyle, le côté est (Malines, Lierre) par la Nèthe et le côté nord (Lierre, Anvers) par le canal de jonction, les prairies marécageuses et les nombreux affluents des deux Nèthes. Tous ces cours d'eau sont endigués et soumis à l'action des marées ; on peut donc en perçant les digues, inonder une grande partie de leur vallée et restreindre ainsi les débouchés à un petit nombre de points faciles à défendre. Ces points, que l'on protégerait au moyen de lunettes et de redoutes à construire au dernier moment, sous la protection des ouvrages permanents de Malines et de Lierre, seraient Duffel, le pont de chemin de fer et Waelhem. (...) Si, en effet, l'ennemi assiégeait Anvers en laissant Termonde, Malines et Lierre sur les flancs et sur les derrières, il violerait tous les principes de la stratégie. Il devrait donc, avant de commencer cette opération, se décider à faire un ou deux sièges ou à former plusieurs détachements qui l'affaibliraient considérablement »³³¹.

Le problème bien entendu est que ce quadrilatère nécessite à nouveau des dépenses conséquentes puisqu'outre Anvers et Termonde, il faut fortifier Lierre et Malines. Brialmont rencontre de fortes critiques. On l'accuse d'en vouloir toujours plus³³². Il répond impassiblement à ses détracteurs que le quadrilatère « est le complément inévitable de l'œuvre de 1859 »³³³. Cette opinion était vraisemblablement partagée par Chazal qui n'avait jusque-là affirmé l'inverse que par pur calcul politique afin de faire accepter les crédits par le cabinet et par les Chambres³³⁴.

³³¹ [BRIALMONT (A.)], *Réorganisation du système militaire de la Belgique, par un officier supérieur*, Bruxelles, 1866, p. 56.

³³² « L'idée du quadrilatère est donc une idée déjà ancienne. Je n'ai fait que la rajeunir, la développer et la mettre en rapport avec les progrès qui ont été réalisés dans la fortification et dans l'artillerie, depuis l'invention des canons rayés. M'appuyant sur des faits et des considérations techniques d'une vérité incontestable, j'ai soutenu que la possibilité de défendre efficacement Malines avec des fortifications à construire au moment de la guerre n'existe plus aujourd'hui. La principale raison que j'ai fait valoir, c'est que l'artillerie, avec ses canons rayés de campagne, peut démolir de loin des batteries flanquantes à ciel ouvert, et percer du premier coup des parapets de 4 à 5 mètres d'épaisseur. Dans ces conditions, la fortification passagère doit nécessairement faire place à la fortification mixte, qui est précisément celle que je propose pour Malines. Voilà donc à quoi se réduisent et la grande hardiesse que je me suis permise, et le terrible quadrilatère avec lequel on a cherché à effrayer les badaux (sic) d'Anvers ! » BRIALMONT (A.), *Considérations sur la réorganisation de l'armée, Justification du quadrilatère, Le volontarisme jugé au point de vue belge, Projet de réorganisation de la garde civique, Réponse aux critiques*, Bruxelles, Muquardt, 1866, p. 9.

³³³ *Idem*, p. 15.

³³⁴ Le 19 novembre 1866, Vandenpeereboom écrit : « On a accusé le général Chazal d'être d'accord avec Brialmont qui, dans une brochure récente, propose entre autres choses de fortifier Lierre et Malines, afin de faire

A l'épineuse question militaire, vont venir s'ajouter les querelles de personnalités entre Rogier et la jeune garde du parti libéral incarnée par Frère-Orban à propos de la gestion de la question romaine, luxembourgeoise et des dissentiments confessionnels au sein du cabinet relatifs à un projet de loi sur les écoles d'adultes risquant de porter atteinte à la loi Nothomb de 1842. La chute du cabinet Rogier est désormais inéluctable. Parmi les conditions visant à former un nouveau cabinet, Léopold II pose en premier lieu l'amélioration des fortifications d'Anvers. Frère, triomphant et heureux de voler sa place à Rogier, accepte de céder alors qu'il avait été le plus ardent opposant à la fortification de la rive gauche. Le général Renard, bon orateur, remplace le général Goethals³³⁵. Toutes les conditions sont réunies pour que la réforme militaire passe conformément aux vues royales. Sur le plan des effectifs, la montagne accouche cependant d'une souris. Le vote de la loi militaire a lieu le 5 avril 1868 après des débats très vifs. Le contingent ne sera augmenté que graduellement de 12.000 hommes au lieu des 13.000 primitivement annoncés. Ce contingent est divisé en deux parties, l'une active de 11.000 hommes, l'autre de réserve de 1000 hommes assignés à l'infanterie. Par conséquent, le contingent de 100.000 hommes, chiffre théorique de l'armée belge en temps de guerre, ne pourra être atteint qu'après plusieurs années. En attendant, le rappel des neuvième et dixième classes théoriquement licenciées est toujours d'actualité. De même, la constitution d'une réserve nationale est reportée aux calendes grecques³³⁶. Dans la mesure où cette réserve nationale ne fut organisée qu'en 1886, De Ryckel note malicieusement dans son « Mémoire sur la défense de la Belgique » rédigé en 1909-1910 que le plan de campagne de l'armée belge de 1868 à 1887 ne pouvait qu'être basé à terme sur le système de concentration avec

avec Anvers et Termonde un quadrilatère belge. Je serais tenté de croire que cet accord existe car dès le mois d'août dernier Chazal a envoyé à Malines un capitaine de génie pour étudier le terrain et faire des plans. On a adjoint d'autres officiers à ce capitaine (Vleminckx). On dit qu'ils ont pour mission d'étudier les plans de fortifications passagères à établir au moment de la guerre, mais j'ai la conviction qu'ils sont chargés secrètement d'étudier les fortifications permanentes dont parle la brochure ». [GARSOU (Jules), *Les débuts d'un grand règne...*, II, p. 16-17]. Lors d'une rencontre avec Léopold II, le 4 mars 1867, Vandenpeereboom obtient la confirmation du double jeu de Chazal. «...s'il a parlé dans un autre sens c'était pour ne pas effrayer d'abord les contribuables en n'annonçant pas toutes les dépenses à faire, puis pour entrer dans les vues politiques du cabinet qui avait le conflit avec Anvers sur les bras ». GARSOU (Jules), *Les débuts d'un grand règne...*, II, p. 59.

³³⁵ LUYKX (T.), *Politieke geschiedenis van België*, Amsterdam/Bruxelles, Elsevier, 1973, p. 143-144 ; GARSOU (Jules), *Les débuts d'un grand règne...*, p. 142-162. Emile Banning attaché au ministère des Affaires étrangères note que c'est surtout l'échec de Rogier dans sa campagne luxembourgeoise qui fut le principal motif de sa retraite le 3 janvier 1868. STENGERS (J.) (éd.), *Textes inédits d'Emile Banning*, Bruxelles, Académie Royale des Sciences coloniales, Classe des Sciences morales et politiques, 1955 (coll. Mémoires in 8°, nouvelle série, tome II, fascicule 3 et dernier), p. 27.

³³⁶ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 4 mars 1868, p. 320 ; APC, 5 avril 1868 ; DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 355-367 ; DE VOS (Luc), *Het effectief van de Belgische Krijgsmacht...*, p. 143-157.

abandon du pays, malgré la volonté des membres de la commission de laisser plus de marge de manœuvre à l'armée de campagne³³⁷.

En revanche, le dossier des fortifications anversoises et de Termonde évolue conformément aux vues royales. Les anciennes déclarations du général Chazal et de Frère concernant Anvers sont évacuées par ce dernier au moyen d'une simple pirouette oratoire. Selon le nouveau chef de cabinet, depuis que la polémique a éclaté dans les années 1863, le Gouvernement a toujours manifesté son intention d'analyser le dossier « dans son calme, dans son impartialité, et avec l'esprit bienveillant dont il est animé (...). L'engagement que nous avons pris alors, nous venons le tenir aujourd'hui en annonçant notre résolution de proposer la vente des terrains de la citadelle du Sud pour en appliquer le produit au remplacement, sur la rive droite, des établissements militaires qui se trouveront supprimés et à l'établissement de deux forts et d'une digue défensive sur la rive gauche. Ce dispositif, avec l'appui de Termonde, donne à l'armée les moyens d'opérer sur les deux rives du fleuve et permet l'abandon de la citadelle de Gand »³³⁸. Le nouveau ministre de la Guerre le lieutenant général Renard justifie l'abandon des deux citadelles tout en assurant aux députés inquiets qu'il n'entre aucunement dans l'intention du Gouvernement de créer une marine militaire pour défendre l'Escaut :

« ...les citadelles ont complètement changé d'objet depuis qu'on a admis en principe que la rive gauche serait fortifiée. Il fallait des réduits à l'enceinte de la rive droite ; mais ils perdent toute leur importance dès qu'on élève de nouvelles défenses sur la rive gauche, parce que c'est cette rive qui devient le véritable réduit de la position. Ainsi donc, il est bien entendu que c'est l'établissement des forts sur la rive gauche qui permet au Gouvernement de sacrifier les deux citadelles sur la rive droite. Quant à la marine militaire, je n'ai pas besoin de dire que le Gouvernement n'a aucune intention de la créer »³³⁹.

En réalité, la destruction de la citadelle sud est l'objectif prioritaire du Gouvernement car la conservation de la citadelle nord est toujours débattue. Au nord, il s'agirait surtout de donner des gages à la représentation anversoise en abattant le front intérieur de la citadelle qui gêne le développement commercial de la ville. Le front intérieur de la citadelle nord effraie également la population car en cas d'investissement de la ville par l'ennemi, les canons de la citadelle s'y installeraient pour battre l'intérieur de l'agglomération. De son côté, Brialmont souscrit à l'opportunité d'ouvrages sur la rive gauche ; en revanche, il maintient contre vents et marées

³³⁷ DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 62-67.

³³⁸ APC, 14 janvier 1868, p. 383

³³⁹ APC, 21 janvier 1868, p. 441.

la nécessité de conserver sur la rive droite la citadelle nord avec son front intérieur, d'une part pour la défense du fleuve et d'autre part comme tête de pont vers la rive gauche en cas de retraite³⁴⁰. Le général Brialmont invoque dans sa brochure l'autorité d'une commission spéciale de huit généraux qui s'est prononcée à l'unanimité pour le maintien en l'état de la citadelle nord³⁴¹.

Au cours de la discussion du budget du ministère de la Guerre, le Gouvernement transmet une note à la Chambre sur les « travaux à exécuter par suite de la suppression de la citadelle du sud et de l'arsenal de guerre à Anvers »³⁴². Le Gouvernement prépare également le terrain en vue vraisemblablement d'établir un quadrilatère défensif. En plus d'une double tête de pont à Termonde et d'un « système à compléter sur le Bas-Escaut », il évoque discrètement dans sa note la possibilité d'employer des ressources excédentaires « à des travaux utiles pour la défense et par exemple à l'établissement de travaux permanents sur certains points où des travaux de campagne ont été reconnus nécessaires par toutes les commissions qui, depuis 1851, se sont occupées de cet objet »³⁴³. Le lieutenant général de Ryckel affirme dans son historique de l'établissement militaire de la Belgique que « c'était aux défilés de Malines et d'Aarschot, qu'il était fait allusion »³⁴⁴. En effet, nous avons vu que la nécessité de fortifier ces deux défilés a toujours été affirmée au sein des commissions militaires belges. Quoi qu'il en soit, le 29 janvier 1868, le lieutenant général Renard affirme que le Gouvernement n'a pas l'intention de fortifier Malines et d'en faire une place de guerre. En revanche, la position de Lierre est placée sur le même pied que celle de Termonde :

« Quant aux fortifications passagères dont on parle, il est évident que dès l'instant que nous occupons la rive droite, nous ne nous enfermerons pas immédiatement dans les forts et que les cours d'eau que nous avons devant nous nous serviront de lignes de défense. La première chose à exécuter sera de couvrir par des fortifications passagères les ponts dont nous désirons rester maîtres. Il est évident que nous établirons une tête de pont en avant

³⁴⁰ BRIALMONT (A.) (Lieutenant-colonel), *Utilité de la citadelle Nord*, Bruxelles, C. Muquardt, 1868.

³⁴¹ A la Chambre, le député antimilitariste Coomans, armé de la brochure de Brialmont, reproche au lieutenant-général Renard d'aller à l'encontre de l'avis des experts dans le dossier de la citadelle nord. *APC*, 29 janvier 1868, p. 507.

³⁴² « **A. Sur la rive gauche de l'Escaut** : 1° Fort de Burght ; 2° Fort de Zwyndrecht ; 3° Digue défensive et route militaire sur la rive gauche. **B. Sur la rive droite** : 1° Prolongement de l'enceinte jusqu'à l'Escaut, pour fermer la trouée que formerait dans cette enceinte, la démolition de la citadelle ; (...) 9° Redoute de Hoeipolder pour défendre l'Escaut en amont. Il y a lieu en outre de construire le fort de Merxem. **Travaux à exécuter à Termonde** : Construction d'une citadelle sur la rive gauche. Amélioration de la place actuelle (terrassements et locaux à l'épreuve). » *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 28 janvier 1868, doc. n° 80 ; DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 322.

³⁴³ *Ibidem*.

³⁴⁴ DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 397.

de Lierre, car cette ville offre un grand débouché sur la Nèthe, comme Termonde en donne un semblable sur l'Escaut. Quand une armée est faible en nombre, c'est au moyen des fortifications passagères, et par le choix des positions, qu'elle diminue son infériorité relative. Certes, messieurs, s'il nous restait assez de fonds disponibles pour commencer pendant la paix les travaux relatifs à une tête de pont en avant de Lierre, nous mettrions la main à l'œuvre »³⁴⁵.

f. L'abandon des dernières forteresses sur la frontière française : vers une nouvelle Barrière belge sur la Meuse ?

Au lendemain du vote de 1859, les places fortes belges encore en activité étaient au nombre de quinze : petit fort de Dinant ; petit fort de Huy ; Namur ; citadelle de Liège ; fort de la Chartreuse à Liège ; Tournai ; Audenarde ; citadelle de Gand ; Termonde ; Anvers et dépendances ; Charleroi ; Mons ; Diest ; Ostende ; Nieupoort³⁴⁶. A partir du vote de 1859, le maintien de ces forteresses ne suscite plus guère de débats passionnés car les esprits sont alors canalisés par la problématique anversoise. Il règne d'ailleurs en matière de fortifications un flou artistique savamment entretenu par Chazal qui règne en autocrate sur la politique défensive du pays. Mais certains députés sont impatients. En janvier 1863, une certaine grogne est perceptible au sein de la représentation gantoise. Le député Kervyn de Volkaersbeke rappelle au ministre de la Guerre la promesse faite en 1859 du démantèlement d'un certain nombre de places fortes. Or il constate que l'on a bien démoli quelques places sur la frontière mais qu'aucune autre n'est tombée sous le marteau des démolisseurs. Il regrette notamment cette situation à Gand où la ville s'étend et souffre des servitudes militaires. Le député Debaets renchérit en se plaignant de l'incohérence des servitudes militaires à Gand. On permet tout et son contraire. Certains bâtiments sont construits tandis que d'autres sont détruits sans aucune logique ! Le ministre de la Guerre est bien obligé de reconnaître qu'il y a eu des lacunes en la matière et que certaines bâtisses ont été élevées alors qu'elles n'auraient pas dû l'être³⁴⁷.

Rappelons qu'il avait été décidé en théorie de ne procéder à aucune démolition tant que les travaux d'Anvers ne seraient pas achevés. En réalité, contre l'avis des commissions précédentes, certaines forteresses sont démolies plus promptement que d'autres. Pour couper court aux récriminations des députés gantois, le général Chazal signale les localités où des

³⁴⁵ APC, 29 janvier 1868, p. 507.

³⁴⁶ MAEB, IND, I, Lettre de Van de Weyer (Londres) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 21 mars 1859.

³⁴⁷ APC, 20 janvier 1863, p. 249-255.

destructions ont été entreprises depuis son entrée au ministère. C'est le cas de la ville basse de Charleroi, de l'enceinte de Namur, de Nieuport³⁴⁸, Mons³⁴⁹ ou de la ville d'Audenarde³⁵⁰. En revanche, il coupe court à toute idée du démantèlement de Gand. En 1859, il avait bien spécifié que seraient conservées les citadelles assurant sur les deux grands fleuves du pays le passage de l'armée belge en cas de guerre :

« Quant à la citadelle de Gand, il n'a jamais été question de la démolir. Dans la discussion sur les fortifications d'Anvers, j'ai dit que notre système de défense comporte une base unique d'opération et des postes fortifiés sur les deux grands cours d'eau qui traversent le pays, pour servir de points d'appui à l'armée en campagne et faciliter ses opérations. Ce système entraîne la conservation des citadelles de Liège, de Namur, de Tournai et de Gand et, par conséquent, il ne peut être question de la démolition de cette dernière citadelle »³⁵¹.

Les propos tenus en 1859 par le général Chazal ou le commissaire du Roi en faveur du système de concentration à Anvers sont manifestement détournés par certains députés à la Chambre pour tenter de justifier la démolition de places plus importantes comme Gand, Liège ou Namur. Toutefois, figure rhétorique, volonté de ne se fermer aucune porte ou plan prémédité, le général Chazal n'évacue pas la possibilité plus tard d'une centralisation absolue des moyens de défense autour d'Anvers :

« Je ne sais pas ce que les progrès de l'art permettront de faire plus tard et si un jour la base d'opération d'Anvers ne suffira pas avec les places de Termonde et de Diest. C'est une question que le temps seul pourra résoudre. Mais en ce moment on ne peut songer à la démolition des citadelles que je viens d'indiquer »³⁵².

Quelques années plus tard, au cours de la session parlementaire de 1867-1868, ce sont moins les progrès de l'art que les dépenses occasionnées par les travaux coûteux à Anvers et Termonde qui forcent le Gouvernement à décider l'aliénation des terrains militaires suivants :

³⁴⁸ Selon les propos du général Chazal à la Chambre, le 20 janvier 1863, depuis 1859, les fortifications de Nieuport, Audenarde, Mons, Charleroi et Namur ont en partie été démolies. *APC*, 20 janvier 1863, p. 251.

³⁴⁹ La loi est signée le 8 mai 1861. Les travaux de démolition de Mons commencent le 24 juin 1861. PIERARD (C.), *Centenaire de la démolition de la dernière enceinte fortifiée de Mons, 1861-1961* in *Bulletin du Crédit Communal de Belgique*, juillet 1961, p. 128-129.

³⁵⁰ Le 22 mai 1860, le député Magherman se plaint du véritable chantier dans lequel se trouve la ville depuis l'année précédente. Les travaux ont été exécutés avec promptitude une fois les crédits votés puis subitement interrompus. Depuis la ville d'Audenarde est dans l'expectative et les édiles locaux se plaignent du manque à gagner que créera le départ définitif de la garnison. *APC*, 22 mai 1860, p. 1321.

³⁵¹ *APC*, 20 janvier 1863, p. 251.

³⁵² *Ibidem*.

citadelle du sud et arsenal, Gand, Tournai, Charleroi, Ostende, Mons et Namur (enceinte)³⁵³. Nous avons vu qu'au sein des commissions militaires et mixtes constituées au cours des deux décennies écoulées, la démolition de la place forte de Mons, des enceintes de Namur et de Charleroi avait été admise en principe, à condition toutefois que les travaux d'Anvers soient achevés. Par conséquent, leur démolition n'est plus un objet de polémique entre généraux. Il ne semble pas non plus que le démantèlement de Nieuport et d'Audenarde ait fait l'objet d'un quelconque débat alors que pour la cité portuaire, plusieurs généraux avaient manifesté jadis leur volonté farouche de la conserver dans la perspective d'un débarquement anglais³⁵⁴. De même, la décision prise au cours de la session 1867-1868 de démanteler la citadelle de Charleroi et les places de Tournai et Ostende pour obtenir des fonds en vue des travaux d'Anvers n'a suscité manifestement aucun débat officiel au sein de l'armée³⁵⁵. Tout au plus le général Brialmont signale-t-il à propos d'Ostende une certaine grogne au sein du Génie belge à cause de l'alliance traditionnelle avec l'Angleterre. Mais il règle désormais ce sujet d'un trait de plume :

« Les frontières du sud et de l'ouest de la Belgique ne présentent plus aucun point stratégique important. On a donc eu raison de démolir les forteresses de Charleroi, Mons, Ath, Tournai, Menin, Ypres, Nieuport et Ostende. La suppression de cette dernière a inspiré quelques regrets, parce qu'on l'a croyait utile comme port de débarquement d'une armée anglaise venant à notre secours ; mais il suffit de lire les relations des campagnes de Marlborough et du duc d'York pour être convaincu qu'une armée anglaise ne peut intervenir utilement et sans danger en Belgique, qu'à la condition de déboucher par Anvers ou par les ports de la Hollande. Sur ce point, l'histoire est d'accord avec les principes de la stratégie. Ostende est, du reste, un mauvais port, d'un accès difficile et qui n'offre aucune sécurité à une flotte comme point de débarquement ou de rembarquement »³⁵⁶.

En revanche, la suppression de la citadelle de Gand qui commande le passage de l'Escaut est une concession admise non sans une certaine amertume³⁵⁷. Seul Termonde commandera

³⁵³ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 28 janvier 1868, doc. n° 80 ; DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 322.

³⁵⁴ Voir supra.

³⁵⁵ SEVRIN (R.), *Le démantèlement des fortifications de Tournai, d'après le « Courrier de l'Escaut », et ses conséquences géographiques. Le Hainaut occidental dans le miroir d'un journal régional : 1829-1979 : la vie d'une région : 150^e anniversaire du journal « Le Courrier de l'Escaut »*, Tournai, Le Courrier de l'Escaut, 1979, p. 107-113.

³⁵⁶ BRIALMONT (A.), *Traité de fortification polygonale*, I, Bruxelles, Muquardt, 1869, p. 149.

³⁵⁷ La suppression de la citadelle était réclamée par les édiles locaux. Un représentant de Gand avait d'ailleurs démissionné des travaux de la commission lorsque cette dernière s'était déclarée incompétente pour discuter du sort des fortifications gantoises. Cet incident prouve une fois de plus que les discussions stratégiques sont étroitement imbriquées avec les intérêts politiques. *PV 1866*, p. 262 ; DE VOS (Luc), *Het effectief van de Belgische Krijgsmacht...*, p. 143 ; *APC*, 14 janvier 1868, p. 383-384.

désormais le passage du fleuve³⁵⁸. Le Roi lui-même considère la disparition de la citadelle comme un sacrifice nécessaire pour emporter l'adhésion du Gouvernement au vote des crédits pour les travaux de la rive gauche de l'Escaut :

« Enfin, malgré toute l'importance qui s'attache à la conservation de la citadelle de Gand, je consentirais probablement à un sacrifice sur ce point, s'il pouvait, en créant une situation militaire différente de celle qui existait pendant les discussions parlementaires antérieures, mettre le cabinet plus à même d'adopter mes vues »³⁵⁹.

Dans l'enthousiasme général suscité par « la plus grande et la plus moderne des forteresses d'Europe », l'on démantèle en quelques années à peine ce qui avait été l'objet de tant de polémiques quelques années plus tôt. Le contraste est saisissant si l'on se souvient que dix ans auparavant, le ministre de l'Intérieur le Baron de Vrière faisait une démarche discrète le 4 juin 1858 auprès de la légation anglaise pour savoir si en détruisant les enceintes de Namur et Charleroi, la Belgique n'entrerait pas en contradiction avec certains articles de la convention des forteresses qui recommandaient justement de les conserver³⁶⁰. Comme le note un mémorandum réalisé plus tard sur la question au ministère belge des Affaires étrangères, « l'obligation acceptée en 1831 (si tant est qu'il y ait eu obligation) disparaissait en même temps que son objet. Pas une protestation ne s'éleva. Les contractants auraient eu le temps de réclamer ; aucun d'eux ne le fit. Ainsi donc l'obligation internationale qui nous liait par rapport à ces forteresses disparaissait mais elle disparaissait avec l'assentiment tacite des Etats envers qui nous l'avions contractée »³⁶¹.

Nous sommes ici à une période charnière où le principe de concentration des forces semble l'emporter sur l'ancien « esprit de la Barrière ». Mais cette victoire conceptuelle est loin d'être évidente car les deux modèles défensifs se côtoient souvent dans l'esprit des stratèges, sans s'annihiler complètement. Rappelons à ce titre la lettre de Léopold Ier adressée à Chazal en décembre 1863 où le souverain appelle l'attention de son ministre sur la question du

³⁵⁸ explique que jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale, cette place ait été intégrée au système défensif belge. *Geschiedkundig overzicht der versterkingswerken van Dendermonde*, Dendermonde, 1870, 15 p. Extrait de *Verslag over het bestuur en den toestand der gemeentezaken van Dendermonde, 1868-1869* ; Stad Dendermonde. *Omloopwegen der vesting. Afstand van hun gebruik*, Dendermonde, 1872, 11 p. ; *Quelques réflexions sur la place de Termonde, par un habitant de cette ville*, Bruxelles, s.d., 8 p. ; BRIALMONT (A.), *Quelques considérations sur la défense des places; à propos de la mise en état de défense d'un secteur de la place de Termonde*, Liège, 1899, 126 p.

³⁵⁹ Lettre de Léopold II à Rogier, novembre 1867, reproduite dans GARSOU (Jules), *Les débuts d'un grand règne...*, II, p. 134-136.

³⁶⁰ NA – UK, FO 10/212, Lettre de Howard de Walden (Bruxelles) à Malmesbury (Londres), le 4 juin 1858.

³⁶¹ *Note sur la clause secrète du traité de 1831*, MAEB, IND, V, 4 juillet 1894.

démantèlement annoncé de la ville haute de Charleroi, un démantèlement que Léopold I^{er} souhaiterait voir postposer car Charleroi constitue une forteresse d'arrêt idéalement placée sur « un nœud de beaucoup de chemins de fer aux personnels étrangers »³⁶². Tout entier pénétré par la nécessité de presser les travaux anversois, l'on constate que Léopold II est beaucoup moins attentif dans les premières années de son règne au rôle de « barrière » joué par le territoire belge. Le successeur de Léopold I^{er} songe avant tout à renforcer la position du Bas-Escaut en vue du maintien de la souveraineté nationale et de l'éventuel secours anglais. Ainsi, le démantèlement de la forteresse de Charleroi est-il sanctionné avant même la session de 1867-1868 par un arrêté royal du 6 juillet 1867³⁶³.

Au cours de cette même session parlementaire qui consacre le principe de concentration des forces, des tentatives sont faites par des représentants liégeois et namurois pour obtenir également le démantèlement des vieilles citadelles de leur cité³⁶⁴. Au cours de la séance du 22 janvier 1868, le député de Maere déclare que la suite logique des choses est le démantèlement des places de Liège et Namur, après celui de Tournai et Gand. Il faut, dit-il, pousser la logique de concentration jusqu'à son terme. Il cite à l'appui de sa thèse l'ouvrage du lieutenant-colonel Brialmont sur la *Réorganisation du système militaire de la Belgique* dont l'anonymat n'a trompé personne. Dans cet ouvrage de 1866, le lieutenant-colonel Brialmont s'exprime ainsi :

« L'on n'a conservé de l'ancien système de défense que les places de Termonde et de Diest, les citadelles de Liège, de Gand et de Namur. Parmi ces places, la seule réellement importante est Termonde qui forme système avec Anvers, comme nous le verrons plus loin. Diest ne rendra de service que dans le cas peu probable d'une invasion par la frontière du Nord ou du Nord-Est. Les citadelles de Gand et de Liège ne sont utiles que parce qu'elles protègent deux grands centres de population et parce qu'elles permettent de soustraire aux attaques de l'ennemi les dépôts d'armes, de vivres et de munitions qu'on sera obligé de former sur ces points, lorsque l'armée belge coopérera avec une armée de secours. La citadelle de Namur est utile au même titre, quoique son importance politique soit moindre que celle des deux autres »³⁶⁵.

³⁶² MRA, Fonds Chazal, F.1 (famille royale), document n° 125-126, Lettre de Léopold I^{er} au général Chazal, Laeken, le 4 décembre 1863.

³⁶³ MRA, Fonds Fortifications, VIII CHARLEROI, dossier n° 19, Réunion de la commission instituée pour le démantèlement de la place forte de Charleroi, 1 registre avec plans, 1867 ; DUCHESNE (A.), « Le rôle militaire [de Charleroi] », in *Caroloregium valde concelebratur, MDCLXVI-MCMLXVI*, Charleroi, 1966, p. 77-96. Le départ de la garnison de Charleroi suscite en 1874 des inquiétudes de la part des députés locaux en raison du rôle que l'armée serait appelée à jouer pour mater les grèves et les mouvements séditionnels. *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 19 décembre 1874, p. 232

³⁶⁴ APC, 22 janvier 1868, p. 455-456.

³⁶⁵ [BRIALMONT (A.)], *Réorganisation du système militaire de la Belgique, par un officier supérieur*, Bruxelles, 1866.

Ces propos sont importants car Brialmont, au moment où il rédige cette brochure, fait toujours partie intégrante du cabinet du ministère de la Guerre jusqu'à la démission officielle de Chazal en décembre 1866³⁶⁶. Alors que le sort de Tournai et Charleroi n'est pas encore officiellement fixé, Brialmont annonce déjà qu'il ne reste de l'ancien système que Termonde, Diest, Liège, Gand et Namur. Nous constatons également au passage que le futur défenseur farouche des fortifications de la Meuse professe à cette époque des opinions assez molles sur l'importance stratégique du fleuve.

Toujours au cours de la séance à la Chambre du 22 janvier 1868, de Maere cite aussi les déclarations du lieutenant général Renard allant dans le sens d'une concentration absolue à Anvers. Le procédé n'est pas anodin car ce dernier vient d'être nommé ministre de la Guerre dans le nouveau cabinet libéral de Frère-Orban. Mais Renard se récrie immédiatement d'avoir jamais cité dans ses propos Liège et Namur comme faisant partie des forteresses à détruire. Quelques jours plus tard, le ministre monte même véritablement aux créneaux pour magnifier l'importance stratégique de la Meuse :

« La Meuse, messieurs, jouera un grand rôle si la guerre a lieu sur notre territoire ; soit que nous ayons à nous défendre seuls contre une invasion, soit que des puissances belligérantes choisissent notre pays comme champ de bataille, la Meuse, je le répète, exercera une grande influence sur les opérations et sera d'un puissant secours pour celui qui en sera maître. C'est une question stratégique résolue depuis longtemps et sur laquelle je ne m'arrêterai pas ; il vous suffira, messieurs, pour en être persuadés, d'examiner la carte de la Belgique et de voir la situation des chemins de fer qui la sillonnent. Vous constaterez que tous les chemins de fer qui relient la Belgique à l'Allemagne passent par Namur, Liège et Diest. Or, vous le savez, messieurs, les chemins de fer sont aujourd'hui le principal moyen de communication des armées ; ils constituent de véritables lignes stratégiques, surtout lorsqu'ils aboutissent à un fleuve. Il est donc de toute évidence que les forteresses de Namur, de Liège et de Diest ont une importance stratégique qu'on ne saurait méconnaître, ce ne sont pas des places capables de soutenir un long siège ; elles constituent ce qu'on appelle des places du moment qui nous permettront de rester maîtres, au début de la guerre, du réseau des chemins de fer et d'en disposer dans l'intérêt de nos opérations. Ce sont des points d'une grande valeur sous ce rapport, et certes en ce qui me concerne, je ne consentirai jamais à leur destruction »³⁶⁷.

Le général Chazal ne s'est jamais prononcé aussi ouvertement sur la Meuse, si ce n'est dans ses propos très généraux de 1863 sur la nécessité de défendre le passage des grands fleuves³⁶⁸.

³⁶⁶ CROKAERT (P.), *Brialmont...*, p. 431.

³⁶⁷ APC, 28 janvier 1868, p. 502.

³⁶⁸ APC, 20 janvier 1863, p. 251.

Nous pensons qu'il n'entraîne absolument pas dans l'intention de ce dernier de consacrer à l'avenir des budgets importants aux forteresses de la Meuse. Il est même probable qu'il aurait consenti à les démanteler une fois la « révolution anversoise » complètement digérée par l'armée belge³⁶⁹. Les propos de Brialmont dans sa brochure de 1866 sur la réorganisation du système militaire de la Belgique viennent confirmer cette impression de dédain pour la ligne mosane³⁷⁰. La transition est par conséquent assez nette avec les ministères précédents. Le nouveau ministre accorde visiblement plus d'importance à la problématique des forts de la Meuse. La montée en puissance de la Prusse après Sadowa n'est sans doute pas étrangère à ce changement de discours. De façon assez caractéristique, en parallèle avec les propos tenus par Renard, Brialmont va manifester lui-même dès cette époque un regain d'intérêt pour la Meuse. En 1869, Brialmont consacre un chapitre assez conséquent sur la défense de la Belgique dans son *Traité de fortification polygonale*. Il y confirme le peu d'intérêt de la place de Diest depuis 1859³⁷¹. Selon lui, les fonds investis dans cette place auraient trouvé un meilleur usage dans la modernisation de la position de Liège qu'il déconsidérerait pourtant ouvertement trois ans plus tôt :

« Cette ville, en effet, par sa position sur la Meuse, au nœud de plusieurs chemins de fer et sur la route qui met l'Allemagne du Nord en communication directe avec la France, constitue un point stratégique d'une haute importance. En cas de guerre entre la France et la Prusse, si la neutralité belge n'est pas respectée, nous devons nous attendre à voir une armée allemande entrer chez nous par Liège. Il y a peu d'années, un colonel d'Etat-major allemand a publié un livre ayant pour titre : 'Les défenses naturelles et artificielles de la

³⁶⁹ Ceci sera confirmé en 1887 lors des violents débats à la Chambre sur les fortifications de la Meuse où l'avis du général Chazal est appelé à la rescousse par Frère-Orban contre les deux « camps retranchés » que Brialmont voulait construire à Liège et Namur et que Brialmont nommait pudiquement « têtes de pont ». A cette occasion le général Chazal intervient dans le débat. Il estime que le projet Brialmont est un retour à l'éparpillement auquel il avait mis fin en 1859. Cette intervention le brouille avec Léopold II acquis aux fortifications de la Meuse. GARSOU (Jules), *Le Général Baron Chazal...*, p. 45-46 ; BRIALMONT (A.), *Réponse aux objections de M. le lieutenant général Baron Chazal, contre les fortifications de la Meuse*, Bruxelles, 1887, 17 p.

³⁷⁰ Notons que les propos tenus par Brialmont dans sa brochure de 1866 seront récupérés par Frère-Orban en 1887 pour justifier que Brialmont n'a pas toujours été un partisan acharné des fortifications de la Meuse. *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 1^{er} juin 1887, p. 1253-1255.

³⁷¹ « La place de Diest, dont la construction fut décidée à une époque où la Belgique, en guerre avec la Hollande, était uniquement préoccupée du danger d'une invasion par le Nord, est encore utile aujourd'hui, parce qu'elle occupe les nœuds des routes et des chemins de fer qui du Nord-est se dirigent vers Liège et Anvers. Elle pourra donc encore rendre quelques services, en cas de guerre avec la Prusse ou avec la Hollande. Elle sera utile aussi pour faciliter nos communications avec une armée de secours allemande, qui franchirait la Meuse entre Venloo et Maestricht, dans l'intention de nous rejoindre derrière le Démer. Enfin elle servira à assurer la retraite de notre armée, dans le cas où celle-ci serait battue ou poursuivie après un mouvement offensif vers la Meuse, par Hasselt ou Saint-Trond. Cependant, malgré ces propriétés, il est certain que si la place de Diest n'existait pas, on s'abstiendrait de la créer, parce qu'elle n'est pas indispensable au nouveau système de défense adopté en 1859 ». Et d'ajouter en note que « les ouvrages de la citadelle ont un tracé et un profil défectueux, qu'ils battent incomplètement le terrain extérieur et qu'ils sont dominés par quatre ou cinq hauteurs dangereuses ». BRIALMONT (A.), *Traité de fortification polygonale*, I, Bruxelles, Muquardt, 1869, p. 147.

France³⁷². Il examine et discute dans ce livre, les diverses lignes d'opérations que peut suivre une armée allemande pour envahir la France. Sa conclusion est, que la ligne la plus courte part de Mons ou de Philippeville. 'Une armée d'invasion, dit-il, venant de Belgique, facilitera la marche des armées de la Moselle et du Rhin (débouchant par Luxembourg et Rastadt) et aura une influence décisive sur les opérations de ces armées.' Cette conclusion est généralement admise par nos voisins de l'Est (sic). Or, pour envahir le nord de la France, les meilleures voies de communication sont les routes de Cologne à Namur et à Mons et le chemin de fer de Berlin à Paris par Charleroi ou par Bruxelles. Toutes ces voies se croisent à Liège ; il est donc important de fortifier cette ville »³⁷³.

A l'opposé de son ouvrage de 1866, Brialmont insiste désormais sur la position de Liège. En revanche, il ne consacre que quelques lignes à la position de Namur en la considérant uniquement au point de vue d'une invasion allemande et non française :

« Namur occupe également une position importante à la rencontre des vallées de la Meuse et de la Sambre ; mais ce n'est pas de ce côté qu'une armée allemande pénétrera dans le pays ; elle pourrait, tout au plus, en cas d'échec, essayer de se retirer par là sur Trèves et encore, dans cette éventualité, commettrait-elle une faute grave, la ligne de Namur à Trèves étant parallèle à la frontière française. (...) Ainsi que l'armée prussienne envahisse la France par la Belgique ou qu'elle regagne ses Etats après un échec, en traversant notre territoire, il est un point qu'elle ne peut éviter, c'est Liège. On fortifiera donc ce point, mais de manière que sa garde n'exige que peu de troupes. (...) A ce point de vue, les forts actuels de Liège sont insuffisants. La même observation s'applique aux citadelles de Gand et de Namur, lesquelles du reste, peuvent être démolies sans inconvénient »³⁷⁴.

Nous pensons que cette façon d'insister sur Liège et de glisser rapidement sur Namur n'est pas anodine chez Brialmont. Cela signifie que pour l'ingénieur belge, le danger s'accroît dangereusement sur la frontière est de la Belgique et que le Gouvernement ferait bien de s'en préoccuper. Ainsi, toujours désireux d'imposer au ministère de la Guerre le principe d'un quadrilatère défensif, il entend justifier ses vues en imaginant la violation de la neutralité belge par la Prusse. A l'aide d'un scénario imaginaire pondu pour l'occasion, il veut surtout combattre les vues de ceux qui pensent qu'en pareil cas de figure, le principe de concentration de l'armée belge dans le quadrilatère défensif ne répond pas aux nécessités d'une alliance avec la France. Brialmont conteste non seulement le principe de l'éparpillement des forces

³⁷² Mr. (lieutenant-colonel de l'Etat-major général), *Considérations sur les défenses naturelles et artificielles de la France en cas d'une invasion allemande*, traduit de l'allemand par A. Bacharach, Paris, Tanera, 1867, 151 p. Il s'agit d'une traduction d'un ouvrage allemand assez ancien. Mr., *Frankreichs natürliche und künstliche Vertheidigungsmittel, mit Anwendung der neuesten Grundsätze über Fortification, bei einem Kriege Deutschlands gegen Frankreich*, von Mr., Oberstlieutenant i.P. des Generalquartiermeistersabes, Leipzig, Geibel, 1860, VIII-153 p. Sur cet ouvrage, voir notre chapitre sur les plans de guerre français pendant la question du Luxembourg. Voir aussi notre chapitre sur le plan français après 1870.

³⁷³ BRIALMONT (A.), *Traité de fortification polygonale*, I, Bruxelles, Muquardt, 1869, p. 147-148.

³⁷⁴ *Idem*, p. 148-149.

mais aussi le principe même d'une jonction avec l'armée française. L'extrait qui va suivre prouve en outre que si Brialmont insiste désormais sur le danger prussien, il continue à se méfier de la France:

« Ceux qui déplorent la démolition de nos places frontières et qui voudraient que l'armée eût des points d'appui dans toutes les directions, cèdent à une idée fautive malheureusement très répandue dans le pays. Ils croient que les petits Etats, en cas de violation probable ou flagrante de leur territoire, sont tenus de se concerter avec le belligérant qui respecte leur neutralité, de se porter à sa rencontre et, en attendant son arrivée, de retarder la marche de l'ennemi par tous les moyens possibles. Pour montrer ce système en action et signaler ses dangers, nous supposerons qu'une armée allemande ayant sa base d'opérations sur le Bas-Rhin, passe la Meuse à Liège et se dirige par Namur et Charleroi sur Philippeville ou sur Mons. Que fera dans cette éventualité l'armée belge réunie, derrière la ligne de la Nèthe, ayant sa gauche appuyée à Diest, son centre à Malines et sa droite à Termonde ? Les partisans d'un plan combiné disent : 'La France, dans la prévision d'une attaque par sa frontière nord, enverra sans doute un corps d'observation de 50.000 hommes à 60.000 hommes sur la Meuse, à Givet par exemple. Ce corps n'aura que huit lieues à faire pour arriver à Namur. Il se portera sur ce point dès que les Prussiens auront passé la frontière et consommé ainsi la violation de la neutralité. Pendant ce temps, l'armée belge qui se sera avancée de Malines vers Louvain ou Bruxelles (à 10 ou 12 lieues de Namur) se mettra en marche pour rejoindre les Français sur la Meuse. Les Prussiens trouveront donc sur leur ligne d'opération une armée de 100.000 à 110.000 hommes prête à leur disputer le terrain.' A ce raisonnement nous opposerons les considérations suivantes : L'armée prussienne de la Meuse, devant jouer le principal rôle, sera plus forte que les armées de Moselle et du Rhin ; et, dans tous les cas, aura un effectif suffisant pour attaquer, avec succès, les forces qu'elle rencontrera en Belgique. Dans ces conditions, notre armée, jointe à celle que nous enverrait la France, serait probablement écrasée. Or, qu'advierait-il après cet échec ? Ou bien, le vainqueur nous mettrait dans l'impossibilité de nous replier sur notre base d'opérations de l'Escaut (qu'il pourrait ensuite attaquer avec des chances de succès plus grandes), ou bien, il forcerait le commandant en chef de l'armée franco-belge à signer une convention qui nous mettrait dans l'impossibilité de continuer la guerre. (...) A nos yeux, il est certain que même une victoire de l'armée franco-belge aurait des conséquences funestes pour nous, parce qu'elle nous entraînerait dans les engrenages d'une nation très absorbante qui, naturellement, nous ferait payer cher son titre de libérateur. (...) Nous ne craignons donc pas d'affirmer que tout plan de campagne qui aurait pour but d'avancer d'un jour la chute de la nationalité belge serait un mauvais plan, eût-il l'approbation de l'univers entier. (...) »³⁷⁵.

Pour être complet, il faut spécifier que le passage de la Meuse est encore défendu à l'époque non seulement par les positions de Liège et Namur dont le caractère obsolète est devenu évident aux yeux de tous mais également par les citadelles de Dinant et Huy au caractère désuet encore plus manifeste. La commission de 1853 avait d'ores et déjà exprimé son avis

³⁷⁵ BRIALMONT (A.), *Traité de fortification polygonale...*, I, p. 149-152.

sur la position excentrée de Dinant aisément contournable par une armée en marche³⁷⁶. En revanche, il a toujours été admis que la position géographique de Huy était loin d'être négligeable sur le plan défensif car Huy garde le passage de la Meuse entre Liège et Namur. La commission de 1853 avait mis en évidence les défauts de la place : les murs du fort de Huy sont sous le feu des hauteurs supérieures du plateau de la Sarthe à 550 mètres, du mont Couru à 600 mètres et du mont Picard à 400 mètres³⁷⁷. Rien n'a été entrepris depuis ce constat posé en 1853 pour améliorer la citadelle. Si bien qu'en 1865, le lieutenant général Chazal ministre de la Guerre reconnaît que le fort de Huy peut être supprimé sans affaiblir la défense du pays. Le département de la Guerre le fait mettre hors de défense et il en remet les terrains et bâtiments à l'administration des domaines pour être cédés ou vendus. Néanmoins en 1868, le lieutenant général Renard revient sur la décision de son prédécesseur, ce qui constitue une preuve de plus du regain d'intérêt pour la ligne de la Meuse au sein du ministère belge de la Guerre. Le fort de Huy peut encore, dans certaines éventualités, être utilisé comme poste d'observation. Renard demande par conséquent au ministre des Finances de le conserver comme propriété nationale³⁷⁸.

Les deux « châteaux » de Huy et Dinant appartiennent donc toujours au domaine militaire. Ils semblent en réalité avoir acquis au fil du temps un caractère pittoresque qui les préserve de la destruction complète³⁷⁹. Plus prosaïquement, la vente des terrains militaires escarpés de faible valeur sur lesquels ils sont établis ne compenserait pas les coûteux travaux de destruction, ce qui est une autre bonne raison du manque d'attention qui leur est accordé. En 1873, de nouvelles études commandées par le ministre de la Guerre le lieutenant général Thiebauld concluent que « eu égard au rôle peu important qu'il serait appelé à jouer, il était préférable d'abandonner complètement le fort de Huy »³⁸⁰. Le lieutenant général Thiebauld demande à l'administration des domaines de mettre en vente cet immeuble, à charge pour l'acquéreur de

³⁷⁶ « Le château de Dinant a une action d'une efficacité moindre, attendu qu'on peut, sans passer sous son feu, de la route de Givet gagner celle de Ciney par de bons chemins vicinaux, en faisant (sic) un détour de trois kilomètres au plus ; l'ennemi, pour la même raison, ne tirerait de sa possession qu'un avantage relativement médiocre. Il suffit donc qu'il soit à l'abri d'une surprise et en mesure de repousser une attaque de vive force, les seules entreprises auxquelles il nous paraît exposé ». MRA, Fonds Fortifications, I. GENERALITES, dossier n° 7, *Tableau des armements de sûreté, des armements de guerre et des armements complets des différentes places fortes. Rapports concernant Anvers, Diest, Liège, Huy, Audenaerde, Termonde, Nieuport, Ostende, Namur, Dinant, Charleroi, Mons et Tournai*, 1 volume relié, 30 septembre 1853.

³⁷⁷ *Ibidem*.

³⁷⁸ Les informations sont tirées de la réponse du ministre de la Guerre le lieutenant général Thiebauld à une interpellation du député de Huy Macar sur le sort réservé à la citadelle. *APC*, 1^{er} août 1873, p. 1680.

³⁷⁹ En août 1873, le représentant de Huy Macar classe le « Chestia » de Huy parmi les « quatre merveilles de Huy » avec le Pontia, le Rondia et le Bassinia. *APC*, 1^{er} août 1873, p. 1679.

³⁸⁰ *APC*, 1^{er} août 1873, p. 1680.

démolir à ses frais certaines constructions qui compromettent plusieurs maisons de la ville de Huy situées au pied du fort³⁸¹. La loi du 1^{er} juin 1874 institue un fonds spécial pour l'appropriation et la vente de terrains domaniaux. Conformément à l'esprit de la note du 28 janvier 1868, les ressources à provenir de la vente des terrains militaires seront affectées « en tant qu'elles sont ou seront reconnues nécessaires aux travaux de la défense nationale »³⁸². Le fort de Huy est vendu la même année. Cependant, à cause de sa position privilégiée au passage du fleuve, le dossier de la petite citadelle mosane n'est pas clos et ressurgira lorsqu'il sera question d'ériger sur la Meuse de nouvelles fortifications³⁸³.

A la veille de la guerre franco-allemande, le délaissement quasi total des anciennes forteresses de la Barrière force le commentateur extérieur à considérer que les voies de communications belges sont désormais ouvertes aux belligérants. Sauf à considérer une concentration suffisamment rapide de l'armée belge pour en empêcher l'usage, la possibilité d' « un coup de main » sur le réseau belge de la part de la France ou de l'Allemagne n'est pas impossible. La question du Luxembourg et la crise ferroviaire franco-belge de 1869 vont jouer à bien des égards un rôle d'électrochoc jusqu'au plus haut sommet de l'armée. Dix ans après le vote pour la constitution d'un « réduit anversois » largement tourné vers la France, apparaissent à la fin des années 1860 les premiers signes d'une volonté de la part de la Belgique d'interdire l'usage de ses voies de communications à la Prusse comme à la France. Cette volonté se manifeste par de timides mais bien réelles allusions à la fortification de la ligne de la Meuse comme nouvelle Barrière entre la France et l'Allemagne. Elle se manifeste aussi par l'adoption d'un plan général d'interruption des lignes de chemins de fer qui traversent la Belgique. L'armée belge démontrera enfin en 1870 qu'elle entend bien, en temps de guerre, ne pas se cantonner à un simple rôle d'observation en restant retranchée dans la citadelle anversoise mais qu'elle peut aussi se projeter jusqu'aux limites du territoire national.

³⁸¹ APC, 1^{er} août 1873, p. 1680 ; RODENBACH (C.A.) ?), *Notice sur Dinant et la citadelle*, par R... (A.), Ixelles, 1879 ; *Un fort qui ne servit jamais à rien*, in *L'antiquaire, revue historique de l'Entre-Sambre-et-Meuse*, VII, 1966, 109 ; [CASTERMAN], *Huy. Quelques notes sur son histoire et description de sa forteresse*, in *Annales du cercle hutois des sciences et beaux-arts*, XII, 1898, p. 1-30 ; FURNEMONT (R.), *Le château et le fort de Huy*, (Huy), 1950, 32 p.

³⁸² *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 20 janvier 1874, doc. n° 65 ; DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire...*, II, p. 141.

³⁸³ APC, 10 février 1882, p. 547-548.

4. Réactions et commentaires des Puissances garantes sur les transformations du système défensif belge (1859-1865)

Du côté des Puissances garantes, les modifications apportées à la forteresse d'Anvers vont être suivies avec attention après l'alarme de 1852. Les ministres étrangers en poste à Bruxelles n'éprouvent en vérité plus aucune difficulté à collecter des informations sur la défense belge car la majorité des projets et travaux votés ne sont plus tenus secrets et sont exposés désormais au grand jour dans les documents parlementaires. Toutefois, aucune des Puissances ne dispose encore d'un « attaché militaire » accrédité dans la capitale belge, c'est-à-dire d'un spécialiste chargé au sein de son ambassade ou légation respective, de collecter et commenter toutes les informations susceptibles d'intéresser les milieux de l'armée. Ainsi l'ambassadeur français Barrot, lorsqu'il transmet le 4 juin 1858 des informations détaillées sur les débats agités au Parlement concernant la forteresse d'Anvers, ne manque pas d'appeler à la fin de sa lettre l'indulgence de ses lecteurs parisiens en raison du « peu de connaissance » des matières qu'il y traite³⁸⁴. Ceci ne l'empêche pas peu de temps après de formuler auprès de son collègue anglais un jugement très sévère contre les fortifications de l'Escaut qui lui semblent dictées par l'Angleterre et la Prusse³⁸⁵. Il ne fait en cela que répercuter l'opinion de son Gouvernement et de la presse parisienne bonapartiste. La France cherche notamment à s'abriter derrière l'article XV du traité de Paris du 30 mai 1814 qui faisait d'Anvers un port exclusivement commercial. Or les traités constitutifs de la Belgique de 1831 et 1839, respectivement dans les articles XV (1831) et XIV (1839), reprennent cette stipulation en précisant que le port d'Anvers « continuera à être uniquement un port de commerce »³⁸⁶.

³⁸⁴ SHD/DAT, 1 M 1451, doc. n° 20, les plans qu'il annexe à son rapport sont néanmoins d'une grande précision. Barrot (Bruxelles) au Comte de Walewski (Paris), le 4 juin 1858.

³⁸⁵ NA – UK, FO 10/212, Howard de Walden (Bruxelles) à Malmesbury (Londres), le 12 juillet 1858.

³⁸⁶ THOMAS (D.H.), *The use of the Scheldt in British plans for the defence of Belgian neutrality (1831-1914)*, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, XLI-2, 1963, p. 449-451 ; NA – UK, FO 881/1512, Memorandum relative to the Demolition of Antwerp, Confidential, le 15 février 1855 (Mr. Lewis Hertslet), Printed for the use of the Foreign Office, le 17 avril 1867. On constatera avec intérêt que le mémorandum sur l'Escaut contenu dans les archives britanniques date du 15 février 1855, époque à laquelle apparaissent les premiers projets d'extension du port d'Anvers. La production de ce document à une telle date démontre à notre avis que les Anglais eux-mêmes sont bien conscients des objections que l'on pourrait élever contre le projet belge. Cependant, le memorandum anglais souligne qu'il sera toujours loisible aux Belges de se retrancher derrière le protocole du 29 mars 1815 annexé au traité et pris en compte par les Plénipotentiaires : « Mais la commission a l'honneur de soumettre au jugement éclairé de leurs Excellences Messieurs les Plénipotentiaires des Hautes Puissances signataires du traité, que quelques-uns de ces ouvrages pourront être jugés essentiels pour la défense de la place, et que parmi les autres il pourrait s'en trouver qui, utiles toutefois au commerce, en même tems (sic) qu'il serait peut-être praticable de les rendre inapplicables aux objets d'une marine militaire, pourraient être maintenus pour tous les objets légitimes d'une marine commerciale (sic) ». *Ibidem*.

Selon l'interprétation française, la construction d'un vaste camp retranché va à l'encontre des traités puisqu'elle rend au port d'Anvers son caractère militaire³⁸⁷. La diplomatie française choisit néanmoins de ne pas protester officiellement contre les travaux d'Anvers affichant plutôt publiquement sa satisfaction de voir disparaître l'ancienne Barrière³⁸⁸. Cette attitude relativement modérée n'empêche pas une campagne virulente de la presse parisienne qui part littéralement en guerre contre la « militarisation » d'Anvers. Hostiles au projet en 1858, les journaux bonapartistes, tels que *La Patrie*, *le Constitutionnel* et *le Pays* redoublent d'ardeur durant l'été 1859 lorsqu'ils pressentent la victoire prochaine du projet gouvernemental : la position d'Anvers a été suggérée par l'Angleterre et la Prusse, disent-ils ; elle est contraire aux traités³⁸⁹. Firmin Rogier note avec satisfaction que les officiels français condamnent cet échauffement journalistique et que si ces derniers avaient un quelconque reproche à faire au Gouvernement belge, ils auraient saisi l'occasion depuis longtemps³⁹⁰. De même il confirme au Baron de Vrière l'entière approbation de la Prusse et de l'Angleterre via leurs ministres en poste à Paris³⁹¹. Les lettres de l'ambassadeur français à Bruxelles transmises au ministre de la Guerre ne contiennent effectivement pas de documents alarmants sur Anvers pour l'année 1859³⁹². Cependant, la campagne de presse contre Anvers trouve un écho certain auprès de personnalités importantes de l'Empire. Selon Firmin Rogier, un maréchal de France n'a pas hésité à déclarer que les travaux d'Anvers constituent une « provocation », « un acte de

³⁸⁷ THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 142-143. Le même argument sera repris par le cabinet de La Haye lors de la question des fortifications de Flessingue en 1910-1911. DEN BEER POORTUGAEL (J.), *L'Escaut et la neutralité permanente de la Belgique d'après les traités de 1839 et 1907*, La Haye, 1910, 74 p. ; NYS (Ernest), *L'Escaut en temps de guerre, en réponse à la brochure du lieutenant général den Beer Poortugael, membre du Conseil d'Etat de Hollande*, Bruxelles, 1910, 25 p. ; ID, *Une clause des traités de 1814 et de 1839, « Anvers, Port de Commerce »*, Bruxelles, Weissenbruch, imprimeur du Roi, 1911, 42 p.

³⁸⁸ Lettre de Walewski, ministre français des Affaires étrangères (Paris) à Montessuy, ministre de France à Bruxelles, le 30 avril 1859 et lettre de Montessuy (Bruxelles) à Walewski (Paris), le 25 juin 1859, citées in THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 143.

³⁸⁹ HYMANS (P.), *Frère-Orban, II : La Belgique et le Second Empire...*, p. 78-79.

³⁹⁰ « Si le comte Walewski avait eu quelques observations à me présenter au sujet des fortifications d'Anvers, le moment sans doute était opportun ; mais son Excellence s'est abstenue de m'en toucher un seul mot. Ce silence doit-il être interprété dans un sens favorable aux travaux projetés ? Non, sans doute, mais ne peut-on pas en conclure qu'on nous reconnaît le droit de nous mettre en mesure de défendre envers et contre tous notre neutralité ?... » Firmin Rogier (Paris) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 13 août 1859, in DISCAILLES (E.), *Un diplomate belge à Paris...*, doc. n° CDLVIII, p. 548-549.

³⁹¹ « Je dois ajouter à présent, comme contre-partie, que Lord Cowley avec lequel je m'entretenais de ces mauvais vouloirs exprimés si carrément, m'a répliqué : "eh ! qu'importe ! ce sont là de vains propos ; laissez parler ces messieurs et faites toujours. Vous êtes dans votre droit." Le comte Pourtalès, ministre de Prusse, m'a tenu à peu près le même langage que Lord Cowley, et le projet présenté aux Chambres par le Gouvernement du Roi est de tout point approuvé par ce diplomate. » Lettre de Firmin Rogier (Paris) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 16 août 1859, in DISCAILLES (E.), *Un diplomate belge à Paris...*, doc. n° CDLIX, p. 551-552.

³⁹² Les archives militaires contiennent juste pour 1859 une lettre du 3 juin envoyée par la légation qui constate l'action bienfaisante du général Chazal dans l'organisation de l'armée : « Monsieur le général Chazal continue son œuvre et remet l'armée belge sur un pied respectable ». Lettre de Montessuy (Bruxelles) au Comte Walewski (Paris), le 3 juin 1859, SHD/DAT, 1 M 1451, doc. n° 22.

défiance et d'ingratitude de la part de la Belgique »³⁹³ tandis que le bourgmestre libéral de Bruxelles Charles de Brouckère, en visite à Paris, rapporte les propos d'un homme d'affaires important qui considère la construction d'un camp retranché à Anvers comme un « casus belli »³⁹⁴.

A propos des forteresses de l'ancienne Barrière, il faut reconnaître à l'appui des griefs français que la Belgique reste encore très soucieuse de l'avis des Puissances signataires du traité du 14 décembre 1831. Ainsi, alors que la question de la conservation des enceintes de Namur et Charleroi est posée au Parlement parallèlement à l'extension de la forteresse d'Anvers, le ministre belge des Affaires étrangères de Vrière fait une démarche discrète le 4 juin 1858 auprès de la légation anglaise pour savoir si en détruisant ces enceintes, la Belgique n'entrera pas en contradiction avec certains articles de la convention des forteresses qui recommandaient justement de les conserver. Une façon polie de vérifier auprès du cabinet de Saint-James si la Belgique doit encore se sentir liée par la convention du 14 décembre 1831 à laquelle elle n'a jamais vraiment souscrit parfaitement. Le Baron de Vrière annonce à Howard de Walden son intention de faire de même auprès des légations de Prusse, de Russie et d'Autriche. Muni du blanc-seing anglais, le Baron de Vrière espère sans doute obtenir l'aval définitif des autres Puissances. Ceci permettrait de ne plus susciter d'immixtion étrangère au sein de la politique belge de défense et de dissiper enfin les dernières ambiguïtés relatives aux forteresses de l'ancienne Barrière. Mais contre l'empressement belge, le diplomate anglais prêche la prudence. Il recommande à de Vrière de faire une démarche officielle auprès des gouvernements des autres Puissances signataires de la convention des forteresses afin de ne pas créer un précédent regrettable dans l'interprétation des traités relatifs à la Belgique³⁹⁵. Le Baron de Vrière fait mine d'accepter le conseil anglais mais le 16 juillet 1858, il revient subitement sur ses intentions. Pressentant sans doute l'issue défavorable des débats à la Chambre, il déclare à Howard de Walden qu'il préfère s'abstenir de soulever pour le moment la question des fortifications de Namur et Charleroi auprès des garants³⁹⁶. La perspective de devoir effectuer une démarche conjointe auprès des autres Puissances concernant la politique

³⁹³ Firmin Rogier (Paris) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 16 août 1859, in DISCAILLES (E.), *Un diplomate belge à Paris...*, doc. n° CDLIX, p. 551-552.

³⁹⁴ Charles de Brouckère (Paris) à Frère-Orban (Bruxelles), le 10 août 1859, citée in HYMANS (P.), *Frère-Orban, II : La Belgique et le Second Empire...*, p. 79-80.

³⁹⁵ NA – UK, FO 10/212, Howard de Walden (Bruxelles) à Malmesbury (Londres), le 4 juin 1858,

³⁹⁶ NA – UK, FO 10/212, Howard de Walden (Bruxelles) à Malmesbury (Londres), le 16 juillet 1858.

défensive belge n'est peut-être pas étrangère non plus à la reculade du cabinet de Bruxelles³⁹⁷. L'ambassadeur anglais notera encore avec étonnement en septembre 1858 que parmi les arguments favorables à l'établissement d'un camp retranché à Anvers, les Belges comptent manifestement beaucoup trop sur l'appui militaire des alliés qui leur serait apporté dans la position. Or, constate Howard de Walden, «...nul ne semble avoir estimé nécessaire de les consulter pour savoir si la subversion des plans originaux³⁹⁸ pour la défense de ce pays contre la France, consacrée par traité, serait tolérée ou sanctionnée... »³⁹⁹. Cette confiance illimitée, particulièrement dans l'appui de l'Angleterre, se trouvera encore dans un rapport de Sylvain Van de Weyer début juillet 1859. Pour fonder son sentiment anglophile, le ministre de Belgique à Londres ne s'appuie pas sur une quelconque promesse officielle d'un appui militaire en cas d'invasion mais uniquement sur les bonnes dispositions de l'Angleterre à l'égard de la Belgique qu'il a collectées au cours de ses conversations⁴⁰⁰.

Concernant le changement de politique défensive de la part de la Belgique, les rares extraits tirés de la correspondance de l'ambassade française à Bruxelles, qui ont été transmis au ministre de la Guerre, sont peu éclairants. Les archives consultées ne contiennent qu'un courrier du 21 décembre 1862 annonçant le bon avancement des travaux pharaoniques d'Anvers et leur achèvement programmé en 1865⁴⁰¹. En revanche, nous disposons de deux mémoires militaires sur la défense de la frontière nord dans lesquels sont exprimés des jugements plus substantiels sur les transformations du système défensif belge⁴⁰². Un mémoire du capitaine d'Etat-major C. Marquerie, aide de camp du général Grand commandant la 3^e division militaire, constate déjà au milieu des années 1850 un affaiblissement général des places fortes belges qui rend le jeune royaume plus perméable à l'ennemi. Cette faiblesse de l'ancienne Barrière belge justifie d'autant plus aux yeux de l'officier français une offensive préventive sur le territoire belge pour éviter que les alliés ne s'établissent sur une ligne parallèle à la frontière française qui pourrait leur servir de base d'opérations contre la

³⁹⁷ Concernant l'enceinte de Namur, les travaux de démolition réalisés en 1863-1864 susciteront effectivement une certaine inquiétude de la part de la Prusse comme l'indique Brialmont dans une note confidentielle : « (...) lorsque nous fîmes démolir la vieille enceinte de Namur, en 1864, le chef du corps du Génie prussien, qui était alors le prince de Ratziwill, s'émut de ce fait et vint s'assurer lui-même qu'il ne s'agissait pas de raser la partie essentielle de la place, qui est le château ». CROCKAERT (Paul), *Brialmont...*, p. 250.

³⁹⁸ Souligné par nous. C'est-à-dire la subversion de la politique de la Barrière prolongée par l'article secret de la convention des forteresses de 1831.

³⁹⁹ NA – UK, FO 10/212, Howard de Walden (Bruxelles) à Malmesbury (Londres), le 8 septembre 1858.

⁴⁰⁰ MAEB, CP, Grande-Bretagne, L, Van de Weyer (Londres) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 2 juillet 1859.

⁴⁰¹ SHD/DAT, 1 M 1451, doc. n° 23, Comte d'Astorg, chargé d'Affaires (Bruxelles) à Drouyn de Lhuys, ministre des Affaires étrangères (Paris), le 21 décembre 1862.

⁴⁰² Nous analysons de façon approfondie ces deux mémoires dans notre chapitre consacré à la perception française de la frontière du Nord. Voir supra notre chapitre « Regards français sur la frontière du Nord ».

France⁴⁰³. Après 1859 et la décision du Gouvernement belge de concentrer l'essentiel de la défense belge à Anvers, un mémoire secret du maréchal Vaillant rédigé en 1863 pour le compte de Louis Napoléon Bonaparte exprime avec une pointe de regret le fait que les Belges ne peuvent plus désormais assumer leur rôle de couverture⁴⁰⁴. L'expertise de plusieurs officiers de l'armée française directement concernés par la défense de la frontière nord semble donc plus critique sur la disparition des forteresses belges que ne le laissait présumer au départ la position officielle affichée par les Affaires étrangères françaises⁴⁰⁵. A ce titre, un parallèle peut être établi avec l'accueil réservé par la France à la signature du traité des XXIV articles en 1839. L'annonce du démantèlement obligatoire de plusieurs forteresses belges avait suscité à Paris des réactions mitigées puisqu'il s'agissait d'autant de forteresses que la France ne pourrait plus occuper pour interdire à l'ennemi l'entrée sur son propre territoire. La palme du jugement le plus négatif revient sans conteste au professeur de géographie militaire de Saint-Cyr Théophile Lavallée qui estime dans son ouvrage « Les frontières de la France » édité pour la première fois en 1864 que la forteresse d'Anvers a été construite par la Belgique au profit de l'Angleterre et de la Prusse⁴⁰⁶.

Du côté prussien, les travaux d'Anvers ne rencontrent pas d'objection officielle. Ce silence tranche avec le jugement très négatif du nouveau chef d'Etat-major Helmuth von Moltke. Le 19 juin 1858, à l'occasion sans doute du débat parlementaire belge, le général von Moltke rédige un mémoire sur Anvers et le système défensif belge⁴⁰⁷. Le tableau dressé par le chef d'Etat-major n'est guère élogieux. Il constate certes avec satisfaction la méfiance de la Belgique à l'égard de la France de Louis-Napoléon mais encore faudrait-il que le pays soit en mesure de se défendre. Or, constate Moltke, si la Belgique table sur une armée de 100.000 hommes pour faire respecter sa neutralité, 40.000 sont assignés à la défense des forteresses. Plus grave, Moltke constate que ces forteresses sont fortement délaissées alors qu'elles

⁴⁰³ *Mémoire sur les Frontières du Nord ou de la Belgique*. Années 1853-1857. Manuscrit du capitaine d'Etat-major, aide de camp du général de division Grand, C. Marquerie, Paris, 1^{er} décembre 1857, 1 vol. in-4 (23 x 28,5 cm) dos toilé vert, plats cartonnés verts, de 213 p. + 13 p. de tables, le tout non chiffré (archives personnelles de l'auteur).

⁴⁰⁴ SHD/DAT, 1M 1164, Maréchal VAILLANT, *De la frontière nord et nord-est de la France, Des défauts que présente cette frontière au point de vue militaire, et des modifications qu'il conviendrait d'y apporter*, manuscrit, 10 pages.

⁴⁰⁵ Lettre de Walewski, ministre français des Affaires étrangères (Paris) à Monttessuy, ministre de France à Bruxelles, le 30 avril 1859 et lettre de Monttessuy (Bruxelles) à Walewski (Paris), le 25 juin 1859, citées in THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 143.

⁴⁰⁶ LAVALLEE (Théophile), *Les frontières de la France*, Paris, Furnes, 1864, p. 294-296. Voir infra notre chapitre « Regards français sur la frontière du Nord ».

⁴⁰⁷ AW, Belgique, Places fortes de la Belgique, microfilm n° 1, REEL I 249/1, Bonin à Manteuffel, Berlin, le 10 septembre 1858. Cette lettre contient le mémoire de Moltke sur Anvers du 19 juin 1858. Le résumé et les citations qui suivent, sont tirées de ce document.

contiennent beaucoup de matériel et sont particulièrement exposées à une offensive française. « Hélas il n'est aucunement question dans l'organisation de temps de paix d'occuper le terrain, ce que l'on est en droit d'attendre d'une authentique armée prête au combat ». Il attribue ces défauts à « l'économie des Chambres et la continuelle diminution du budget militaire » en Belgique. Concernant le choix d'Anvers comme ultime refuge de l'armée belge, Moltke se montre également extrêmement critique. D'abord ce choix repose trop sur l'appui espéré de l'Angleterre avec laquelle Léopold Ier entretient des liens familiaux privilégiés. Or, rappelle Moltke, la majeure partie de l'armée anglaise est aujourd'hui occupée en Inde. En admettant même que les Anglais parviennent à réussir le débarquement difficile de leurs troupes à Ostende, Nieuport ou dans l'estuaire de l'Escaut, il faudra nécessairement un certain temps avant que la Belgique puisse agir contre le passage d'une armée française. Quant aux Pays-Bas, poursuit Moltke, ils n'ont absolument pas les moyens de voler au secours de la Belgique. Avec une présence sous les drapeaux en hiver d'à peine 10.000 hommes, ils pourront tout au plus occuper la ligne d'Utrecht et il est de plus en plus douteux qu'ils daignent défendre Maastricht « dont de plus en plus d'ouvrages tombent complètement en ruines » et dont les provisions de guerre s'amenuisent d'année en année. De leur côté, écrit Moltke, les Français peuvent rassembler 100.000 hommes en trois semaines sur la Sambre. Or, il faut le même temps à la Prusse pour transporter des troupes depuis le milieu du royaume vers la ligne du Rhin. Par conséquent, le rassemblement d'une armée belgo-prussienne à Anvers n'a aucun intérêt, « ni pour la Prusse, ni pour la Belgique ». En revanche, il n'en serait pas de même si les Belges rassemblaient leurs forces à Namur. Moltke dresse alors un inventaire exhaustif des avantages stratégiques offerts par la cité mosane : elle est aussi bien reliée qu'Anvers aux autres villes belges de garnison grâce au dense réseau ferroviaire du pays ; l'armée belge y occupe une position de flanc qui couvre une partie du pays ; elle dissuade qui plus est l'ennemi de pénétrer dans la capitale ; la couverture de la Meuse rend plus facile le secours de l'armée prussienne et permet une retraite en toute sécurité vers le Rhin alors que le goulot anversois n'offre aucune porte de sortie satisfaisante à une armée belgo-prussienne ; Namur est à une marche des forteresses de Charleroi, Dinant, Huy et conserve sur ses arrières la riche cité liégeoise et le chemin de fer en provenance d'Allemagne.

Le 10 septembre 1858, le ministre de la Guerre von Bonin transmet le mémoire de Moltke aux Affaires étrangères. Dans la mesure où aucune loi n'a encore été votée en Belgique, il est vraisemblable que Moltke cherche ici à convaincre Otto von Manteuffel d'exercer une

pression diplomatique sur le Gouvernement belge pour qu'il établisse le réduit national belge à Namur plutôt qu'à Anvers. Rien ne semble toutefois avoir été entrepris dans ce sens par la suite. Au début de l'année 1859, la tension grandissante entre l'Autriche et la France à propos de la crise italienne font craindre à Helmuth von Moltke une guerre imminente dans laquelle la Belgique ne serait pas épargnée. Le contexte international de 1859 conduit le stratège prussien à réitérer son jugement à propos de la défense belge et de l'hypothétique secours anglais dans un mémoire du 7 février 1859. En conservant les idées majeures de son mémoire du 19 juin 1858, Moltke précise sa pensée :

« La Belgique compte, pour protéger sa neutralité, mettre en ligne une force de 100.000 hommes. Mais les préparatifs du temps de paix ne sont pas faits de telle façon qu'on puisse espérer défendre le terrain avec une armée réellement prête pour le combat. Les forteresses belges ont besoin de 40.000 hommes de garnison. On veut, en abandonnant le pays et la capitale, concentrer le reste de l'armée dans un camp retranché à Anvers et tenir là, en attendant la venue d'un secours extérieur. (...) Mais même protégée derrière des ouvrages permanents, l'aide pour cette armée ne devra pas se faire attendre trop longtemps. Une telle aide de la part de la Hollande ne doit pas être escomptée. L'armée anglaise se trouve en Inde et est appelée à y rester encore pendant quelques années. Si même 10.000 ou 15.000 soldats anglais réussissaient le débarquement en soi difficile à Ostende et Nieuport ou même poussaient leur transport jusqu'Anvers, la possibilité de mener une action offensive contre la France ne serait pas donnée avant longtemps. C'est de la Prusse seule que la Belgique peut attendre un secours efficace. Le camp d'Anvers est mal choisi pour favoriser cette éventualité. Avec les moyens dont disposeront en rase campagne les VIIe et VIIIe corps prussiens après qu'ils auront dû garnir les places du Rhin, les forteresses fédérales et même éventuellement Maastricht et Venlo, ils sont hors d'état de porter un secours direct aux troupes belges. Le projet du Gouvernement pour l'établissement d'un camp retranché à Anvers vient, d'autre part, d'être repoussé par les Chambres ; et l'armée belge ne trouverait pas dans les ouvrages existants l'abri qu'elle espère »⁴⁰⁸.

En conséquence, Moltke répète que la meilleure position que pourrait adopter l'armée belge est la Meuse pour éviter un effondrement complet de la Belgique avant l'arrivée des corps prussiens. Moltke peaufine son argumentaire concernant l'importance stratégique de la ligne de la Meuse. Cette fois, il écrit explicitement dans son mémoire qu'il serait utile de faire une démarche auprès du Gouvernement belge pour lui suggérer de concentrer son armée vers Namur :

« Un camp retranché à Namur, au contraire, couvrirait la plus grande partie du pays et, jusqu'à un certain point, la capitale et assurerait le soutien direct d'une force prussienne ou du moins la retraite sur cette dernière tandis qu'à Anvers l'on ne dispose plus

⁴⁰⁸ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 12-13.

d'aucune retraite. La position de flanc sur la Meuse, en liaison avec la place forte de Namur, la gauche couverte par les Ardennes, à une marche des forteresses de Charleroi, Dinant et Huy, ayant derrière elle la riche cité de Liège et un chemin de fer, se prête également bien pour l'offensive et la défensive comme pour le ravitaillement de l'armée belge. Incontestablement, le déploiement d'une armée belge, également près d'Anvers, nous donne cet avantage, que l'offensive française devra laisser devant cette dernière un corps d'armée significatif et par conséquent atteindra notre frontière considérablement affaiblie. Mais il est à craindre que la Belgique dont les places frontières sont en mauvais état, sera vaincue avant que notre corps parvienne du milieu du royaume sur le Rhin et qu'il faudra à nouveau la conquérir. On est amené par suite à se demander s'il ne serait pas possible de décider le Gouvernement belge, sans avoir des obligations précises envers lui, à concentrer son armée sur la Meuse et non sur Anvers »⁴⁰⁹.

Le seul avantage que Moltke décèle en Belgique découle de la densité de son réseau ferroviaire grâce auquel « la Belgique peut rassembler en un temps très court 50.000 à 60.000 hommes » tandis que 40.000 hommes sont consacrés à la défense des places fortes⁴¹⁰. Dans son mémoire du 26 février 1859, Moltke adopte un point de vue plus offensif en raison notamment de l'aide supposée de la Hollande et de la Belgique :

« La guerre devant être conduite avec la coopération de la Belgique et de la Hollande, il nous faut les protéger toutes deux en pénétrant chez elles. L'offensive conduit alors dans la direction de Paris...⁴¹¹ ».

En réalité, l'objectif ultime de Moltke n'est pas de s'emparer de Paris mais de l'Alsace-Lorraine. Les départements du nord de la France « sans lien direct avec les territoires prussiens » l'intéressent peu car ils seront indéfendables après la guerre ; même en les confiant à la Belgique qui serait incapable de les garder en raison de sa faiblesse militaire. Néanmoins, le stratège prussien compte bien porter la guerre dans ces départements pour vaincre la totalité de l'armée française et assiéger Paris. Ces considérations politico-stratégiques imposent la division de l'armée prussienne en deux armées distinctes, celle du Bas-Rhin et celle du Main. Si la France concentre la majorité de ses troupes sur la frontière belge, l'armée du Bas-Rhin devra être la plus forte possible afin de remporter la victoire dès le premier choc avec la masse des forces françaises. Selon les calculs les plus optimistes de Moltke, l'armée du Bas-Rhin se composerait de cinq corps prussiens (165.000 hommes) à Luxembourg, Trèves, Aix-la-Chapelle, Düren, Bonn ; de deux corps de la Confédération

⁴⁰⁹ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 13. Ce passage mérite d'être souligné si l'on songe qu'à la veille de la Première Guerre mondiale, Schlieffen considérait que les fortifications de la Meuse étaient tournées contre l'Allemagne. *Schlieffens Denkschrift vom 28 Dezember 1912 über einen Krieg mit Frankreich und Russland*, in RITTER (Gerhard), *Der Schlieffenplan...*, p. 181.

⁴¹⁰ *Moltkes militärische Werke*, I, 4, p. 12

⁴¹¹ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 42.

(69.000 hommes) à Cologne et Coblenz ; de l'armée hollandaise (20.000 hommes), de l'armée belge (60.000 hommes), au total 314.000 hommes. L'armée du Main s'élèverait à 140.000 hommes pour couvrir le flanc gauche de l'aile marchante à travers la Belgique et protéger l'Allemagne du Sud. Elle aurait ensuite pour mission d'occuper l'Alsace-Lorraine afin de garantir la possession territoriale des objectifs de guerre⁴¹².

Pour réaliser cette opération, Moltke revient encore une fois sur l'importance de la ligne de la Meuse. Il faudrait que les Hollandais se concentrent sur Maastricht et que les Belges prennent position sur la ligne Liège-Namur « car il n'est guère vraisemblable que les Français laisseront suffisamment de temps pour une réunification au-delà de la Meuse »⁴¹³. Cependant, Moltke reste sceptique à propos des chiffres annoncés sur le papier :

« A côté de ces chiffres considérables [314.000 hommes], nous ne devons cependant pas ignorer que pour les forces prussiennes et les corps allemands, les forces prévues sont des estimations, que l'intervention opportune des deux armées étrangères [belge et hollandaise] n'est pas assurée, que notre situation est probablement grandement imparfaite et que Maastricht, Liège, Namur et Luxembourg devront être immédiatement pourvues de fortes garnisons. Il est fort probable que l'armée prussienne, pour rendre possible la réunion de ses alliés, devra au départ s'avancer seule pour supporter la première attaque de l'adversaire et que par conséquent, il est plus que nécessaire de ne pas entrer en scène avec moins de cinq corps d'armée prussiens »⁴¹⁴.

De même, Moltke continue à être obnubilé par le temps. Déjà à cette époque, il estime que la plus difficile mission pour les hommes politiques est de décider quand il convient de déclencher la mobilisation. En la déclenchant trop tôt, la Prusse risque de diminuer ses chances de succès car la France n'enverrait alors en Italie qu'un faible contingent de troupes et garderait une force substantielle au Nord. En revanche, en la déclenchant trop tard, l'armée prussienne « ne sera plus en mesure de protéger la Belgique sur la Meuse » et son premier déploiement stratégique ne pourra réussir que sous la protection de la ligne du Rhin. C'est pourquoi en définitive Moltke revoit ses chiffres à la baisse en cas d'offensive française par la Belgique et, pour ne rien laisser au hasard, envisage même une offensive française par Metz. Cette offensive se décline comme suit :

⁴¹² *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 47.

⁴¹³ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 46.

⁴¹⁴ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 48.

Premier cas de figure : l'offensive principale de l'armée française part de l'axe Lille-Valenciennes. Dans cette hypothèse, 180.000 hommes devront être réunis en quatre jours sur la ligne Liège-Maastricht, parmi lesquels 20.000 hollandais et 60.000 belges. Dans les sept jours qui suivent, 60.000 hommes viendront les rejoindre. L'armée de 240.000 hommes ainsi constituée, dite du « Bas-Rhin », prendra la direction du nord de la France. Son objectif ne sera pas Paris mais l'armée française dont les effectifs ne seront pas supérieurs à 200.000 hommes. L'armée française comptera avec peine 150.000 hommes sur la Meuse, après l'occupation de Mons, Bruxelles, Charleroi, etc. La bataille décisive devra être livrée si possible en Belgique. Ensuite, après avoir vaincu le gros de l'armée française en rase campagne, l'avantage détenu jusqu'à présent par la Prusse sera perdu en raison de la nécessaire occupation des places fortes belges et de l'encerclement des places fortes du nord de la France qui sont occupées, de Lille à Givet, par 54.000 soldats français. C'est pourquoi, une fois entrée en France, l'armée du Bas-Rhin devra converger avec l'armée du Main et le contingent fédéral autrichien pour une offensive commune sur Paris⁴¹⁵.

Deuxième cas de figure : la force principale de l'armée française part de Metz contre les provinces rhénanes. Cette hypothèse est moins vraisemblable ; la France ne pourra aligner que 180.000 hommes entre Metz et Strasbourg face à 300.000 Allemands (sans même compter l'aide autrichienne) puisque la France ne pourra pas laisser la frontière belge sans surveillance. Face à l'armée française secondaire surveillant la frontière belge, 110.000 hommes seront suffisants pour sécuriser Bruxelles et s'avancer sur Mons et Tournai. Cette « armée de Belgique » sera composée de l'armée belge, hollandaise et du III^e corps d'armée prussien. Tout avantage la Prusse dans ce cas de figure puisque l'offensive principale de son armée sera portée en Alsace-Lorraine, précisément la région qu'elle désire conquérir. L'armée de Belgique couvrira le flanc droit de l'armée principale⁴¹⁶.

Dans un mémoire du 6 mars 1859, Moltke rappelle que la concentration anversoise est peu compatible avec le principe d'une jonction belgo-prussienne sur la rive droite de la Meuse. Malgré son intérêt manifeste pour le territoire belge, il souhaite ne pas lier le sort de l'armée prussienne à celui de l'armée belge par une alliance formelle car il n'est pas impossible que l'armée française respectera la Belgique. Enfin, il ne compte pas beaucoup sur l'aide de

⁴¹⁵ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 48-50.

⁴¹⁶ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 49-50.

l'armée hollandaise et espère qu'elle aidera au moins la Prusse à garantir la conservation des forteresses de Maastricht et de Luxembourg⁴¹⁷.

Une fois l'armée française engagée avec force en Italie au début du mois de mai 1859, Moltke se désintéresse de la Belgique car la France ne constitue plus une menace pour le petit royaume. Dans l'esprit du stratège, seule une menace française peut justifier un passage par la Belgique dont l'armée se retournerait inévitablement contre l'armée prussienne si elle pénétrait sur le territoire belge en premier sans raison apparente⁴¹⁸. Au plus fort de la crise, la Prusse se borne donc à demander à la Belgique si elle est apte à assurer sa neutralité par les armes et à défendre son réduit national anversois⁴¹⁹. Aucune allusion n'est faite, semble-t-il, à un quelconque rassemblement de l'armée belge à Namur et moins encore à une quelconque jonction belgo-prussienne en cas d'invasion française. Nul doute d'ailleurs qu'une telle demande prussienne aurait été interprétée à Bruxelles comme une immixtion malvenue dans la politique défensive du pays.

Une fois le conflit terminé et l'armée française en pleine possession de ses moyens, Moltke investit à nouveau sa confiance dans une alliance de circonstance avec la Belgique. Dans un mémoire de décembre 1859, il réaffirme qu'en cas de guerre contre la France et la Russie, la Prusse pourrait compter sur la Belgique sans préciser toutefois les détails d'une campagne à l'Ouest⁴²⁰. Mais la critique de la politique défensive belge ne le quitte pas. Même s'il reconnaît à la Belgique une meilleure organisation que sa voisine hollandaise, il regrette sincèrement les choix défensifs belges concrétisés par le vote des travaux anversois l'année précédente. Dans un mémoire rédigé au printemps 1860, où il envisage à nouveau une guerre contre la France seule, il assigne à une armée hollando-belge une position défensive idéale entre Maastricht et Liège, soutenue par un corps prussien arrivant par Aix-la-Chapelle. Mais, note Moltke avec dépit, alors que les deux pays ont tout intérêt à se protéger des appétits français vers le Rhin, il ne faut pas compter sur une assistance militaire efficace de leur part :

« Les deux armées, spécialement l'armée hollandaise, sont dans un grand état d'abandon. A Bruxelles comme à La Haye, on pense strictement en terme défensif. L'armée belge

⁴¹⁷ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 64.

⁴¹⁸ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 105.

⁴¹⁹ ⁴¹⁹ MAEB, CP, Prusse, XIX, doc. n° 192, Baron Nothomb (Berlin) au Baron de Vrière (Bruxelles), le 10 juin 1859.

⁴²⁰ MOLTKE (Helmuth von), *Ausgewählte Werke*, I : *Feldherr und Kriegslehrmeister*, Herausgegeben von F. von Schmerfeld, Berlin, Verlag von Reimar Hobbing, 1925, p. 20. [Abrévié désormais en MOLTKE, AW].

devra se réunir à Anvers dans une position encore beaucoup trop faible⁴²¹, abandonnant l'entière du pays et sa capitale, sans possibilité d'esquive, le dos à la mer, attendant l'aide d'une Angleterre qui n'est même pas capable de la donner »⁴²².

Toujours au printemps 1860, Moltke rédige un mémoire en cas de guerre avec l'Autriche dont l'enjeu n'est autre que la suprématie sur les autres Etats allemands. Une telle guerre aurait sans doute pour conséquence la création d'une alliance franco-autrichienne. La France pourrait même profiter de l'occasion pour réaliser ses rêves rhénans. La position anglaise est en revanche difficilement prévisible. Elle pourrait se concentrer sur la protection de ses propres côtes si une flotte française faisait mine de l'attaquer et négliger ainsi le continent⁴²³. Quoiqu'il en soit, Moltke espère qu'elle prendrait le parti de la Prusse, ce qui permettrait de sécuriser les ports prussiens et pourrait susciter la création d'une armée anglaise de secours, trop intéressée de ne pas voir la France remporter une victoire à ses dépens⁴²⁴.

Enfin, dans un mémoire de juin 1863, Moltke constate que l'Angleterre est désormais l'alliée passive de la France. Cependant, poursuit-il, il s'agit là d'une alliance de circonstance qui ne résisterait pas à une épreuve sérieuse « telle qu'une invasion de la Belgique, une mise en danger des côtes de la mer du Nord ou une menace sur Anvers⁴²⁵ ». La France est tellement consciente de ce fait qu'une offensive sur le Rhin de la part de son armée s'efforcerait de ne pas violer la neutralité belge afin de respecter la volonté anglaise⁴²⁶. Il soutient la même idée dans un mémoire du 21 janvier 1864 où il envisage une guerre de la Prusse alliée à l'Autriche contre la France et les Etats allemands du Sud⁴²⁷. Bientôt, l'alliance de la Prusse avec l'Autriche ne sera plus qu'un lointain souvenir pour faire place au spectre d'une alliance franco-autrichienne.

Nous avons vu que l'Angleterre n'avait élevé aucune objection contre les fortifications d'Anvers. Plusieurs fois depuis 1857, le cabinet de Londres a même conseillé à Bruxelles

⁴²¹ Les travaux viennent juste de commencer.

⁴²² MOLTKE, AW, I..., p. 24.

⁴²³ A partir des années 1860, la politique anglaise entre progressivement dans une phase isolationniste vis-à-vis de la politique continentale. Obligée de protéger ses intérêts outre-mer, d'abord en Inde puis en Amérique du Nord, elle est forcée de se désengager quelque peu des affaires européennes. On craint même à cette époque une invasion française. La Commission Royale de défense qui apparaît en 1860 recommande même que de plus grands investissements soient effectués dans les défenses terrestres comme les forts ou les batteries flottantes. GOOCH (John), *The prospect of war: studies in British defence policy 1847-1942*, Londres, Frank Cass, 1981, p.4.

⁴²⁴ MOLTKE, AW, I..., p. 27-31.

⁴²⁵ MOLTKE, AW, I..., p. 38.

⁴²⁶ MOLTKE, AW, I..., p. 38.

⁴²⁷ MOLTKE, AW, I..., p. 44.

d'activer les travaux afin de se protéger contre la menace française. Cet intérêt britannique pour Anvers et le système défensif belge a perduré par la suite après que les travaux d'agrandissement aient été entrepris. Parmi les rapports qui nous sont parvenus contenant des analyses militaires substantielles, nous signalerons un mémoire sur Anvers réalisé en août 1858 par monsieur Barron, attaché à la légation anglaise à Bruxelles⁴²⁸ et deux rapports pondus par les officiers de la « Royal Artillery » après un voyage réalisé sur le continent en 1861⁴²⁹ et 1864⁴³⁰. A plusieurs reprises encore, notamment en 1865⁴³¹ et en 1866⁴³², des officiers anglais en voyage d'étude viendront visiter le fleuron du système défensif belge⁴³³. Mises à part quelques précautions pour ne pas donner trop de publicité à des visiteurs en uniforme⁴³⁴, le Gouvernement belge semble ne poser aucun obstacle à la venue d'officiers étrangers, spécialement les britanniques qui sont manifestement les plus nombreux à visiter les établissements militaires belges⁴³⁵.

⁴²⁸ NA – UK, FO 10/213, Howard de Walden (Bruxelles) à Malmesbury (Londres), le 8 septembre 1858. Le mémoire transmis est daté du 25 août 1858.

⁴²⁹ NA – UK, WO 33/12, doc. n° 207, A professional visit to the Continent by artillery officers, august-september 1861.

⁴³⁰ NA – UK, WO 33/15, doc. n° 262, Report of a professional tour by officers of the Royal Artillery in Sweden, the Netherlands and Belgium in 1864.

⁴³¹ Demande d'autorisation pour la visite à Anvers du Captain Schaw du « Royal Engineers ». NA – UK, FO 10/261, lettre du *Foreign Office* (Londres) à Howard de Walden (Bruxelles), le 19 juin 1865. Dans une lettre adressée à Brialmont le 14 décembre 1866, le capitaine du Génie Schaw, professeur au Staff-College, s'exprime sur les enseignements qu'il a tirés de sa visite : « Depuis ma visite en Belgique (1815) (sic)[1865], j'ai enseigné aux officiers du Staff-college le type de fortification polygonale d'Anvers comme le plus parfait exemple de fortification quand les fossés sont pleins d'eau. Cette année, nous avons fait graver aussi, comme type, un fort détaché d'Anvers, qui sera, comme le front d'Anvers, inséré dans le cours de fortification du capitaine Philips ». Le général Sir John Burgoyne, chef du corps du Génie anglais visite également les fortifications à l'automne 1866 pendant que Brialmont est à l'étranger. Il lui écrit le 5 novembre pour le complimenter de l'œuvre accomplie et du bon avancement des travaux. CROCKAERT (P.), *Brialmont...*, p. 392.

⁴³² Demande de « facilités » au major Scratchley pour visiter les fortifications d'Anvers. NA – UK, FO 10/269, lettre du Foreign Office (Londres) à Howard de Walden (Bruxelles), le 28 septembre 1866.

⁴³³ Mentionnons encore pour les années antérieures le voyage d'étude des capitaines Hutchinson et Wilson et celui du lieutenant-colonel Gardner accompagné de six officiers en 1857 dont nous avons déjà parlé plus haut. A l'époque, les travaux d'agrandissement n'avaient pas encore été votés. Le ministre de la Guerre avait toutefois recommandé une certaine discrétion pour éviter que la France ne copie l'exemple anglais en envoyant des élèves-officiers s'instruire à Anvers.

⁴³⁴ La Belgique prend généralement des précautions pour éviter de donner trop de publicité à la visite des personnages de marque. Début 1865, l'archiduc Etienne souhaitera visiter les fortifications d'Anvers, ce qui donnera lieu à cette lettre de Léopold Ier au général Chazal. « Mon cher Ministre, l'archiduc pourra voir les travaux d'Anvers mais cela devrait être véritablement incognito. Sans cela nous aurons à en souffrir en différentes directions ». MRA, Fonds Chazal, F.1 doc. n° 142-144, lettre de Léopold Ier au Général Chazal, Laeken, le 16 février 1865. Ces précautions sont redoublées en cas de crise, ainsi pendant la guerre de 1870 : « Depuis l'ouverture des hostilités entre la France et la Prusse, je [ministre de la Guerre] n'ai accordé que très exceptionnellement l'autorisation de visiter les fortifications d'Anvers. Aujourd'hui que nous avons beaucoup d'internés dans les ports et qu'un grand nombre d'officiers étrangers et surtout d'officiers français se trouvent dans le pays, il importe de redoubler de circonspection ». MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 220 : Affaires diverses, lieutenant général Guillaume, ministre de la Guerre au commandant de la 1^{ère} division territoriale, Bruxelles, le 6 novembre 1870.

⁴³⁵ Anvers n'est d'ailleurs pas le seul pôle d'attraction. L'artillerie belge est aussi l'objet de toutes les attentions. En juillet 1866, le *Foreign Office* cherche à obtenir des facilités au colonel Younghusband afin qu'il assiste à des

Le rapport sur Anvers de l'attaché d'ambassade Barron est commandé par Howard de Walden afin de synthétiser les idées émises au Parlement belge sur la question anversoise, considérations qui ont finalement conduit à l'échec provisoire du projet gouvernemental belge. L'attaché d'ambassade ne se limite pas à un résumé des débats parlementaires mais réalise un véritable mémoire sur le système défensif belge, entrecoupé de considérations stratégiques relatives aux intérêts anglais. Monsieur Barron note par exemple que la Belgique n'a guère consulté les alliés en modifiant l'esprit de son système défensif :

« Après l'achèvement des nouvelles défenses d'Anvers, il a été envisagé par le Gouvernement de démanteler non seulement Mons mais aussi Nieuport, Namur et Charleroy, (excepté les citadelles de ces deux villes), alors que selon le IV^e article de la même convention⁴³⁶, la Belgique s'engage à maintenir les deux dernières forteresses. En bref, le système défensif organisé à grands frais en 1815-1816 et en 1831 devait être progressivement et totalement abandonné. Il est possible que les alliés de la Belgique ne voient pas d'objection dans le nouveau système proposé ; mais il est raisonnable de penser qu'ils devraient être au moins consultés concernant ce sujet, dans la mesure où les stipulations des traités pour la défense de ce pays ont constitué le sujet de mutuels engagements entre les quatre Puissances et la Belgique »⁴³⁷.

Quoi qu'il en soit du respect des traités, l'attaché d'ambassade fait remarquer avec un certain cynisme que cette concentration à Anvers ne va pas à l'encontre de la politique extérieure anglaise dont la préservation du port belge est un axiome évident :

« En regard des intérêts anglais uniquement, il ne devrait pas y avoir d'inconvénient décisif dans le nouveau système de concentration des défenses nationales de la Belgique à Anvers. Dans le cas d'une guerre entre l'Angleterre et n'importe quelle Puissance continentale, la politique annoncée de la Belgique sera de préserver une stricte neutralité et, si elle est attaquée par un quelconque belligérant de s'allier avec l'autre partie. Cette attitude, si elle est soutenue par une armée de 70.000 hommes supportée par une forteresse imprenable sur ses arrières, sera davantage susceptible d'être respectée que si la même armée était dispersée le long d'une frontière plate de 100 lieues, et quoi qu'il en soit, cela devrait sauver Anvers lui-même d'une attaque ».

Cependant, Barron rappelle que depuis le traité de Paris, l'Angleterre a toujours été attentive à ce qu'Anvers reste un port de commerce. L'objectif ainsi poursuivi est d'éviter qu'Anvers ne devienne entre les mains des ennemis de l'Angleterre, « un second Cherbourg ». L'avantage

tirs expérimentaux d'un canon Krupp de 12 tonnes au polygone de Brasschaat. NA – UK, FO 10/269, Lettre du *Foreign Office* (Londres) à Howard de Walden (Bruxelles), le 5 juillet 1866.

⁴³⁶ Convention des forteresses du 14 décembre 1831.

⁴³⁷ NA – UK, FO 10/213, Howard de Walden (Bruxelles) à Malmesbury (Londres), le 8 septembre 1858. Le mémoire de Barron est daté du 25 août 1858. Le résumé et les citations qui suivent sont tirés de ce document.

offert par Anvers, en comparaison avec tous les autres ports d'Europe du Nord, est son estuaire profond soumis aux marées et par conséquent impossible à obstruer avec du sable. Les conséquences d'une occupation d'Anvers par l'ennemi seraient catastrophiques pour la défense anglaise :

« Pour le moment toutes nos côtes orientales sont relativement libres d'attaque. Ainsi, nous sommes capables de concentrer nos défenses au Sud et à l'Ouest. Mais avec une flotte hostile dans l'Escaut en face de l'embouchure de la Tamise, l'entièreté de notre système défensif devrait être modifiée car la côte considérée jusqu'ici comme inattaquable deviendrait la plus exposée ».

L'attaché anglais pointe spécifiquement du doigt durant les débats parlementaires du mois de juillet 1858 le discours du général Renard, commissaire du Roi, prononcé le 27 juillet. Barron synthétise notamment les raisons pour lesquelles Anvers a été choisi comme réduit national :

« La place qui doit servir de refuge à leur nationalité doit être une bonne position militaire ; ne doit menacer aucune Puissance ; doit disposer de ressources personnelles et avoir une importance suffisante pour qu'elle soit considérée par chaque Puissance comme un objet dont il faut prévenir la chute dans les mains d'un rival ; il faut qu'elle soit favorisée sur le plan des ravitaillements et des voies de communication. Anvers seule réunissait tous ces avantages et était donc pointée par la nature elle-même pour l'objectif poursuivi ».

Enfin, de façon prophétique, Barron prévoit la victoire du meeting anversoïis. La situation est effectivement devenue insoluble suite aux constructions sauvages à proximité de la vieille enceinte de la forteresse. Il regrette cependant que le projet de grande enceinte soutenu par les édiles anversoïis soit d'une si vaste amplitude puisqu'il quintuple la surface de la ville. N'était-il pas possible de trouver un juste milieu, s'étonne-t-il ? D'autant plus qu'une telle surface aura comme effet néfaste sur le plan militaire d'augmenter considérablement la population de la ville tout en diminuant du même coup les moyens de subsistance de la garnison en cas de siège prolongé.

Lors de leur voyage en août-septembre 1861, les officiers⁴³⁸ anglais du « Royal Artillery » visitent successivement la France, le Hanovre, le Wurtemberg, la Saxe et la Prusse avant de revenir sur l'Angleterre par la Belgique. Ce voyage de formation est bien entendu aussi une

⁴³⁸ Les capitaines Charles F. Young, W.A.F. Strangways, T. Arthur Harrison et le lieutenant E.H. Thurlow. NA – UK, WO 33/12, doc. n° 207, A professional visit to the Continent by artillery officers, august-september 1861. Le résumé et les citations qui suivent sont tirés de ce document.

occasion de glaner des renseignements sur la situation militaire des Puissances continentales, depuis l'organisation du camp français de Chalons jusqu'aux manœuvres prussiennes dans la région de Cologne. En Belgique, les officiers anglais sont autorisés à visiter le 23 septembre la manufacture d'armes à Liège mais pas la fonderie à canons, sur ordre express du ministre de la Guerre. Les officiers passent ensuite à Namur le 24 pour visiter la citadelle puis se rendent à Bruxelles où ils arrivent le 25. Ils mentionnent dans leur rapport n'avoir pas le temps de visiter le camp de Beverloo et d'assister aux exercices d'artillerie qui s'y déroulent. A Bruxelles, le ministre de la Guerre s'empresse de leur fournir ses services. Il leur montre notamment des plans d'Anvers et leur ouvre les établissements militaires de la capitale. Le 27, ils assistent à Malines à un entraînement de deux batteries d'artillerie à cheval. Du 28 au 30 septembre, ils séjournent à Anvers où ils visitent l'arsenal et le camp retranché. D'Anvers, ils reprennent enfin le bateau pour l'Angleterre. Etant donné leur formation d'artilleurs, les officiers s'intéressent beaucoup aux innovations belges en matière d'armement. Ils décrivent avec intérêt une carabine à système de rechargement par la culasse inventée par un armurier liégeois nommé Ghaye⁴³⁹. De même, ils remarquent la bonne tenue de l'artillerie montée à Malines qui tranche cependant considérablement avec l'état déplorable des baraquements et des écuries : « il était surprenant de voir comment des hommes pouvaient sortir si propres de chambres aussi sales ». Ils décrivent peu les fortifications de Namur si ce n'est pour en remarquer les défauts. La place se limitera bientôt uniquement à la citadelle car l'ancienne enceinte était en pleine démolition lors de leur passage. Certes, la citadelle occupe une forte position naturelle à la jonction de la Meuse et de la Sambre mais elle est dominée à 800 yards de distance, au sud-ouest, par une hauteur faiblement fortifiée. L'intérieur de la citadelle est très étroit. En revanche, la description des nouvelles fortifications anversoises est assez longue et s'accompagne d'un plan. Les officiers fournissent peu de jugements de valeur car le caractère impressionnant du camp retranché semble se suffire à lui-même. Une fois ses travaux terminés⁴⁴⁰, Anvers est appelée à devenir selon les artilleurs anglais, « la plus grande forteresse d'Europe ». Toujours selon eux, « la place aura une force immense ». Seule petite ombre au tableau : « La question de savoir s'il est bon d'un point de vue sanitaire de garder une grande armée dans une telle position pendant une longue période, est toujours sujette à des opinions divergentes ».

⁴³⁹ Le système de chargement par la culasse intéresse vivement les Anglais. Le 27 juillet 1866, le Foreign Office demande à Howard de Walden d'envoyer un spécimen de fusil à chargement par la culasse utilisé dans l'armée belge. NA – UK, FO 10/269, lettre du Foreign Office (Londres) à Howard de Walden (Bruxelles), le 27 juillet 1866.

⁴⁴⁰ On déclare aux officiers que les travaux dureront encore trois ans mais ces derniers pensent que les délais ne seront pas respectés.

Trois ans plus tard, exactement à la même époque, des officiers⁴⁴¹ du « Royal Artillery » visitent à nouveau la Belgique après être passés par la Suède et les Pays-Bas. Ils quittent la forteresse de Bois-le-Duc le 18 septembre 1864 pour arriver dans la soirée à Bruxelles. Le 20, ils visitent les établissements militaires de Bruxelles. Le 21, ils se rendent sur le champ de bataille de Waterloo. Le 22, ils visitent Liège, ses baraquements d'artillerie et sa manufacture d'armes. A nouveau, la visite de la fonderie à canons est interdite par le ministre de la Guerre. Le 23, ils visitent les armements de l'artillerie à cheval de Malines. Le 25, ils participent à un concours de tir dans la région de Bruxelles. Le 26, ils arrivent à Anvers où le commandant de la place, le général Eenens les conduit au sein des ouvrages de la nouvelle enceinte. Le 27, ils effectuent une longue inspection d'un des ouvrages de la ligne des forts détachés. Le 28, ils quittent Anvers par Steamer pour rejoindre Londres.

Lors de leur voyage, les officiers anglais avaient pris soin de se munir du rapport du voyage réalisé par leurs collègues trois années plus tôt : « La condition toujours incomplète des fortifications d'Anvers justifie l'opinion qu'ils avaient formulée alors. L'introduction dans le service d'un fusil à chargement par la culasse qui était envisagée à l'époque, est toujours en projet aujourd'hui et les baraquements à Malines sont toujours précisément dans le même état que lorsqu'ils furent l'objet des observations de ces officiers »⁴⁴². En réalité, la qualité moyenne du rapport de 1861 tranche radicalement avec le rapport de 1864. Peut-être parce que l'auteur du second est un officier de rang supérieur, le colonel Goodenough. Ce dernier fournit non seulement un luxe de détails sur l'ensemble du système militaire belge (fortifications, équipements, mode de recrutement, etc.) mais ses descriptions laissent transparaître de larges appréciations personnelles. Ainsi, décrit-il d'entrée de jeu l'esprit du nouveau système de concentration des défenses belges à Anvers, non sans laisser poindre une certaine forme de critique :

« Tout l'intérêt des fortifications de Belgique est maintenant centré à Anvers. Les forteresses du sud, reconstruites après la paix de 1815 pour protéger les Pays-Bas d'une future invasion française, sont une fois de plus pour la plupart démolies ou abandonnées. Les Français peuvent voir en cela une conséquence naturelle des événements de 1830, regardant l'établissement du royaume de Belgique comme une extension virtuelle des

⁴⁴¹ Le colonel H.P. Goodenough, les capitaines H.F. Greville et R. Lluellyn, les lieutenants G.B. Hobart et D.M. Wilson. Report of a professional tour by officers of the Royal Artillery in Sweden, the Netherlands and Belgium in 1864, NA – UK, WO 33/15, doc. n° 262.

⁴⁴² Report of a professional tour by officers of the Royal Artillery in Sweden, the Netherlands and Belgium in 1864, NA – UK, WO 33/15, doc. n° 262, p. 44.

frontières de France. Les Belges, peu enclins à accepter cette estimation de la position et de l'importance de leur pays peuvent légitimer la faible valeur actuelle de ces postes par l'adoption récente d'un système de défense dans lequel ils n'ont plus aucun rôle à jouer »⁴⁴³.

D'après la description faite par Goodenough du nouveau système adopté, l'armée belge se concentrera en temps de guerre dans la grande position d'Anvers d'où elle ne sortira qu'avec l'appui d'une Puissance garante de sa neutralité :

« Ce système consiste dans l'établissement d'une vaste position défensive, dans laquelle l'armée belge concentrée doit attendre en sécurité l'arrivée d'une assistance étrangère et de laquelle elle sortira renforcée pour lancer et assumer une offensive. Aucune armée, est-il avancé, que la Belgique aurait la capacité d'entretenir ne pourrait espérer, avec ou sans l'appui de forteresses isolées, contenir avec succès une armée d'une Puissance européenne de premier rang. Se retrouver face à face continuellement avec un tel ennemi produirait un effet hautement démoralisant sur les jeunes soldats dont l'armée belge est généralement composée tandis que la supériorité de la cavalerie de l'ennemi pourrait parfois forcer l'acceptation d'une bataille même si elle n'est pas désirée. Dans de telles circonstances, la meilleure politique pour la Belgique doit être trouvée dans la prompte concentration de ses troupes dans une position d'une valeur intrinsèque et capable d'être à ce point renforcée que l'attaque puisse y être posée comme un défi jusqu'à ce que l'arrivée d'un secours de l'étranger permette l'adoption d'une attitude plus hardie »⁴⁴⁴.

Il s'agit là d'une description très orientée du nouveau dispositif. En présentant son projet à la Chambre en 1859, Chazal n'a jamais indiqué qu'il entraînait dans son intention en concentrant toutes les défenses belges à Anvers de livrer le reste du pays à l'envahisseur. Il est néanmoins significatif que considéré de l'extérieur par l'expertise anglaise, c'est bien cette impression d'abandon du « champ de bataille belge » qui prédomine. Cette perception anglaise rejoint le jugement de Moltke formulé quelques années plutôt ; le général prussien exprimant son vif regret devant l'abandon manifeste des forteresses du sud face à la France, particulièrement Namur. Le colonel Goodenough ne manque pas de souligner lui aussi la transition stratégique révolutionnaire induite par le choix défensif belge de 1859 en rappelant les grands faits d'arme qui se sont déroulés en Belgique par le passé :

« Et comme il semble qu'il entre dans l'intention du projet actuel de laisser sans défense les forteresses du sud, un grand nombre d'hommes seront disponibles pour d'autres opérations. Déjà Mons et Menin, Tournay et Namur, places pour lesquelles depuis longtemps aucune génération n'était sans la mémoire d'un siège, se verront abandonnées sans un coup de feu. Fleurus, quatre fois champ de bataille et Charleroi

⁴⁴³ *Ibidem.*

⁴⁴⁴ *Ibidem.*

que les Français à eux seuls ont dû prendre sept fois en un peu moins d'un siècle, seront surprises d'être paisiblement dépassées ; tandis que Senef (sic) et Ramilies, Oudenarde et Fontenoy, Jemappes et Waterloo ne doivent pas s'attendre à davantage qu'une immunité temporaire, dans une région dont la carte est damée par les sabres croisés de la moitié des armées européennes. Quand la Belgique constituera prochainement le terrain de l'une des batailles décisives du monde, la compétition prendra place dans des conditions aussi nouvelles que dignes d'intérêt »⁴⁴⁵.

Autre sujet d'étonnement pour le colonel anglais, l'hostilité présumée de la France semble guider toutes les nouvelles réformes entreprises en Belgique :

« Il est intéressant de remarquer que, tandis que la conquête morale de la Belgique est considérée – et pas seulement par la France – comme un fait accompli, les plans préparés par les officiers belges pour la défense du pays sont toujours basés sur la supposition que la force envahissante est d'une manière certaine l'armée française et que l'assistance pour repousser l'invasion peut être attendue avec confiance de la part de l'Angleterre, de la Hollande et des Etats allemands, tous pareillement intéressés dans le maintien entre la France et le Rhin d'une barrière qui a une existence pratique aussi bien que nominale »⁴⁴⁶.

Quoi qu'il en soit de son étonnement, le colonel Goodenough considère la position d'Anvers sur le Bas-Escaut comme étant d'une « haute considération » sur le plan militaire :

« L'Escaut, moins stratégique dans la partie haute de son cours, peut ici accueillir une flotte en route pour envahir le cœur de l'Europe, ou prête à porter une attaque en quelques heures dans l'embouchure de la Tamise. Le cours de l'Escaut dans ce lieu donne à la situation d'Anvers des potentialités particulières de défense ; et si l'offensive est assumée, un bon usage peut être fait de la ligne de la rivière qui s'étend d'Anvers vers Termonde et Gand. Il y a des voies de communication navigables faciles en direction de Berg-op-Zoom, Breda et en général toutes les forteresses de la Basse-Meuse et du Bas-Rhin »⁴⁴⁷.

Lors de sa visite à Anvers, le colonel Goodenough est personnellement escorté par le général Eenens. Ce dernier soumet vraisemblablement à l'officier anglais certaines considérations personnelles concernant la configuration générale de la position et la manière dont il faut l'interpréter sur le plan international. Alors que les travaux de la rive droite votés en 1859 ne sont pas encore achevés, Eenens discute déjà en 1864 de l'opportunité d'établir une position fortifiée sur la rive gauche :

⁴⁴⁵ *Idem*, p. 54-55.

⁴⁴⁶ *Idem*, p. 44-45.

⁴⁴⁷ *Idem*, p. 45.

« Il a été avancé pour son établissement sur la rive droite qu'ainsi placée, elle serait aisément approchée par les Prussiens débouchant de Diest en provenance de Liège et Maastricht. Il a été avancé pour son établissement sur la rive gauche que si le terrain sur ce côté était laissé inoccupé, la liaison avec l'Angleterre serait mise en danger car l'ennemi prenant position à Brucht et Zwyndrecht pourrait rapidement forcer le fort Sainte-Marie à capituler et pourrait ainsi interrompre la navigation de l'Escaut, comme le Duc de Parme l'a fait en 1585. Une position sur la rive gauche pourrait aussi sauver les défenseurs de la désagréable nécessité d'inonder le polder de Borgerweert, ou de la mortification de le voir inonder par l'ennemi et pourrait empêcher ces mêmes défenseurs de faire usage de la riche contrée au-delà pour ravitailler Anvers. Qui plus est, en assumant la possibilité d'un choix offensif sur les deux rives de l'Escaut, toute communication étant conservée avec Termonde, l'ennemi ne pourrait pas agir sur l'importante ligne du Rupel et de la Nèthe sans courir le danger d'avoir sa propre position tournée. Mais les Prussiens, quels que soient les circonstances de leur collision avec les Français, déboucheront bien plus probablement par Mayence, Coblenze et Luxembourg que par Liège et Maastricht, la première route leur permettant de conserver des communications qu'ils perdraient s'ils opéraient par la seconde. C'est pourquoi, il a été proposé d'établir le camp à l'intérieur d'une série de forts dont la ligne générale partant du fort Sainte-Marie courrait dans une direction méridionale avec une légère courbe vers l'ouest jusqu'à la rencontre du Barbierbeke dont elle suivrait le cours jusqu'à l'Escaut, en amont de Cruybeke »⁴⁴⁸.

La ligne de forts de la rive gauche évoquée par Goodenough n'existe pourtant que sur le papier. Après avoir constitué une commission chargée d'étudier l'établissement de trois nouveaux forts sur cette rive, le général Chazal n'avait-il pas affirmé à la Chambre quelques mois plus tôt que ces travaux étaient inutiles⁴⁴⁹ ? La conversation du commandant de la place avec l'officier britannique indique manifestement que si le Gouvernement a renoncé à présenter ces nouvelles dépenses à la Chambre, pour des raisons politiques évidentes, les projets du camp de la rive gauche n'ont pas été abandonnés pour la cause. Suite à la crise luxembourgeoise en 1867 et aux pressions du nouveau souverain Léopold II, les travaux de la rive gauche seront finalement présentés à la Chambre au début de l'année 1868⁴⁵⁰.

⁴⁴⁸ *Idem*, p. 46-47.

⁴⁴⁹ APC, 23 décembre 1863, p. 154-158.

⁴⁵⁰ DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 322.

IV. CHEMINS DE FER ET STRATEGIE

A. Vers l'élaboration d'un plan d'interruption totale du réseau belge

La neutralité imposée à la Belgique par le traité de 1839 commande à l'armée belge de ne pas laisser le territoire être impunément utilisé à des fins stratégiques pendant un conflit. Dans ce cadre, les chemins de fer belges attirent l'attention des autorités militaires autant en raison de l'usage qu'elles pourraient en tirer dans le cadre de la mobilisation qu'en raison de l'utilisation que pourraient en faire la France ou l'Allemagne. Dès le début des années 1850, le jeune officier ingénieur Alexis Brialmont constate que cette idée fait son chemin dans certains cercles militaires belges qui professent l'opinion suivante :

« Depuis l'établissement d'un grand réseau de chemins de fer, dont le centre est à Malines, la ligne d'opérations la plus avantageuse entre les forteresses du Rhin et les premières places fortes françaises, ne part plus de Coblenze, et de Mayence, comme jadis, mais de Cologne, en passant par Bruxelles et Mons. Cette ligne, d'ailleurs, présente moins d'obstacles à surmonter que l'autre. Elle permet de tourner les places fortes de l'est de la France et d'atteindre Paris après une bataille gagnée dans les plaines de la Belgique. En outre, la Meuse est aussi avantageuse à l'Allemagne que favorable à la France, étant couverte, à droite par la Hollande, à gauche par le grand-duché de Luxembourg, et en arrière par les places du Rhin. A cause de cette situation, elle est essentiellement propre à briser la poursuite dont les troupes allemandes pourraient être l'objet, et à faciliter leur libre circulation avec l'intérieur des Etats germaniques. Etablies derrière ce fleuve, elles pourront se débarrasser de leurs blessés et tirer du fond de l'Allemagne, en très peu de temps (grâce aux chemins de fer), de nouvelles levées, des armes et des munitions »⁴⁵¹.

Ce raisonnement n'est pas dénué d'intérêt mais il place, selon Brialmont, une confiance excessive dans les lignes de chemin de fer qui peuvent être aisément détruites. Le jeune officier reconnaît néanmoins qu'un coup de main pourrait être tenté sur Bruxelles grâce à la rapidité d'exécution de la mobilisation que permettent les chemins de fer : « Il y aurait peut-être un moyen plus simple encore et plus expéditif : ce serait d'envahir le pays avec assez de rapidité pour que les miliciens n'eussent pas le temps de rejoindre leurs corps. Ce mode d'attaque, impossible contre un Etat de premier ordre, ne laisserait pas d'offrir quelques chances de succès contre une petite nation qui a seulement le tiers de ses troupes sous les armes. D'un autre côté, les chemins de fer de France et d'Allemagne permettent de concentrer à l'improviste sur un point quelconque de la frontière, une masse d'hommes assez

⁴⁵¹ BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires sur la Belgique*, tome II, Bruxelles, Académie Royale de Belgique, 1852, p. 132-133.

considérable pour tenter un coup de main de ce genre. Il suffirait que l'armée principale suivît le corps expéditionnaire à quelques jours d'intervalle. Bruxelles est à deux marches forcées de Maubeuge et de Condé »⁴⁵². Dans le même ordre d'idées, Brialmont déplore l'impéritie du Génie belge qui laisse pénétrer dans l'enceinte des places les voies de chemins de fer sans qu'aucune disposition ne soit prévue pour le contrôle des convois franchissant les murs des différentes places du pays⁴⁵³. Cette opinion est partagée à la même époque par le Roi suite à des propos tenus début février 1852 par le général français Changarnier à Conway, l'Intendant de la Liste Civile du Roi. Selon l'ancien commandant en chef des troupes de Paris, exilé à Bruxelles au lendemain du coup d'Etat du 2 décembre 1851, la Belgique doit se méfier par-dessus-tout d'un coup de main sur la capitale :

« Avec les chemins de fer, rien n'est plus facile que de vous prendre un matin au saut du lit, d'enlever le Roi et son Gouvernement, et de venir s'installer en Belgique... Un soir, quand personne ne s'y attendra, Saint-Arnaud se fera livrer la garde du Chemin de fer du Nord et tout le matériel de la compagnie et arrêtera immédiatement les communications. Par plusieurs convois successifs, il dirigera sur votre frontière et fera entrer par Mons ou Tournai 12.000 à 15.000 hommes d'infanterie qui arriveront sans obstacle jusqu'à Bruxelles. En même temps les garnisons de la ligne du Nord auront reçu leur ordre de marche, et avec vos petites forces éparpillées, vous serez dans l'impuissance de vous opposer à ce qui se passera »⁴⁵⁴.

La ligne Paris – Bruxelles inaugurée en 1846 passe par Amiens, Arras, Douai, Valenciennes, Quiévrain, Mons, Soignies et Braine. On compte trois trains par jour au départ de Paris et quatre au départ de Bruxelles. Le trajet le plus rapide s'effectue en 9h30⁴⁵⁵. La deuxième jonction belgo-française relie Lille à Mouscron. A partir de cette ville, on a le choix de se diriger soit vers le nord-ouest par la ligne Mouscron – Courtrai – Rotselaar – Bruges – Ostende, soit vers le nord-est par la ligne Mouscron – Courtrai – Gand – Termonde, soit vers l'est par la ligne Mouscron – Tournai – Ath qui fait jonction avec la ligne Mons – Soignies –

⁴⁵² *Idem*, p. 230-231.

⁴⁵³ BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, III, p. 192-193.

⁴⁵⁴ Léopold Ier prend les déclarations de Changarnier très au sérieux ! Il envoie immédiatement le rapport que Conway a dressé de l'entretien à son fidèle conseiller, le Baron Stockmar, en Angleterre, afin qu'il le transmette au *Foreign Office* et à Windsor. Lettre de Conway à Léopold Ier, Bruxelles, le 5 février 1852, en annexe à une lettre de Stockmar à Granville du 8 février 1852, Papiers Granville, citée in STENGERS (J.), *Léopold Ier et la France au lendemain du coup d'Etat du 2 décembre*, in *Les relations franco-belges de 1830 à 1934. Actes du colloque de Metz, 15 et 16 novembre 1974*, Metz, 1975, p. 38-39.

⁴⁵⁵ *Lettres de Léopold Ier à sa soeur la princesse Sophie, à son beau-frère Emmanuel, Comte de Mensdorff-Pouilly, à son neveu Alphonse, Comte de Mensdorff-Pouilly. 1804 – 1864*. Traduction et édition critique par Jean PURAYE et Hans-Otto LANG, Liège, Vaillant-Carmanne, 1973, p. 404.

Braine – Bruxelles à hauteur de Jurbise⁴⁵⁶. La liaison directe Lille – Tournai n'existe pas encore et ne sera ouverte au trafic que fin 1865. Le général Changarnier n'est donc pas très précis lorsqu'il parle d'entrer sur le territoire belge par Tournai. Quoi qu'il en soit, Léopold Ier prend les déclarations de Changarnier très au sérieux ! Il envoie immédiatement le rapport que Conway a dressé de l'entretien à Stockmar, en Angleterre, afin qu'il le transmette à Londres et à Windsor⁴⁵⁷.

Le Roi partage aussi ses inquiétudes avec des proches. Peu de temps après, le 18 février 1852, il écrit à son beau-frère Emmanuel, Comte de Mensdorff-Pouilly, que les chemins de fer n'ont décidément pas que des avantages : « ...[de Paris] il ne faut que 9 heures et demie pour arriver jusqu'ici. L'invention du chemin de fer a donc aussi son mauvais côté, car on pourrait être surpris »⁴⁵⁸. Enfin, il écrit quelques mois plus tard à l'Archiduc Jean pour l'informer du caractère dramatique de la position belge du moment : « Quelle époque extraordinaire, après avoir servi d'une avant-garde contre la confusion, je suis maintenant un rempart contre l'ambition. Nous savons ce que l'aigle voulait dans le passé, et Vienne, Berlin, Moscou et bien d'autres le savent aussi. On dit qu'il y a peu de choses neuves en ce monde et que nous n'avons que des répétitions sous une forme modifiée ; il y a beaucoup de vrai là-dedans (...) »⁴⁵⁹ Début juin 1852, afin de renforcer ses propos auprès de l'Archiduc, Léopold Ier assure à Vrints, ministre d'Autriche à Bruxelles, que Louis Napoléon attend la première occasion qui se présentera pour s'emparer de la frontière du Rhin. Comme preuve, le souverain belge cite les propos tenus par le général Changarnier à son intendant sur l'usage des chemins de fer belgo-français. Il évoque également des confidences du général selon lesquelles vers la fin de 1850, alors que des bruits de guerre se faisaient entendre entre la Prusse et l'Autriche, Louis Napoléon lui aurait demandé s'il pouvait réunir une armée de 120.000 hommes afin de conquérir la Belgique et les provinces rhénanes⁴⁶⁰. L'historien Jean Stengers note avec raison que l'histoire est complètement invraisemblable : « on a peine à

⁴⁵⁶ Développement progressif du réseau des chemins de fer en Belgique. Carte du réseau en 1852, in LAFFUT (M.), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 480.

⁴⁵⁷ STENGERS (J.), *Léopold Ier et la France...*, p. 39.

⁴⁵⁸ Lettre de Léopold à Emmanuel de Mensdorff-Pouilly, le 18 février 1852, in *Lettres de Léopold Ier à sa soeur la princesse Sophie, à son beau-frère Emmanuel, Comte de Mensdorff-Pouilly ...*, lettre n° 104, p. 405. La rapidité avec laquelle la Belgique peut être envahie occupe déjà l'esprit de Léopold I^{er} en 1850 lorsqu'il écrit à Rogier : « La Belgique, par sa position géographique, est le pays le plus exposé de la terre. Là où des pays ont des mois pour se préparer, elle a des jours ». Lettre de Léopold I^{er} à Rogier, Ardenne, le 20 décembre 1850, citée in JUSTE (T.), *Léopold Ier...*, p. 144.

⁴⁵⁹ Archives de Méran, citées in CORTI (E.-C.) et BUFFIN (C.), *Léopold Ier, oracle politique de l'Europe.-* Bruxelles, Librairie Albert Dewit, 1926, p. 284-285.

⁴⁶⁰ Papiers du Vicomte Conway, cités in CORTI (E.-C.) et BUFFIN (C.), *Léopold Ier...*, p. 285-286.

imaginer que Louis Napoléon, pour préparer l'invasion de la Prusse rhénane, se soit adressé au commandant en chef des troupes de Paris »⁴⁶¹. D'ailleurs, si les propos du général Changarnier sur le réseau ferroviaire belge sont bien présents dans le rapport de Conway, le récit de l'épisode de 1850 mettant en scène le général Changarnier et Louis Napoléon ne s'y trouve pas⁴⁶².

Cette façon très aventureuse d'utiliser les chemins de fer pour opérer un raid sur la capitale peut faire sourire et même laisser perplexe. Cette rumeur initiée par les propos de Changarnier semble pourtant avoir suscité un certain émoi jusqu'au plus haut niveau de l'armée. Cet émoi s'explique largement par le caractère nouveau du chemin de fer et les fantasmes qu'il suscite. Il est fort probable que l'incursion manquée de Risquons-Tout en 1848 ait largement contribué à alarmer Léopold 1^{er} plus que de raison.

En 1859, la guerre franco-autrichienne en Italie suscite à nouveau des inquiétudes du côté belge. Le ministre de Belgique à Paris, Firmin Rogier, met en garde le ministère des Affaires étrangères vis-à-vis de certaines rumeurs inquiétantes : « Dans le cas d'une intervention de la Prusse dans la guerre actuelle, on dit à Lille et dans les environs que l'armée d'observation se rendrait promptement en Belgique, afin d'arriver en quelques heures à la frontière prussienne après s'être préalablement emparée du chemin de fer belge⁴⁶³ ». En 1864, le colonel anglais Goodenough, en visite à Anvers, écrit à propos du système défensif belge qu'il entre dans l'intention de l'armée de rapatrier à Anvers les wagons des lignes ferroviaires abandonnées à l'ennemi au cours de la retraite sur le camp retranché. Les Belges feraient ainsi d'une pierre deux coups en évitant que l'ennemi ne se serve de leur matériel ferroviaire et pourraient par la suite y loger un grand nombre de soldats faute de baraquements suffisants à Anvers. Il s'agit là de la première réflexion rencontrée attestant que les autorités militaires belges se préoccupent désormais du problème des chemins de fer dans une optique de neutralité territoriale et qu'il entre bien dans leur intention de ne pas en laisser l'usage à l'ennemi. Mais de plan d'interruption des voies à l'aide d'explosifs, il n'est fait nulle mention dans les propos de l'officier anglais⁴⁶⁴.

⁴⁶¹ STENGERS (J.), *Léopold Ier et la France...*, p. 39.

⁴⁶² *Idem*, p. 38-39.

⁴⁶³ DISCAILLES (Ernest), *Charles Rogier (1800-1885)*, d'après des documents inédits, IV : 1852-1885, Bruxelles, J. Lebègue, 4 volumes, 1895, p. 108.

⁴⁶⁴ NA – UK, WO 33/15, doc. n° 262, Report of a professional tour by officers of the Royal Artillery in Sweden, the Netherlands and Belgium in 1864, p. 47.

En janvier 1868, le ministre de la Guerre le général Renard déclare à la Chambre que le repli de l'armée sur Anvers ne doit pas être compris de façon absolue, surtout en matière de chemins de fer stratégiques :

« Tous les chemins de fer qui relient la Belgique à l'Allemagne passent par Namur, Liège et Diest. Or, vous le savez, Messieurs, les chemins de fer sont aujourd'hui le principal moyen de communication des armées ; ils constituent de véritables lignes stratégiques surtout lorsqu'ils aboutissent à un fleuve. Il est de toute évidence que les forteresses de Namur, de Liège et de Diest ont une importance stratégique que l'on ne saurait méconnaître ; ce ne sont pas des places capables de soutenir un long siège ; elles constituent ce que l'on appelle des places du moment qui nous permettront de rester maîtres, au début de la guerre, du réseau des chemins de fer et d'en disposer dans l'intérêt de nos populations »⁴⁶⁵.

Le général Renard entendait ainsi répondre aux remarques de plusieurs députés reprochant au nouveau système défensif de livrer le pays à l'envahisseur⁴⁶⁶. A partir de 1868, les commentateurs mettent également en évidence le danger d'une utilisation partielle de notre infrastructure en cas de guerre franco-prussienne. Quelques jours après le discours du général Renard à la Chambre, le député Couvreur évoque cette perspective. Il pense que le risque d'une invasion totale de la Belgique s'est amoindri à mesure que la tension entre la France et la Prusse a augmenté. Il se demande dans ce cadre si le système défensif belge avec concentration sur Anvers n'est pas déjà désuet en cas de guerre entre les deux grandes Puissances voisines et s'il ne devrait pas viser à empêcher une traversée plutôt qu'une invasion : « Deux routes à cet effet leur sont ouvertes aujourd'hui : ce sont les vallées de la Sambre et de la Meuse d'une part, d'autre part les chemins de fer qui relient Thionville à Luxembourg, Spa, Liège et Verviers par les vallées de l'Ourthe et de la Salm »⁴⁶⁷.

Malgré ces avertissements à répétition, il n'existe en Belgique aucune étude stratégique d'ensemble du réseau belge couplée à un plan d'interruption des voies ferrées en bonne et due forme. Une étude sur l'utilisation militaire des chemins de fer en temps de guerre a bien été réalisée par un ingénieur civil spadois Michel Body en 1867 mais elle ne semble pas avoir été remarquée immédiatement en haut lieu⁴⁶⁸. A nouveau, il semble que Brialmont soit à l'origine de la prise de conscience des autorités militaires belges de cette problématique, sans doute à la

⁴⁶⁵ APC, 28 janvier 1868, p. 502.

⁴⁶⁶ *Idem*, p. 496-502.

⁴⁶⁷ APC, 7 février 1868, p. 595.

⁴⁶⁸ BODY (Michel), *Les chemins de fer dans leur application militaire*, Liège, Carmanne, 1867 ; ID., *Notice supplémentaire sur l'attaque et la défense des chemins de fer en temps de guerre*, Liège, Carmanne, 1868, 16 p. ; G.L., *Les chemins de fer au point de vue militaire*, in *La Belgique militaire*, 15 octobre 1871, p. 388-397.

faveur du climat de tension créé par la crise ferroviaire franco-belge. Au cours de la séance du 30 juillet 1869 de la commission mixte chargée de l'examen des diverses questions relatives à la mobilisation de l'armée, le colonel Brialmont, directeur des opérations militaires, attire l'attention du ministère de la Guerre sur la question ferroviaire. Brialmont envisage deux grands cas de figure exigeant un plan d'interruption des chemins de fer : primo, une attaque imprévue de l'ennemi lançant des trains chargés de troupes à la poursuite des garnisons des villes frontières embarquées vers Anvers ; secundo, une traversée du territoire belge où l'ennemi chercherait à créer des lignes d'opérations principales ou secondaires pour attaquer une tierce puissance. La commission propose en définitive d'intercepter dix-sept voies ferrées et de créer un certain nombre de forts d'arrêts⁴⁶⁹.

Le 17 septembre 1869, le ministère de la Guerre nomme par dépêche ministérielle une commission chargée d'étudier « les questions se rattachant à l'interruption éventuelle des voies ferrées en cas de guerre ». Le rapport final est présenté par le capitaine de Génie Dupont, le capitaine d'Etat-major de Formanoir et l'ingénieur au ministère des Travaux publics Dubois⁴⁷⁰. Fin novembre 1869, le capitaine de Formanoir donne à Bruxelles plusieurs conférences sur les chemins de fer en temps de guerre au cours desquelles certains détails techniques concernant les destructions à effectuer sont déjà sommairement divulgués : « Les premières destructions se feront généralement près de la frontière et autant que possible à la jonction de deux lignes. Un seul système de destruction arrête ainsi la circulation sur deux directions différentes. Je citerai comme étant dans ce cas les points suivants : Mouscron, Tournai, Erquelines, Autel-Bas (en avant d'Arlon), etc. »⁴⁷¹.

B. Le premier plan d'interruption de 1869

Le rapport de nonante-trois pages présenté par Dupont, de Formanoir et Dubois consiste en un relevé de toutes les jonctions belges avec l'étranger, y compris les lignes en construction. Des reconnaissances ont été effectuées sur le terrain. Les différents ouvrages d'art présents sur les voies, la façon d'opérer les interruptions, le matériel et les effectifs nécessaires y sont répertoriés de façon précise. Pour chaque ligne, plusieurs lieux de destruction sont indiqués. Les interruptions de la voie doivent être obtenues soit en faisant sauter ou en démolissant des

⁴⁶⁹ DE RYCKEL (lieutenant général baron), *Mémoires*, Bruxelles, 1920, p. 85-86.

⁴⁷⁰ MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 114, renseignements : interruptions éventuelles en cas de guerre.

⁴⁷¹ DE FORMANOIR A. (capitaine d'Etat-major), *Conférences militaires belges : chemins de fer en temps de guerre*, conférences données à Bruxelles en novembre 1869, Bruxelles, Muquardt, 1870, p. 39.

ouvrages d'art tels que ponts, viaducs, etc., soit en renversant sur la voie, à l'aide de fourneaux de mine, les parois de certaines parties en déblai ; soit en déblayant, au moyen de la poudre, certaines parties de la voie en remblai ; soit en enlevant les rails et accessoires sur une longueur plus ou moins considérable⁴⁷². Nous détaillons ci-dessous les vingt et une lignes concernées. Pour chacune d'entre elles, nous pointons quelques détails anecdotiques ou dignes d'intérêt concernant les modes de destruction recommandés :

1. **Hasselt – Maastricht** : A trois kilomètres de la station de Beverst, la ligne traverse le Demer sur un pont ; cinq cents mètres plus loin, elle passe sur un viaduc. A respectivement 2.200 et 2.800 mètres de Munsterbilzen, la ligne passe à nouveau sur deux viaducs avant d'entrer dans le village d'Eygenbilzen. L'étude préconise de détruire les trois viaducs et de produire une coupure de quatre-vingt à cent mètres dans le remblai situé à un kilomètre en avant d'Eygenbilzen. Certaines précautions prises dans ce dispositif sont caractéristiques d'une époque où le sentiment national de la population paraît encore incertain. Il faut se rappeler que les viaducs ferroviaires sont souvent étroitement imbriqués dans des voies terrestres : « La destruction des viaducs sur la voie coupant les communications des villes et villages voisins indisposeront (sic) les habitants et les tourneront (sic) peut-être contre nous, tandis que si on se borne à interrompre les chemins de fer, sans nuire à leurs intérêts, on s'en fera, sans aucun doute, des auxiliaires fort précieux. Si donc on peut produire une interruption suffisante, sans couper les communications par terre, la commission est d'avis qu'il est prudent de ne pas toucher aux viaducs en maçonnerie ».
2. **Hasselt – Eindhoven** : Il faut enlever la partie métallique du viaduc en avant de la station de Neerpelt sur la route de Moll à Hamont ou bien le faire glisser tout d'une pièce et le faire tomber à bas de ses appuis. Si on le juge convenable, on bouleversera éventuellement les culées par des fourneaux de mine. Renverser les culées du pont fixe en fer sur le canal de Campine entre Neerpelt et Achel ou le faire glisser d'une pièce. Les officiers d'Etat-major chargés de la reconnaissance estiment que cette deuxième solution est parfaitement réalisable et préférable au renversement des culées. Si ces destructions sont insuffisantes, l'étude conseille de faire une tranchée dans le remblai à 200 mètres du pont, d'enlever les tabliers des ponts sur le Dommel et de renverser les ponts en fer jetés sur le Demer et le canal à proximité de Hasselt. Notons que des variantes sont envisagées suivant que l'on désirât utiliser le pont sur le canal de Campine jusqu'à la dernière extrémité ou qu'il pût être détruit au premier coup de clairon : « Si l'on établit des fourneaux de mine dans les culées, ce ne sera que dans le cas où l'on voudrait se servir du pont jusqu'à l'approche de l'ennemi... »

⁴⁷² MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 114 : renseignements : interruptions éventuelles en cas de guerre. Le résumé et les citations qui suivent sont tirés entièrement de ce document.

3. **Ans – Liers – Herstal et Liège** : A l'époque, Ans possède deux stations. Celle du chemin de fer de l'Etat en provenance de Liège et celle du *Liégeois-Limbourgeois* vers Liers. Les destructions principales sont envisagées après Ans, sur le chemin de fer du *Liégeois-Limbourgeois*. Les officiers ingénieurs proposent de produire une coupure de quatre-vingt à cent mètres dans le remblai situé entre cette dernière station et Liers. Les deux viaducs présents sur cette section du parcours seront également détruits. Si on le juge utile, une autre coupure sera effectuée dans le remblai entre Milmort et Herstal. Il est caractéristique que des destructions soient envisagées si près de Liège alors que rien n'est prévu pour la ligne d'Anvers vers Bréda gardée par la présence du nouveau camp retranché. Il n'est un secret pour personne à l'époque que la vieille place serait complètement obsolète si elle était confrontée aux nouveaux parcs de l'artillerie de siège prussienne. Ce n'est donc pas un hasard si au détour d'une phrase nous trouvons cette remarque à propos de la station du *Liégeois-Limbourgeois* : « Cette station forme un bon emplacement pour la construction d'un fort à coupoles qui aurait pour but non seulement la défense des voies ferrées mais encore celle de la ville de Liège ». En effet, les premiers plans de Brialmont des fortifications de la Meuse prévoient en 1879-1880 l'établissement d'un fortin à Ans⁴⁷³.
4. **Trois-Ponts – Gouvy** : Le Génie belge préconise de combler trois tranchées entre Gouvy et Vielsalm par le renversement des rochers dans lequel ces tranchées sont percées. Si ces destructions ne suffisaient pas, on en produirait d'autres entre Grand-Halleux et Vielsalm où le rail passe dans cinq tranchées percées dans le roc sur une hauteur de dix à douze mètres.
5. **Verviers – Welkenraedt** : Il s'agit de culbuter à quatre reprises les rochers de la vallée de la Vesdre dans lesquels la voie se fraie un chemin, essentiellement à proximité de Dolhain. A nouveau, sans doute pour ne pas froisser les populations locales et d'une manière générale ne pas grever l'avenir économique du pays, l'on privilégie des mesures n'impliquant pas la destruction d'ouvrages d'art importants. En effet, la ligne Verviers – Welkenraedt comporte de nombreux tunnels qu'il aurait été aisé de détruire avec un ralentissement beaucoup plus conséquent pour l'ennemi. De même, la destruction du viaduc oblique à cinq arches de Dolhain édifié en pierres de taille interdirait pour longtemps la ligne de la Vesdre à la logistique de l'adversaire mais elle n'est pas recommandée par l'étude.
6. **Arlon – Autel-bas – Sterpenich / Longwy** : Les tabliers métalliques des ponts situés entre Arlon et Sterpenich (frontière grand-ducale) devront être enlevés. Entre Arlon et Autel-bas, à quelques centaines de mètres de la gare d'Autel, la tranchée sera obstruée par l'éboulement du talus rocheux. Cinq cents mètres plus haut, couper le remblai en regard du village de Weyler sur une longueur de quatre-vingts mètres. La section Autel-bas – Longwy se dirigeant vers la place forte française ne présente rien

⁴⁷³ Voir infra notre chapitre sur la Barrière de la Meuse.

de remarquable aux yeux du Génie et ne saurait donc accueillir des dispositifs de destruction.

7. **Marloie – Jemelle** : A deux kilomètres au sud du village de Marloie, à proximité du village d'Hargimont, la tranchée sera obstruée par le renversement du rocher. La même opération sera effectuée pour la tranchée située deux kilomètres plus loin un peu avant la gare de Jemelle. Il est d'abord décidé qu'aucune interruption ne sera effectuée en direction de Marche et Liège malgré les nombreuses possibilités qu'offre la ligne de l'Ourthe au sortir de Marche mais en définitive la commission se prononce en faveur de l'obstruction de la tranchée située deux cent mètres après la gare de Marche.
8. **Dinant – Hastière** : La haute vallée de la Meuse particulièrement riche en escarpements de toutes sortes permet de prévoir à de nombreux endroits des dispositifs explosifs dans les rochers longés par la voie. Etrangement l'étude ne se contente pas d'un ou deux points mais en inventorie au moins une demi-douzaine. Il existe en l'occurrence une volonté manifeste d'obstruer la voie au maximum, sans pour autant toucher aux tunnels. Cette multiplicité des lieux de destruction suscite d'ailleurs des problèmes d'effectifs et l'on envisage à nouveau de faire appel au secours de la population locale : « Toutefois comme il se trouve dans les environs de Dinant et entre autres à Hastière nombre de carrières de pierre et de marbre en exploitation, on trouvera dans les ouvriers employés dans les carrières des auxiliaires très utiles ».
9. **Florennes – Romedenne – Givet** : Il faut combler quatre tranchées par l'éboulement de rochers sur la voie, notamment à hauteur de Merlemont et près de Villers-le-Gambon au niveau de la route de Givet à Philippeville.
10. **Walcourt – Mariembourg** : Les trois ponts en bois qui enjambent l'*Eau d'Heure* seront brûlés. Leurs piliers seront renversés à l'aide de pétards. La tranchée à proximité de la gare de Silenrieux sera comblée à hauteur de la route de Philippeville. Un second dispositif envisage de produire une coupure de 80 à 100 mètres dans le remblai situé entre Walcourt et Silenrieux.
11. **Erquelines – Lobbes** : Enlever ou brûler successivement les tabliers en bois des six ponts jetés sur la Sambre entre les stations d'Erquelines et Lobbes. Toujours entre ces deux gares, on comblera deux tranchées et on culbutera un remblai au moyen d'explosifs.
12. **Erquelines – Bonne-Espérance** : Les obstacles sont rares sur cette voie, ce qui exige des mesures inhabituelles. D'Erquelines jusqu'à Bonne-Espérance, on ne rencontre que de faibles remblais et quelques petits bois traversés par la ligne. Les officiers ingénieurs conseillent de faire tomber sur le chemin de fer les gros arbres du bois de Wauhu à proximité de Bonne-Espérance sur une longueur de 1.600 mètres et de les relier entre eux par des fils télégraphiques rivés ou soudés afin de compliquer davantage le travail de déblayage.

13. **Quévy – Frameries – Mons** : Détruire les deux viaducs en fer à proximité de Genly. Produire une coupure de 80 à 100 mètres dans un remblai situé entre ces deux viaducs.
14. **Quiévrain – Thulin – Mons** : Détruire le pont enjambant la Grande Honnelle entre la frontière française et la gare de Quiévrain. Produire une coupure dans le remblai entre la station de Quiévrain et celle de Thulin.
15. **Tournai – Blandain – Lille** : Au sortir de la gare de Tournai, le chemin de fer passe sur les arcades des prairies de Merie puis bifurque soit vers Blandain et Lille, soit vers Mouscron. Entre cette bifurcation et Blandain, dernier village avant la frontière française, le Génie propose de renverser d'une pièce les trois ponts en tôle situés dans la commune de Froyennes et de détruire leurs culées par la poudre. Il propose également de produire une coupure dans le remblai juste après la bifurcation en direction de Blandain à hauteur du ruisseau de la Folie et, si l'on ne désire pas conserver la communication avec Mouscron, d'effectuer une coupure de la ligne en direction de cette ville.
16. **Mouscron – Lille** : A 850 mètres de la station de Mouscron, vers Tourcoing, le chemin de fer passe successivement sur un aqueduc, deux viaducs et un remblai. Il s'agit de renverser les deux viaducs et de produire une large coupure dans le remblai. Entre Mouscron et Courtrai et à peu de distance de la gare de Mouscron, le chemin de fer passe sur deux viaducs en maçonnerie. Si pour une raison quelconque on ne parvenait pas à couper la voie ferrée entre Mouscron et Tourcoing, on la couperait en ces points. Dans ce cas de figure, il s'agirait alors d'actionner les dispositifs sur la ligne Mouscron – Tournai afin de couper l'accès à cette dernière ville.
17. **Comines – Armentières** : Cette section en construction au moment de la reconnaissance du réseau ne présente rien de remarquable car la voie reste au niveau du sol sur presque tout son parcours. C'est la raison pour laquelle les ingénieurs recommandent d'ôter les rails sur la plus grande longueur possible. Enfin, ils souhaitent également que le pont en tôle sur la Lys situé près d'Armentières soit détruit. Le problème réside dans le fait que sa destruction pourrait être entravée par des détachements français car l'ouvrage est situé à cheval sur la frontière. C'est pourquoi dans un premier temps, on envisage plutôt de préparer la destruction d'un autre pont sur la Lys près de Courtrai. En définitive une solution plus ambitieuse est inscrite dans le rapport. Il s'agirait de se mettre dès maintenant en contact avec la société concessionnaire de la voie pour pratiquer dans la culée belge les fourneaux de mine nécessaires ; « c'est du reste ce que la France a fait sur le pont de même que sur toutes ses lignes de chemin de fer ».

18. **Ypres – Poperinge – Hazebrouck** : Cette ligne est également en construction et ne comporte aucun relief propre à organiser un dispositif de destruction sérieux. La première solution retenue est de bouleverser la ligne à l'aide d'explosifs placés contre la voie. Cette solution est semble-t-il jugée trop sommaire car une longue remarque dans la marge envisage un autre dispositif qui prête à sourire par sa complexité : « Nous croyons que sur une ligne comme celle-ci, le seul moyen d'interruption consiste à enlever les rails sur la plus grande longueur possible. Les troupes de la garnison d'Ypres pourraient avantageusement être employées à ce travail. Les rails enlevés seraient réunis à Ypres et jetés dans les fossés des fortifications. Ou bien on réunirait rails et traverses en plusieurs tas, on y mettrait le feu, et les rails seraient suffisamment déformés par la chaleur pour qu'il fût impossible de s'en servir ». Une dernière remarque note quand même que l'interruption sera facilitée le jour où il sera possible de détruire le pont qui enjambrera le canal de la Lys à Ypres en cours de construction.
19. **Dixmude – Furnes – Dunkerque** : Les interruptions prévues consistent à enlever les tabliers des aqueducs en tôle entre Dixmude et Furnes et à détruire la pile porte-pivot du pont tournant sur le canal de Nieupoort. Comme dispositif secondaire, le Génie conseille de préparer la destruction du pont sur l'Yser en avant de Dixmude.
20. **Herentals – Turnhout – Tilbourg** : Il faut enlever les tabliers des viaducs en deçà et au-delà du canal de Turnhout. Détruire la pile supportant le pivot du pont sur le canal de Turnhout en avant de la station d'Herenthals. Faire une coupure dans le remblai situé au-delà du pont du canal. Un dispositif secondaire est également prévu ; il consiste à saboter la culée porte-pivot du pont sur le canal.
21. **Basècles – Péruwelz – Condé** : Ligne en projet pour laquelle des consignes sont déjà prévues : enlever ou abattre le tablier en tôle du viaduc situé à 1.200 mètres de la station de Péruwelz vers Basècles. Produire dans le remblai du viaduc une coupure de quatre-vingts à cent mètres. Faire glisser latéralement ou longitudinalement le pont sur le canal de Pommeroëul.

L'inconvénient des dispositifs d'interruption prescrits dans le rapport réside dans le fait qu'ils demandent dans la majorité des cas plusieurs jours pour être mis en place, surtout pour les jonctions ardennaises où il s'agit de culbuter sur la voie à l'aide d'explosifs les parois des tranchées creusées dans le rocher à l'aide d'explosifs. En 1870, les détachements du Génie envoyés sur les lieux mettront en moyenne trois à quatre jours pour se conformer aux instructions reçues, beaucoup n'accomplissant qu'une moitié du programme prescrit. Pour obvier à ce défaut manifeste, le capitaine du Génie Dupont avait pourtant ajouté à la fin de l'étude des mesures d'urgence à appliquer pour chaque poste : « Aussitôt que les éventualités deviendront menaçantes, on fera rentrer vers les magasins de l'intérieur tout le matériel des

stations frontières ; on préparera la destruction des plates-formes tournantes pour locomotives et voitures. [...] On préparera également la destruction des réservoirs d'eau en disposant quelques pétards dans la maçonnerie de support. On peut du reste les crever par l'explosion de charges de 1 à 2 kilos contenues dans des bouteilles. Si l'on prévoit que le temps manquera pour préparer les destructions d'ouvrages d'art ou si l'on craint que l'avenir ne trouble notre travail, on commencera toujours par enlever les rails sur la plus grande longueur possible et autant qu'on le pourra, à partir de la frontière. Dans ce dernier cas, il sera utile que les travailleurs soient couverts par des détachements d'infanterie. Si l'on doit démolir les voies, on emportera les pièces principales, on brisera ou courbera les rails, on brûlera les traverses si on ne peut les utiliser pour des ouvrages défensifs. Veut-on n'interrompre les communications qu'à la dernière extrémité, on disposera sous la voie des charges de 100 à 200 kilos de poudre que l'on fait jouer à volonté et instantanément à l'aide de l'électricité dynamique ». Le capitaine du Génie Dupont imagine également un dispositif permettant de faire sauter la voie et/ou les convois ennemis sans le secours d'aucun opérateur. Le circuit électrique qui permet de déclencher l'explosion restera interrompu par l'intervalle qui existe entre les rails. « Aussitôt que la roue de la locomotive viendra s'appuyer sur les abouts des rails, elle fermera le circuit et l'explosion de la charge coupera la voie à telle distance que l'on voudra en avant ou en arrière de l'intervalle ».

Beaucoup de détachements envoyés à la frontière en 1870 travailleront dans la hâte et l'improvisation sans pour autant se conformer à ces mesures d'urgence.

La guerre de 1870-1871

PREMIERE PARTIE : DIPLOMATIE ET PLANS DE GUERRE

I. Plans de guerre des belligérants avant Sedan

La cause immédiate de la première guerre franco-allemande est bien connue. La candidature, le 21 juin 1870, du Prince allemand Léopold de Hohenzollern-Sigmaringen au trône d'Espagne, vacant depuis la révolution de septembre 1868, est l'élément déclencheur de la guerre. Cette candidature reste secrète jusqu'au 2 juillet 1870, date où celle-ci est révélée à Madrid. Le 6 juillet, le Duc de Grammont, ministre des Affaires étrangères français, annonce que la France s'oppose à cette candidature. Le 12 juillet, Léopold de Hohenzollern-Sigmaringen retire sa candidature selon la déclaration de son père le Prince Antoine. Le 13 juillet, alors que la France lui demande, par l'intermédiaire de son ambassadeur Benedetti envoyé auprès de lui dans la ville d'eaux d'Ems, de garantir le retrait de Léopold, le roi Guillaume de Prusse, agacé, fait confirmer la renonciation du prince, en ajoutant qu'il « n'a plus rien d'autre à dire à l'ambassadeur ». Cependant son télégramme (la dépêche d'Ems), relatant son entretien avec l'ambassadeur de France, est réécrit par Bismarck pour laisser croire à un congédiement humiliant de l'ambassadeur de manière à provoquer l'indignation des Français. Le premier ministre cherche en effet à abaisser la France dont la position diplomatique est un obstacle pour souder les États allemands et ouvrir la voie à l'unité allemande¹.

Dès le 8 juillet, le ministre de Belgique à Paris Beyens a une entrevue avec le Duc de Grammont. Ce dernier lui déclare que la France n'a pas besoin de passer par la Belgique. Mais poursuit-il, « il suffit d'un coup d'œil sur la carte pour se convaincre qu'elle a besoin d'être sûre qu'on ne pourra pas non plus passer par chez vous pour pénétrer chez elle : avez-vous la volonté et le pouvoir de défendre votre neutralité ? ». Le ministre de Belgique à Paris répond immédiatement de façon affirmative. Le Duc de Grammont déclare alors au ministre

¹ HOWARD (M.), *The Franco-Prussian War...*, p. 49-52 ; pour une synthèse récente des causes lointaines de la Guerre, voir WAVRO (Geoffrey), *The Franco-Prussian War*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003, p. 16-40 ; Dépêche d'Ems modifiée par Bismarck traduite et citée par BEYENS (E.-N.), *Le Second Empire...*, II, Paris, 1924, p. 440.

belge : « Je n'en doutais point mais je devais pourtant vous le demander et en prendre acte »¹. Le 15 juillet, la France fait savoir à l'Angleterre qu'elle « respecterait la neutralité de la Belgique en toute circonstance »². Le lendemain, le chargé d'affaires français Paul de Laboulaye remet à Léopold II une lettre de Napoléon III confirmant la volonté de préserver la Belgique. « Le roi estimait que la lettre de l'empereur (...) constituait une *déclaration formelle et officielle* »³. De leur côté, les Allemands donnent quelques craintes à la Belgique car ils sont plus lents à transmettre leurs intentions. Bismarck donne une assurance orale au ministre de Belgique Nothomb le 17 juillet, soit deux jours seulement avant la déclaration de guerre de la France⁴. Les assurances écrites de la Confédération d'Allemagne du Nord sont transmises à Bruxelles par son ministre Balan le 21 novembre. Il est spécifié à la Belgique que la Confédération d'Allemagne du Nord respectera la neutralité belge à condition qu'elle soit respectée par la France⁵. Nothomb reçoit l'ordre de demander à Berlin certaines modifications de forme à la note allemande dans le but d'obtenir une parfaite concordance entre les déclarations obtenues et les traités garantissant la Belgique. Bismarck s'empresse de satisfaire la demande belge :

« Monsieur le Ministre. Confirmant mes assurances verbales, j'ai l'honneur de vous donner, par écrit, la déclaration surabondante, en présence des traités en vigueur, que la Confédération du Nord, et ses alliés respecteront la neutralité de la Belgique, bien entendu qu'elle sera respectée par l'autre partie belligérante »⁶.

La Belgique est soucieuse que les déclarations des belligérants s'inscrivent dans le droit fil des traités afin d'en conserver leur pleine efficacité⁷. C'est pourquoi Beyens réclame de la part du gouvernement français une déclaration semblable. La déclaration française n'est remise au gouvernement belge que le 25 juillet. De façon curieuse, le document signé à Paris a été antidaté et porte la date du 16 juillet. En réalité, le Gouvernement belge était dans une

¹ BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 234 ; Beyens (Paris) à d'Anethan (Bruxelles), le 8 juillet 1870, MAEB, IND, I. Voir aussi la correspondance diplomatique concernant la guerre de 1870-1871, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, volume I, microfilm P. 1644.

² Lettre de l'ambassadeur britannique Lyons (Paris) à Lord Granville (Londres), le 15 juillet 1870, reproduite dans BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 234-235 ;

³ LABOULAYE (Paul de) *Souvenirs de ma mission en Belgique (1870-1871)*, in *Revue de Paris*, 45^e année, t. 2, mars-avril 1938, p. 26 ; DE LANNOY (F.), *La neutralité belge et la guerre de 1870*, in *Revue de Saint-Louis*, 26^e année, n° 1, janvier 1926, p. 8.

⁴ Nothomb (Berlin) à d'Anethan (Bruxelles), le 17 juillet 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, volume I, microfilm P. 1644.

⁵ Balan à d'Anethan, Bruxelles, le 21 juillet 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, volume I, microfilm P. 1644.

⁶ Bismarck à Nothomb, Berlin, le 22 juillet 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, volume I, microfilm P. 1644.

⁷ BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 236-237.

situation très délicate. Afin de forcer la main du chancelier allemand, il avait été demandé à Nothomb le 19 juillet de déclarer à Bismarck que la Belgique avait déjà reçu une déclaration officielle écrite de la part de la France, signée de la main du Duc de Grammont. Or, Bismarck s'était empressé d'écrire à Nothomb pour en obtenir une copie. Le 24 juillet, la direction politique belge n'a toujours pas reçu par écrit les assurances françaises, ce qui l'inquiète au plus haut point : « Je ne puis m'empêcher de faire ressortir combien nous marchons sur un terrain brûlant. (...) à moins d'antidater la lettre que de Grammont doit écrire à Beyens ; il sera facile de s'assurer par la comparaison des dates que nous avons eu celle de Bismarck avant l'autre »¹. Le 25 juillet, Bruxelles reçoit la lettre de Paris, antidatée au 16 juillet. A l'instar de la Confédération d'Allemagne du Nord, le Gouvernement français fait connaître qu'il est résolu à respecter la neutralité du territoire belge sous la condition qu'elle serait respectée par la Prusse et ses alliés².

Dès le début de la crise, la Belgique se retourne vers son garant privilégié anglais dont elle espère énormément, trop peut-être. Le 12 juillet déjà, le ministre de Belgique à Londres Beaulieu déclare à Granville que le Gouvernement Belge souhaite être tenu au courant par les Anglais du moment propice pour armer³. Le 14 juillet, Beaulieu revient à la charge auprès du secrétaire d'état aux Affaires étrangères anglais :

« Tout cela est bien noir, fis-je observer, et je pense que ce que nous avons de mieux à faire c'est de nous mettre en position de faire respecter notre neutralité. L'Empereur Napoléon nous a donné par son ministre des Affaires Etrangères des assurances tranquillissantes à cet égard. Mais jusqu'à présent la Prusse ne nous a rien dit. Je ne puis me défendre de m'inquiéter de ce silence, car le passage par la vallée de la Meuse est pour les Prussiens d'une très grande importance et la tentation de s'en emparer peut leur venir. Nous la défendrons, je vous le garantis ; mais mieux vaut encore que ce conflit, qui ferait de la Belgique le théâtre de la guerre, soit évité et le gouvernement de la Reine peut l'écarter en appelant l'attention des belligérants, si les démarches pacifiques échouent (...) »⁴.

Cependant, *au Foreign Office*, l'heure est à la prudence et à la temporisation. Alors que Léopold II cherche des appuis auprès de Victoria⁵, Lord Granville accueille froidement les

¹ Direction P, Note confidentielle, le 24 juillet 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, I, microfilm P. 1644.

² DE LANNOY (F.), *La neutralité belge et la guerre de 1870...*, p. 11.

³ Beaulieu (Londres) à d'Anethan (Bruxelles), le 12 juillet 1870, MAEB, IND, I.

⁴ Beaulieu (Londres) à d'Anethan (Bruxelles), le 14 juillet 1870, MAEB, IND, I.

⁵ Le 17 juillet, le Roi Léopold II transmet à la Reine Victoria les mesures militaires prises en Belgique. Philippe, Comte de Flandre, fait de même deux jours plus tard. Il termine sa lettre sur une note d'espoir en la bienveillance de l'Angleterre à l'égard de la Belgique. Ces deux lettres sont reproduites dans DEMOULIN (R.), *Documents*

appels à l'aide belges. De son côté, le premier ministre britannique Gladstone s'informe auprès du *War Office* pour connaître avec quelle rapidité un corps expéditionnaire de 20.000 hommes pourrait être envoyé à Anvers. La place de guerre belge est considérée à l'époque comme le lieu privilégié de l'envoi d'une armée de secours britannique. La réponse du *War Office* n'est pas encourageante. Afin de ne pas dégarnir la défense anglaise, il faudrait songer d'abord à augmenter les effectifs de l'armée immédiatement. La mesure serait très difficile à faire passer devant le Parlement. Le *War Office* pense d'ailleurs qu'il y a peu de chance qu'une intervention soit nécessaire¹. En effet, dans les rares documents de reconnaissance anglais concernant la Belgique et le Luxembourg qui ont été conservés dans les archives du *War Office*, figure un document daté du 18 juillet 1870. Il semble avoir été élaboré à la suite de la démarche de Gladstone. L'étude de reconnaissance inventorie les principales routes stratégiques conduisant depuis la frontière franco-prussienne vers Paris. Le document ne croit pas à une attaque massive par la Belgique :

« La ligne s'étendant de Trêves vers le Rhin par Saarlouis et Sarrebruck est la base naturelle d'une armée prussienne désirant s'avancer sur Paris, les dépôts de guerre se trouvant à Mayence, Cologne et Coblenz. On dit que les Prussiens ont l'intention de se concentrer à Konz ; la rumeur a l'apparence de la réalité. Konz est une petite ville située à courte distance du sud de Trêves ; les lignes de chemins de fer en provenance de Luxembourg, Trêves et Sarrebruck se rencontrent là-bas. Qui plus est, elle semble être une bonne position pour l'offensive et la défensive (...) Une force prussienne basée là-bas menacerait sérieusement les communications d'une armée française s'avancant à l'est de Metz et conviendrait bien également comme point de départ pour une offensive sur Reims et Paris »².

Le rapport de reconnaissance attache principalement de l'importance à la position stratégique du Luxembourg et à son ancienne place de guerre dont la valeur est loin d'être obsolète selon l'officier anglais. L'intérêt des lignes de chemin de fer y est souligné :

« Celui qui possède Luxembourg est le maître de la basse vallée de la Saar qui croise à angle droit la ligne Mayence – Kaiserlautern – Metz ; c'est aussi le point où quatre lignes de chemins de fer se rencontrent. L'importance de Luxembourg a naturellement beaucoup diminué depuis que la place a été démantelée (...) [Cependant] Je n'ai aucune information sûre sur le niveau de destruction des fortifications luxembourgeoises ; il est fort probable que la place peut être placée rapidement dans

inédits sur la crise internationale de 1870, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 1957, CXXII, p. 139-147.

¹ THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee...*, p. 278 ; ID., *The Use of the Scheldt...*, p. 451-452.

² BARING (E.) (Lieut. R.A.) (Topographical Staff), *Principal Roads leading from the French and Prussian Frontier to Paris*, 18 juillet 1870, NA-UK, WO 33/21A, pièce n° 423.

un état de défense qui la rendrait formidable. Les opérations de siège y seraient menées avec difficultés en raison de la nature rocheuse du terrain »¹.

La Belgique est évoquée uniquement à la fin du rapport. Le territoire belge ne suscite de l'officier anglais qu'une phrase laconique : « Il est inutile de préciser qu'une armée d'invasion auxiliaire s'avançant depuis la frontière belge aurait pour effet concret de distraire une partie de l'armée française de la défense des vallées de la Marne et de la Seine »².

Malgré le peu de risques pour ses frontières, du moins au début de la crise, la Belgique manifeste une politique de défense très volontariste. Dès le 11 juillet, le ministre de la Guerre, le lieutenant-général Guillaume, a « décidé que tous les officiers qui se trouvent actuellement en congé, pour tous autres motifs que pour motifs de santé, rejoindront immédiatement leurs garnisons respectives »³. Le 12 juillet, vingt et un détachements du Génie sont envoyés depuis Anvers aux extrémités du pays pour couper au besoin toutes les lignes de chemins de fer qui pourraient être utilisées par l'ennemi. Chaque chef de détachement reçoit avant son départ d'Anvers, des instructions détaillées pour l'exécution du travail dont il est chargé⁴. Le 15 juillet, la mobilisation est enclenchée. Les classes de 1867, 1868 et 1869 sont précisément sous les armes et les classes de 1863 et 1865 [célibataires seulement] effectuent un rappel au camp de Beverloo »⁵. Les ordres de rappel sont expédiés le 15 pour les hommes mariés de 1863 et 1865 et pour tous les hommes de 1864 et 1866. Le 17 juillet, le quartier général royal est établi au local de l'Ecole Royale Militaire rue de Namur. Le même jour, un nouvel arrêté royal appelle sous les armes les classes de 1861 et 1862 (sauf les mariés). Le 18, les ordres de rappel sont expédiés pour ces deux classes. On appelle aussi le contingent de réserve de la classe de 1869 et enfin la classe de 1870 est appelée sous les armes le 20 juillet. Les recrues de 1870 auraient normalement dû commencer leur service en octobre mais le 25 juillet, elles avaient rejoint leurs dépôts respectifs. La classe de 1870 n'avait encore jamais été appelée sous les armes et n'avait donc encore reçu aucune instruction militaire⁶. Le ministre

¹ *Ibidem.*

² *Ibidem.*

³ Lettre du Ministre de la Guerre à toutes les autorités militaires, le 11 juillet 1870, MRA, *Fonds 1870-71*, 1, *Généralités*.

⁴ MRA, Fonds 1870-1871, 33, *Rapport du ministre de la Guerre sur la mobilisation de 1870* (présenté à la Chambre des Représentants le 31 mars 1871). Sur le dispositif d'interruption des chemins de fer belges, voir *infra*.

⁵ HAUTECLER (G.), *L'armée belge de 1870 face à la crise de Sedan*, in *Revue internationale d'histoire militaire*, t. 20, 1959, p. 608.

⁶ DEBUSSCHERE (S.), *Het Belgisch leger gedurende de Frans-Duitse oorlog (1870-1871) in de Belgische pers*, Ecole Royale Militaire, Bruxelles, 1989, p. 37 ; BRUNEL (Nicolas), *La Belgique pendant le conflit franco-*

britannique à Bruxelles Lumley s'alarme quelque peu du dispositif militaire belge très entreprenant. Le 17 juillet, il envoie à Granville un rapport de renseignements à propos des travaux du Génie belge sur la ligne de la Vesdre, travaux destinés à l'interrompre en cas de passage des Prussiens. Il signale également qu'un officier belge a commis une erreur grave en coupant la ligne de chemin de fer à hauteur de Tournai (viaduc de Blandain). L'officier belge sera lourdement sanctionné¹, d'autant plus que la presse française interprète cet incident comme un acte d'hostilité de la part de la Belgique². Il est manifeste que la Belgique n'entend pas se cantonner à un repli prudent de son armée dans le réduit national anversois. Dans une circulaire ministérielle du 21 juillet envoyée à tous ses agents diplomatiques chargés de la communiquer aux gouvernements concernés, Bruxelles manifeste son intention de faire respecter scrupuleusement sa neutralité. Il ne s'agit pas seulement pour l'armée belge de se replier dans Anvers et d'attendre le sort des armes puisque la circulaire indique clairement une volonté belge d'interdire l'usage de la totalité des voies de communication belges : « (...) nous gardons avec toutes nos forces les routes qui empruntent notre territoire, tenus d'honneur que nous sommes de n'en permettre l'usage à aucune des forces belligérantes »³. Mais, en l'absence d'alarmes sérieuses sur le plan diplomatique et militaire, Granville demande à Lumley le 20 juillet de recommander à la Belgique la plus grande réserve : « La meilleure politique est probablement à l'heure actuelle de rester aussi tranquille que possible. Ne pas poser des questions inutiles ou se plaindre sauf si cela est absolument nécessaire. Le calme pour le moment est l'attitude la plus digne et la plus efficace pour toutes les Puissances neutres, grandes ou petites. Ce qui n'exclut pas une observation vigilante des événements »⁴. Le Gouvernement anglais transmet également une preuve nouvelle des intentions pacifiques de la France à l'égard de la Belgique. Dans une conversation entre l'ambassadeur d'Angleterre et le Duc de Gramont le 15 juillet, ce dernier aurait dit « qu'en ce qui concerne la France, il était parfaitement inutile pour la Belgique de surveiller ses railways ou de faire aucune dépense pour se protéger...Le respect de la neutralité belge serait un principe fondamental aux yeux du gouvernement français »⁵.

prussien de 1870-1871 : situation politique du pays : la mobilisation de l'armée et de sa 5ème division mobile, mémoire de licence en histoire [inédit], Louvain-la-Neuve : UCL, 2007, p. 74-75.

¹ Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 17 juillet 1870, NA-UK, FO 10/306. Sur cet incident voir infra.

² Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 23 juillet 1870, NA-UK, FO 10/306

³ Circulaire du 21 juillet 1870 envoyée à tous les agents diplomatiques, MAEB, IND, I.

⁴ Granville (Londres) à Lumley (Bruxelles), le 20 juillet 1870, lettre reproduite dans DEMOULIN (Robert), *Documents inédits...*, p. 143.

⁵ DE LANNOY (F.), *La neutralité belge et la guerre de 1870...*, p. 9 ; THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee...*, p. 278.

Malgré la stricte neutralité belge, le gouvernement français reste suspicieux et se plaint à plusieurs reprises auprès de Bruxelles. Quelques jours après le début des hostilités, le chargé d'affaires français dénonce le fait qu'une partie de l'armée prussienne est stationnée le long de la frontière belgo-luxembourgeoise et qu'elle pourrait écorner une partie du territoire belge. Il craint que l'armée belge ne soit stationnée trop loin de la frontière pour empêcher un tel mouvement de se réaliser dans le Luxembourg. Selon un commentaire stratégique de l'ambassadeur anglais, un tel mouvement de l'armée prussienne lui paraît hautement improbable ; Lumley pense que de petites unités allemandes ne pourraient s'aventurer à prendre à revers une armée française composée de 300.000 hommes¹. Début août, Paris fait savoir au Gouvernement belge que des officiers prussiens déguisés se trouveraient en Belgique sur divers points de la frontière française et y feraient des études stratégiques². Le Gouvernement belge répond en retour que si cela s'avère exact, la Belgique prendra les dispositions nécessaires ; aucun incident ne vient confirmer les plaintes françaises³. Il faut noter, à la décharge de la France, que presque aucun soldat français n'est stationné le long de la frontière belge depuis Givet jusqu'à la mer du Nord. Lumley déclare naïvement que ce dispositif militaire démontrerait que la France, malgré quelques réclamations anecdotiques, « est très confiante dans la capacité de la Belgique à défendre elle-même sa neutralité »⁴. Nous ajouterons que si la France est « confiante », elle est surtout prisonnière de l'impréparation de son plan de guerre et qu'elle est par conséquent très intéressée que sa confiance en la neutralité belge ne soit pas démentie sur le terrain.

Les rumeurs de franchissement des frontières belges ne sont pas de nature à modifier la politique prudente du cabinet Gladstone. En revanche, la publication dans le *Times* le 24 juillet 1870 du Traité Benedetti fait l'effet d'une bombe dans l'opinion publique anglaise. Gladstone est interpellé à la Chambre des Communes par l'opposition menée avec force par Disraeli qui réclame que des mesures effectives soient prises pour protéger l'intégrité de la Belgique. Son discours aux accents géopolitiques marqués est enregistré avec satisfaction à Bruxelles :

¹ Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 28 juillet 1870, NA-UK, FO 10/306.

² Beyens (Paris) à d'Anethan (Bruxelles), le 2 août 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, I, microfilm P. 1644.

³ D'Anethan à Guillaume, Bruxelles, le 3 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, 132 : internés français. Malgré son intitulé, ce dossier contient des rapports sur d'autres sujets liés à la neutralité belge.

⁴ Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 31 juillet 1870, NA-UK, FO 10/306.

« Ce fut, disait-il, un principe permanent de la politique de ce pays que l'intérêt de l'Angleterre exige que les contrées situées le long de la côte du continent, de Dunkerque et Ostende jusqu'aux îles de la mer du Nord fussent possédées par des Etats libres et prospères... que ces contrées n'appartinssent pas à une grande Puissance militaire qui par les conditions de son existence, doit tendre à exercer une influence prépondérante en Europe¹. »

La mise en scène médiatique orchestrée par Bismarck a été finement jouée. La publicité faite autour de la politique de compensation trouble de la France depuis 1866, politique largement instrumentalisée par le chancelier faut-il le rappeler, est de nature à rompre le splendide isolement anglais². Les demandes belges couplées à la pression de l'opinion publique britannique aboutissent en définitive à l'élaboration d'un traité de garantie sous les auspices du *Foreign Office*. Cependant, l'Angleterre ne se prononce pas pour autant en faveur de l'Allemagne comme l'aurait espéré Bismarck et conserve de son côté une stricte neutralité. Le traité stipule qu'en cas de violation du territoire belge par un des belligérants, l'autre s'engage à faire respecter la neutralité belge par la force avec le concours des forces militaires et navales anglaises. Il est bien stipulé que ce traité n'affaiblira en rien la garantie européenne de 1839. L'Allemagne signe le traité le 9 août et la France le 11³.

Cette garantie anglaise consolide indubitablement la neutralité du territoire belge. Elle est accueillie avec joie et soulagement à Bruxelles⁴ même si en réalité, la neutralité belge n'était pas vraiment menacée comme le révèlent les plans de guerre des deux Puissances. Depuis l'affaire du Luxembourg de 1867, aucun des mémoires militaires connus réalisés par Moltke n'envisage sérieusement le passage des troupes allemandes par la Belgique au début de la guerre. En juillet 1870, les projets détaillés de concentration de toutes les forces allemandes dans le cas d'une guerre avec la France, la formation et la composition des diverses armées, c'est-à-dire le point de départ de toute opération ultérieure, se trouvent exposés dans un

¹ DE LANNOY (F.), *La neutralité belge et la guerre de 1870...*, p. 18.

² BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 240-247. La réaction de l'opinion anglaise et les pressions parlementaires exercées sur le gouvernement Gladstone sont traitée longuement dans THOMAS (D.H.), *The Guarantee...*, p. 280-290.

³ BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 246-247.

⁴ Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 9 août 1870, NA-UK, FO 10/306 ; Voir aussi la lettre de Léopold II à Gladstone, Bruxelles, le 10 août 1870, reproduite dans DEMOULIN (R.), *Documents inédits...*, p. 176-177. Même l'ambassadeur retraité Sylvain Van de Weyer ne peut cacher son émotion : « Votre Majesté daignera-t-elle me permettre de déposer à ses pieds l'expression d'une patriotique et profonde reconnaissance ? Je la trace d'une main tremblante de joie et d'émotion... » Sylvain Van de Weyer à Victoria, New Lodge, Windsor Forest, le 9 août 1870, lettre reproduite dans DEMOULIN (R.), *Documents inédits...*, p. 175-176.

mémoire rédigé par l'Etat-major prussien au cours de l'hiver de 1868-1869¹. Dans ce mémoire, si Moltke conserve prudemment à l'esprit l'éventualité d'un passage français par la Belgique, le général prussien n'attribue pas non plus à la France l'intention de violer la neutralité belge. Si elle s'avisait de le faire, il serait inutile de modifier la concentration allemande puisque les troupes situées au sud de la Moselle menaceraient les lignes de communications françaises étirées à travers la Belgique².

En 1870, l'objectif de campagne allemand n'est pas proprement territorial. Il s'agit surtout de vaincre l'armée française où qu'elle soit. Il est convenu que la tactique allemande consistera à harceler l'ennemi dans ses moindres retranchements en concentrant au maximum les forces allemandes pour disposer dans chaque bataille de la supériorité numérique. Il serait complètement vain selon Moltke de prévoir les moindres mouvements au-delà des premiers combats. Seule la marche des troupes jusqu'à la frontière française a donc été réglée dans ses moindres détails dans un mémoire du Grand Etat-major prussien approuvé par le Roi. Selon le lieutenant-colonel Verdy du Vernois, attaché à l'Etat-major prussien³, les moindres dispositifs de ce plan étaient dans les cartons depuis longtemps ; il ne reste aux différents services concernés qu'à dater les documents de mobilisation⁴. Conformément à ce « plan de campagne », le dispositif allemand comprend trois armées distinctes. La manière dont ces différentes armées sont formées dépend de la mission qui leur est assignée et de la direction des différentes lignes de chemin de fer. A l'aile droite, la première armée est constituée des VIIe et VIIIe corps et d'une division de cavalerie. Sous les ordres du général Steinmetz, elle compte un effectif d'environ 60.000 hommes et doit se concentrer aux environs de Wittlich.

¹ Section Historique du Grand État-major prussien, *La Guerre franco-allemande de 1870-1871*, traduction par le capitaine E. Costa de Serda de l'Etat-major français, Première Partie : *Histoire de la guerre jusqu'à la chute de l'Empire*, 1^{er} livraison : *événements du mois de juillet*, Berlin, Mittler ; Paris, Dumaine ; Bruxelles, Muquardt, 1872, p. 71 et p. 80.

² Mémoire rédigé au cours de l'hiver 1868-1869, remanié à plusieurs reprises jusqu'en juillet 1870, in MOLTKE, *CM*, III, doc. n° 18, p. 162. Pour plus de précisions sur les mémoires et écrits de Moltke, voir supra notre partie consacrée aux réflexions stratégiques formulées au lendemain de la crise du Luxembourg.

³ Julius Adrian Friedrich Wilhelm von Verdy du Vernois (1832-1910), général allemand et officier d'Etat-major. Appointé au grade de capitaine en 1861 au département topographique du Grand Etat-major prussien où il gravit tous les échelons jusqu'au grade de général-major en 1877. Directeur du département de la Guerre en 1879. Lieutenant-général en 1881, gouverneur de Strasbourg en 1883, général en 1888 et enfin ministre de la Guerre de 1889 à 1890. VERDY DU VERNONIS (J. von) (général), *Im grossen Hauptquartier 1870-1871, Persönliche Erinnerungen*, Berlin, Mittler, 1895. Une traduction anglaise existe : VERDY DU VERNONIS (J. von) (général), *With the Royal Headquarters in 1870-1871*, edited by Capt. Walter H. James, Londres, Kegan Paul, Trench, Trübner & Co., 1897.

⁴ « Notre mobilisation est préparée dans ses moindres détails. Six lignes ferrées peuvent servir à transporter les troupes dans la région entre Rhin et Moselle. Les tableaux de transport permettant à chaque unité de connaître le jour et l'heure de son départ et de son arrivée sont tout prêts ». Mémoire rédigé au cours de l'hiver 1868-1869, remanié à plusieurs reprises jusqu'en juillet 1870, in MOLTKE, *CM*, III, doc. n° 18, p. 159.

Au centre, la deuxième armée est constituée de deux divisions de cavalerie, des III^e, IV^e, X^e corps et du Corps de la Garde. Sous le commandement du Prince Frédéric-Charles, elle compte un effectif d'environ 134.000 hommes et doit se réunir aux alentours de Hombourg et de Neunkirchen. A l'aile gauche, la troisième armée est constituée d'une division de cavalerie, des V^e et XI^e corps prussiens, des I^{er} et II^e corps bavarois, des divisions wurtembourgeoise et badoise. Sous les ordres du Prince royal de Prusse, elle compte un effectif d'environ 130.000 hommes et doit se concentrer dans la région de Landau – Rastadt. Destinée à renforcer la deuxième armée, une réserve formée des IX et XII^e corps, est postée en avant de Mayence. Eu égard aux capacités de transport des chemins de fer allemands, les I^{er}, II^e et VI^e corps (soit 100.000 hommes) restent en arrière et ne seront envoyés au front que le vingt et unième jour de la mobilisation. Mais cette masse arrière est susceptible d'être employée contre l'Autriche si cette dernière puissance s'allie à la France. Enfin, la 17^e division et diverses unités de *Landwehr* sont employées pour la défense des côtes. Les deux premières armées concentrées face à la Saar ont un rôle essentiellement offensif tandis que la troisième armée est destinée à protéger l'Allemagne du Sud. En cas de retraite ou de passivité française en Alsace, elle contribuera à l'offensive générale¹.

Même s'il ne prévoit pas l'ensemble des opérations, Moltke adopte une stratégie résolument offensive. Il souhaite couper les Français de leurs ressources abondantes du midi et les acculer à leur frontière nord, quitte à les poursuivre en Belgique pour obtenir leur reddition². Selon le lieutenant-colonel Verdy du Vernois « en raison de sa position géographique, le territoire allemand de la rive gauche du Rhin, la Prusse Rhénane et le Palatinat bavarois s'enfonçant loin dans la France, semblait au général [Moltke] le lieu le plus approprié pour concentrer nos forces. Une percée y était possible dans chaque direction, même si les Français ne respectaient pas la neutralité de la Belgique et marchaient à travers ce pays »³. Cette stratégie offensive, ne dédaignant pas la poursuite du belligérant en territoire neutre, mûrissait dans l'esprit de Moltke depuis longtemps puisqu'il s'en était confié à l'historien militaire allemand Théodore von Bernhardt au printemps 1869 :

« Nous trouverons l'armée ennemie et nous la combattons (...) si l'armée ennemie pénètre en Belgique, alors nous irons la chercher là-bas ; reste-t-elle sur l'axe Metz-

¹ MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870* ; par le maréchal Comte de Moltke, chef du grand état major ; édition française par E. Jaeglé, professeur à l'école spéciale militaire de Saint-Cyr, Paris, Le Soudier, 1891, p. 8-10 ; VERDY DU VERNONIS (J. von), *With the Royal Headquarters...*, p. 3-15.

² MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870 ...*, p. 10.

³ VERDY DU VERNONIS (J.von), *With the Royal Headquarters...*, p. 11.

Thionville, alors il faut provoquer le combat décisif dès les premiers jours de la campagne »¹.

Du côté français, depuis 1866, un certain nombre d'études relatives à une invasion de l'Allemagne sont réalisées par des officiers d'Etat-major. Un mémoire du général Frossard, publié après l'affaire du Luxembourg trace les grandes lignes défensives et offensives d'une guerre avec l'Allemagne² ; le colonel Lewal directeur des renseignements au dépôt de la Guerre tandis que l'Empereur s'attèle à fixer le contingent idéal de l'armée française dans une longue étude de huit mois achevée le 2 janvier 1868³. Tous les travaux connus ou inconnus restent cependant dans les cartons ; aucun des objectifs stratégiques exposés par leurs auteurs ne semble avoir influencé une réorganisation de l'armée française digne de ce nom⁴. Tout au plus le mémoire du général Frossard a-t-il orienté certains mouvements de l'armée française lors de la campagne désastreuse de 1870⁵.

Le plan de campagne de 1870 a-t-il d'ailleurs jamais existé ? Ce qui tenait lieu de plan de campagne français a fait l'objet de plusieurs changements au cours des mois précédant le conflit. Un premier plan est élaboré à partir d'avril, suite à la promesse d'alliance autrichienne de l'Archiduc Albert. Les idées générales de l'Archiduc sont exposées le 19 mai 1870 aux généraux Frossard, Jarras et Lebrun ainsi qu'au maréchal Le Bœuf. Le plan est ambitieux car il prévoit une action conjointe des armées française, autrichienne et italienne en Allemagne du sud, afin de détacher les Etats du Sud de la Confédération du Nord. Une fois leur jonction accomplie, les trois armées alliées lanceront une grande marche sur Berlin par Leipzig comme Napoléon en 1806. Afin de tromper leur adversaire, les Français doivent constituer deux armées : une armée de Lorraine destinée à retenir le maximum de Prussiens sur la rive gauche du Rhin en poussant même l'offensive au-delà de la Sarre vers Mayence pendant que la Grande armée française franchira le Rhin vraisemblablement à Strasbourg pour aller donner la

¹ BERNHARDI (Theodor von), *Aus dem Leben Theodor von Bernhardis*, VIII. *Zwischen zwei Kriegen, Tagebuchblätter aus den Jahren 1867 bis 1869*, Leipzig, S. Hirzel, 1901, p. 415 ; MOLTKE (Helmuth von), *AW*, I, p. 74.

² FROSSARD (Charles Auguste) (général), *Mémoire militaire rédigé en vue d'une guerre avec l'Allemagne (mai 1867)*, in *Revue militaire*, rédigée à l'Etat-major de l'armée, IIe partie : Archives historiques, IIe année, deuxième volume : *juillet-décembre 1900*, Paris, Chapelot, p. 728-764.

³ Ce document est tiré à cent exemplaires et s'intitule : « Composition des Armées en 1868 ». BONAPARTE (Louis-Napoléon), *Les forces militaires de la France en 1870*, Paris, Amyot, 1872. Pour nos analyses des conceptions stratégiques françaises avant la guerre de 1870, voir supra.

⁴ PALAT (Barthélémy-Edmond) (général), *Histoire de la Guerre franco-allemande...*, II, p. 199.

⁵ DERRECAGAIX (Victor Bernard) (colonel d'infanterie breveté, commandant en second de l'Ecole supérieure de Guerre, Paris), *Modern War*, traduction de C.W. Foster, Part I : *Strategy*, Washington, James J. Chapman, 1888, p. 354.

main à ses alliés en Allemagne du sud. La flotte française doit également débarquer un corps de troupes sur la côte de la Baltique. Mais les adversaires de la Prusse se bercent de douces illusions. Le principal écueil d'un pareil plan réside effectivement dans la lenteur des mobilisations autrichienne et italienne, sans compter la surestimation de la France de ses propres capacités à mobiliser plus rapidement que les Prussiens. En raison de leur carence en matière de réseau ferroviaire, les Autrichiens ne pouvaient entrer en campagne que six semaines après les Français et les Italiens éprouvaient les mêmes difficultés. Cet écart chronologique conséquent laisse largement le temps aux Prussiens, supérieurs en nombre, de vaincre la France. Le plan austro-italo-français est donc largement compromis. Il repose d'ailleurs sur une alliance politique purement verbale qui ne résistera pas aux événements de juillet 1870¹. Sans compter le fait que Moltke lui-même avait anticipé la manœuvre française qui était inscrite dans le réseau ferroviaire du pays² et connaissait bien la lenteur de la mobilisation autrichienne³. Après le 6 juillet 1870, les événements se précipitent et obligent Napoléon à adopter les grandes lignes du projet de l'archiduc Albert et du général Lebrun, légèrement modifiées par la formation d'une troisième armée à Châlons et de deux corps de réserve à Lyon et à Toulouse⁴. Mais l'alliance autrichienne tant espérée n'arrive pas et oblige Napoléon à revoir une dernière fois sa copie lorsque le conflit éclate, sans que l'Empereur ne

¹ PALAT (général) (Barthélémy-Edmond), *Histoire de la guerre franco-allemande de 1870-1871*, Paris, Berger-Levrault, 1893-1908, I, p. 352-353 et II, p. 203 ; DERRECAGAIX (Victor Bernard), *Modern War...*, p. 355 ; LEBRUN (général), *Souvenirs...*, p. 69-84 ; JARRAS (général), *Souvenirs...*, p. 40-51.

² Même s'il reconnaît une grande rapidité au réseau français, Moltke a repéré qu'il conduit de facto à la formation de deux armées lorsque les lignes sont exploitées à plein rendement : « Si les Français veulent utiliser complètement leur réseau ferré, ils sont obligés de se concentrer, autour de Metz et de Strasbourg, en deux masses séparées par les Vosges, nous donnant de prime abord l'avantage de la ligne d'opérations intérieure ». Mémoire de 1868, remanié en janvier et mars 1869, Berlin, in MOLTKE, *CM*, III, doc. n° 16, p. 129. Une réflexion quasi identique mot pour mot se trouve dans un mémoire postérieur rédigé par Moltke au cours de l'année 1869 et remanié jusqu'à la veille de la guerre. Dans cet ultime mémoire, Moltke devine les grandes caractéristiques du plan français et prévoit même la supériorité numérique de l'armée de Lorraine par rapport à l'armée d'Alsace : « Nous pouvons donc admettre avec vraisemblance que les Français effectueront leur première concentration sur la ligne Metz, Strasbourg pour pousser vers le Main en tournant notre solide front du Rhin. Ils chercheront à séparer l'Allemagne du Nord de l'Allemagne du Sud, à conclure un accommodement avec cette dernière et à en faire la base d'une offensive vers l'Elbe ». Mémoire rédigé au cours de l'hiver 1868-1869, remanié à plusieurs reprises jusqu'en juillet 1870, in MOLTKE, *CM*, III, doc. n° 18, p. 160-161.

³ Le passage suivant rédigé en mars 1869 en témoigne. Le général prussien prophétise au passage le désastre de Sedan et la chute de Napoléon III. Il s'avère en revanche moins lucide sur le jusqu'au-boutisme français : « L'Autriche, dont les bataillons ne comptent que 100 hommes, pourra difficilement, dans le cas d'une guerre du reste inévitable, se mobiliser aussi rapidement que nous, si nous exécutons à temps cette opération. Nous pourrions donc pendant six ou huit semaines avoir complètement les coudées franches. La France n'est pas seulement l'ennemi le plus dangereux, c'est aussi l'ennemi le plus vite prêt. Si nous mettons le pied sur le sol français, la fierté française n'admettra pas que l'on attende les Autrichiens, et l'on nous attaquera de suite. Nous avons la supériorité des forces et pouvons espérer dès les premiers jours remporter une victoire. Il en résultera très probablement un changement de dynastie. Comme nous ne réclamons rien à la France, il sera peut-être possible de conclure bientôt la paix avec le nouveau gouvernement ». Mémoire de 1868, remanié en janvier et mars 1869, Berlin, in MOLTKE, *CM*, III, doc. n° 16, p. 129.

⁴ PALAT (général) (Barthélémy-Edmond), *Histoire de la guerre...*, II, p. 204-205 ; DERRECAGAIX (Victor Bernard), *Modern War...*, p. 356.

s'arrête d'ailleurs à un plan bien défini. L'Empereur et ses conseillers envisagent alors de passer à une attitude plus défensive dans la Sarre, sans pousser au-delà de cette rivière et de renforcer leur dispositif de ce côté. L'idée d'une couverture centrale de la frontière est également évoquée¹. L'Empereur tentera après coup de se justifier auprès de l'opinion française en rédigeant un autre plan qui aurait été, selon lui, le véritable plan de campagne français sur base des propositions de l'Archiduc Albert². Ce plan corrigeait quelque peu les plans précédents en gonflant l'armée de Lorraine au détriment de l'armée alsacienne : 150.000 hommes à Metz, 100.000 à Strasbourg et 50.000 à Châlons. Il aurait été question de réunir les deux premières armées pour former le passage du Rhin à Maxau vers Wurzburg tandis que l'armée de Châlons aurait gardé la position de Metz-Thionville. Cependant, aucun des témoignages des généraux ne corrobore les prétentions stratégiques de l'Empereur³. Quoiqu'il en soit, ces plans décrits ci-dessus ne prévoient pas un passage par la Belgique. Si l'on en croit le mémoire défensif du général Frossard rédigé en mai 1867, la France n'aurait pas eu intérêt à violer la neutralité belge « pour le premier moment »⁴.

La mobilisation française se déroule en définitive conformément aux atermoiements stratégiques qui ont précédé le conflit. En France, règne une joyeuse anarchie que même Moltke, qui n'a pourtant guère intérêt à diminuer pour la postérité la valeur de son adversaire vaincu, souligne dans son historique de la guerre de 1870. Le général prussien explique que, contrairement à ce qu'affirme Napoléon III dans sa brochure justificative⁵, la France n'a pas pu mettre en œuvre son objectif principal à savoir la constitution d'une armée défensive à Metz et d'une armée offensive en Alsace, à cause de son réseau ferré⁶.

¹ PALAT (général) (Barthélémy-Edmond), *Histoire de la guerre...*, II, p. 204-205.

² [BONAPARTE (Louis-Napoléon)], *Des causes qui ont amené la capitulation de Sedan : campagne de 1870*, 2^e édition, par un officier attaché à l'Etat-major général, Bruxelles, J. Rozez, [1870], 1872.

³ PALAT (général) (Barthélémy-Edmond), *Histoire de la guerre...*, II, p. 205-207 ; « Les troupes allaient être mises en mouvement, et il était urgent de déterminer, au préalable, les points de première concentration des divisions et des corps d'armée. Il eût fallu commencer par arrêter un plan d'opérations, surtout avec la prétention que l'on avait de devancer l'ennemi et de le surprendre par un coup d'éclat. Mais je ne connus jamais ce plan, et je ne puis pas dire qu'il en ait été arrêté un ». JARRAS (général), *Souvenirs...*, p. 54.

⁴ FROSSARD (Charles Auguste) (général), *Mémoire militaire...*, p. 752. Le seul projet connu accordant quelque importance au territoire belge est un plan d'opérations établi par le colonel Lewal (chef de la section des renseignements à l'Etat-major général) qui avait examiné en 1869 la possibilité d'attaquer l'Allemagne en passant par le Grand-Duché de Luxembourg. Ce projet est également resté dans les cartons du ministère de la Guerre, SHD/DAT, 7N 1812, voir supra.

⁵ [BONAPARTE (Louis-Napoléon)], *Des causes qui ont amené la capitulation de Sedan : campagne de 1870*, 2^e édition, par un officier attaché à l'Etat-Major général, Bruxelles, J. Rozez, [1870], 1872.

⁶ MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870 ...*, p. 4-6.

Si la frontière belge fut strictement respectée au début de la campagne, les risques d'un franchissement n'ont cessé d'augmenter à mesure que les combats se rapprochaient de la zone frontalière. Durant les mouvements d'août qui ont confiné à la frontière de Belgique jusqu'à l'encerclement de Sedan, l'entrée des forces françaises sur le territoire belge a été envisagée à deux reprises du côté allemand. Dans un premier temps, le 16 août, durant les heures qui ont précédé la bataille de Vionville – Mars-la-Tour. A ce moment, l'Etat-major de la deuxième armée, pas plus d'ailleurs que le Grand Quartier général, ne croient encore à la présence de troupes françaises restées sur la Moselle. Seuls le IIIe et le Xe corps s'avancent donc vers le nord contre Verdun par Gorze et Thiaucourt, tandis que le reste de la deuxième armée allemande est envoyé à l'ouest vers la vallée de la Meuse à la poursuite des corps français supposés en retraite dans cette direction. Cependant, à dix heures du matin, le IIIe corps rencontre des unités ennemies, qu'il croit isolées, se retirant dans la direction Vionville-Thionville¹. A 12H30, le capitaine von Lignitz reçoit par conséquent l'ordre suivant :

« Le IIIe corps poursuit depuis ce matin à 10 heures des troupes ennemies qui se retirent dans la direction Vionville-Thionville. Ce corps est invité à les suivre jusqu'à leur investissement dans Thionville ou à leur passage au-delà de la frontière belge »².

Cet ordre semble limiter les mouvements allemands à la frontière belge mais nous constatons qu'il entre bien dans la stratégie prussienne de forcer les unités françaises à y pénétrer. Cependant, les renseignements de l'Etat-major de la deuxième armée allemande du Prince Frédéric-Charles s'avèrent très vite erronés. Dans la suite de la journée, les avant-gardes allemandes se retrouvent rapidement aux prises avec des forces supérieures en nombre appartenant à l'armée de Metz. L'erreur commise par les officiers allemands est liée à la stratégie de Bazaine qui, contre toute attente, a préféré s'enfermer dans Metz plutôt que d'échapper à l'encerclement allemand. Une fois mis au courant de l'importance des effectifs rencontrés, le Grand Quartier général saisit la chance qui lui est offerte. Il ne s'agit plus de franchir rapidement la Meuse car « il est plus important d'abord de refouler vers le nord, en les coupant de Châlons et de Paris, la plus grande partie possible des troupes ennemies, de les poursuivre jusqu'à la frontière du Luxembourg et éventuellement sur le territoire de ce

¹ PALAT (Barthélemy Edmond), *Histoire de la guerre...*, V, p. 230 ; MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870 ...*, p. 45.

² Ordre dicté au capitaine von Lignitz à 12h30, cité in PALAT (Barthélemy Edmond), *Histoire de la guerre...*, V, p. 230.

pays »¹. Nous constatons en l'occurrence que la poursuite en territoire grand-ducal est aussi envisagée. Les combats victorieux des 16 août (Rezonville – Vionville – Mars-la-Tour) et 18 août (Gravelotte – Saint-Privat) ont forcé l'armée principale française à se retirer dans Metz. Par conséquent, il est devenu impératif que des forces allemandes plus importantes participent à l'investissement de cette place. Le commandement de l'armée d'investissement est confié au Prince Frédéric-Charles tandis qu'une quatrième armée allemande, nommée armée de la Meuse, est constituée sous les ordres du Prince Royal de Saxe².

Dans la nuit du 24 au 25 août, le Grand Quartier général constate avec stupeur, suite aux informations reçues, que l'armée reconstituée à Châlons sous le commandement de Mac-Mahon se dirige vers Vouziers. Elle a manifestement l'intention de longer la frontière belge pour aller secourir Metz³. Au départ, l'opération est jugée peu vraisemblable car l'armée de Mac-Mahon prêle le flanc à un retour offensif allemand de l'armée de la Meuse, appuyée par la IIIe armée commandée par le Prince Royal de Prusse, sans compter le fait qu'elle risque d'être dangereusement acculée à la frontière belge⁴. Etant donné la lenteur de l'armée française, Mac-Mahon n'a pas le temps de traverser la Meuse et le choc a lieu à Beaumont dans la journée du 30 août. La bataille de Beaumont se solde par la déroute de l'armée française qui reflue vers Sedan. Le 30 août au soir, la situation de l'armée de Mac-Mahon apparaît plus que critique car elle risque d'être prise en tenaille par les troupes allemandes. Deux corps de l'armée de la Meuse sont chargés le lendemain de passer sur la rive droite afin d'empêcher les français de gagner Metz par Montmédy⁵. Dans son journal de guerre, le Kronprinz écrit qu'il ne comprend toujours pas la raison pour laquelle l'armée française se

¹ Quartier général (Pont-à-Mousson), le 16 août 1870, 8 heures du soir, au commandant en chef de la IIe armée (Thiaucourt), in MOLTKE, *CM*, III, doc. n° 171, p. 292.

² Moltke (Hauteur en avant du fort Saint-Quentin), le 19 août 1870, 11h du matin, aux commandants en chef des Ire, IIe et IIIe armées et à S.A.R. le Prince Royal de Saxe, in MOLTKE, *CM*, III, doc. n° 183, p. 299-300 ; MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870 ...*, p. 83-84.

³ MOLTKE, *CM*, III, p. 314.

⁴ Cette véritable bravade de Mac-Mahon lui sera beaucoup reprochée après guerre, non seulement pour son caractère risqué mais aussi parce qu'elle compromettrait la défense future de Paris : « Ajoutons que cette marche si aventurée s'opère dans le voisinage immédiat de la frontière belge. D'où, un nouveau danger pour l'armée, celui d'être acculée à un territoire neutre et neutralisée à bref délai. A ce point de vue, il serait préférable de prendre une autre direction pour tenter de secourir Bazaine, celle du sud ou du sud-est, par exemple ». PALAT (Barthélemy Edmond), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 192 ; Pour d'autres critiques, voir par exemple DERRECAGAIX (Victor Bernard), *Modern War...*, p. 289-290 ; ROUSSET (Léonce) (lieutenant-colonel de l'Ecole supérieure de Guerre), *Histoire générale de la guerre franco-allemande*, II : *L'Armée Impériale*, Nouvelle édition revue et corrigée, Paris, Montgredien, 1900, p. 161. Après la guerre, la relation faite par Moltke du mouvement de l'armée de secours continue à s'étonner du laxisme français : « Il semblerait qu'on se préoccupât moins, à l'armée française, de repousser une attaque que d'atteindre, en évitant une rencontre et sans être aperçu, Montmédy, point où devait avoir lieu la jonction projetée ». MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870 ...*, p. 92.

⁵ PALAT (Barthélemy Edmond), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 354-464.

dirige si près de la frontière belge¹. C'est alors que Moltke envisage sérieusement la possibilité d'une continuation des hostilités sur le territoire belge : « La situation était telle qu'on entrevoyait déjà la possibilité de contraindre l'armée de Châlons à passer sur le territoire neutre de la Belgique ; aussi le gouvernement de Bruxelles fut-il invité, par voie diplomatique, à procéder, le cas échéant, au désarmement des troupes qui pénétreraient sur son territoire. Les troupes allemandes avaient pour instruction de franchir sans retard aucun la frontière si l'adversaire n'y déposait pas les armes »².

Désormais, dans les instructions transmises aux troupes allemandes figurent non seulement la volonté d'acculer les troupes françaises au territoire belge mais encore de les y poursuivre si ces dernières s'avisent de franchir la frontière. Le 30 août, à 23 heures, Moltke envoie le courrier suivant au Prince Royal de Prusse (Saint-Pierremont) et au Prince Royal de Saxe (Beaumont) :

« Quoi qu'on n'ait pas encore reçu de compte rendu indiquant en quels points les corps d'armée ont terminé le combat, il n'en est pas moins certain que partout l'ennemi s'est replié ou a été battu. Il faut demain, dès le grand matin, continuer le mouvement en avant, attaquer vigoureusement l'ennemi partout où il se trouve de ce côté de la Meuse et le refouler dans l'espace le plus étroit possible entre ce fleuve et la frontière belge. La subdivision d'armée de S.A.R. le Prince Royal de Saxe a en particulier pour mission d'empêcher l'aile gauche ennemie de s'échapper vers l'est. Il y aura lieu de faire passer, si possible, deux corps d'armée sur la rive droite de la Meuse pour attaquer l'ennemi sur ses flancs et ses derrières dans le cas où il prendrait position en face de Mouzon. La IIIe armée agira de son côté contre le front et l'aile droite des Français. Etablir sur la rive gauche le plus d'artillerie possible pour troubler les colonnes adverses qui camperaient dans la vallée de la Meuse et sur l'autre rive en aval de Mouzon. Si l'ennemi pénétrait sur le territoire belge sans être immédiatement désarmé, on devrait l'y poursuivre sans hésiter³. »

Aucun autre ordre ne sera donné par Moltke avant la bataille de Sedan⁴. Les ordres de Moltke seront transmis aux troupes le 31 au matin. Dès 7 heures du matin, l'ordre de bataille est

¹ HOHENZOLLERN (Friedrich Wilhelm von), *The War diary of the Emperor Frederick III (1870-1871)*, traduit et édité par Alfred Richard Allinson, Frederick A. Stokes Company, New-York, 1927, p. 79.

² MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870 ...*, p. 104.

³ Moltke (Quartier général, Buzancy) au commandant en chef de la IIIe armée (Saint-Pierremont) et à S.A.R. le Prince Royal de Saxe (Beaumont), le 30 août 1870, 23 heures, in MOLTKE, *CM*, III, doc n° 238, p. 334-335.

⁴ Section Historique du Grand État-major prussien, *La Guerre franco-allemande de 1870-1871*, traduction par le capitaine E. Costa de Serda de l'État-major français, Première Partie : *Histoire de la guerre jusqu'à la chute de l'Empire*, volume II, Berlin, Mittler ; Paris, Dumaine ; Bruxelles, Muquardt, 1875, p. 1082-1083 ; PALAT (Barthélemy-Edmond) (général), *Histoire de la guerre de 1870-1871*, VI : *Sedan, 7 août-2 septembre 1870*, Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1907, p. 461.

transmis aux différentes composantes de l'armée allemande de la Meuse. Un avertissement utile est donné qui vient préciser l'ordre transmis par Moltke la veille :

« Si l'ennemi pénètre sur le territoire belge, sans être aussitôt désarmé, alors il faut l'y poursuivre sans tergiversations. Sinon, il faut absolument éviter de pénétrer sur le territoire belge¹. »

Concernant ce franchissement de la frontière, l'attention des commentateurs militaires s'est généralement concentrée sur l'ordre donné par le chef de l'Etat-major prussien le 30 au soir pour démontrer à tous les antimilitaristes belges la nécessité de conserver une neutralité armée². Cependant, l'ordre fameux de Moltke formulé le 30 août au soir, s'il est précisé en ces termes le 31 au matin, témoigne aussi d'une grande prudence au sein du Grand Quartier général allemand ; le franchissement de la frontière belge est loin d'être une formalité ! On y redoute vraisemblablement les complications diplomatiques avec la Belgique et sans aucun doute aussi avec l'Angleterre, surtout depuis la garantie apportée par cette puissance le 9 août 1870. Seul un geste fautif de la France, qui aurait commis l'erreur de pénétrer en premier sur le sol belge, aurait libéré Moltke de ses scrupules diplomatiques. En l'occurrence, la Prusse aurait eu beau rôle de désigner la France comme le premier agresseur.

II. Les mouvements des troupes belges

Le 19 juillet 1870, la France déclare la guerre à la Prusse. Dès le 10 juillet 1870, alerté par les bruits de bottes à proximité de ses frontières, le Gouvernement belge envisage de prendre les premières mesures défensives³. Le 11 juillet 1870, le lieutenant général Guillaume ministre de la Guerre rappelle les officiers en congé dans leur garnison. Les arrêtés royaux du 15 juillet organisent la mise sur pied de guerre de l'armée belge⁴. Deux armées sont constituées : l'armée d'observation et l'armée d'Anvers. La première position occupée par l'armée d'observation à partir du 23 juillet est le plateau qui forme la crête de partage des bassins de l'Escaut et de la Meuse. Avec ses avant-gardes à Charleroi, à Namur et à Liège, cette position permet d'observer la frontière est et la frontière sud. Le commandement de l'armée

¹ HOHENLOHE-INGELFINGEN (Kraft Karl Prinzen zu), *Aus meinem Leben...*, IV, p. 165.

² WEIMERSKIRCH (T.), *Guerre franco-allemande de 1870-1871. Deux conférences extraites de l'histoire rédigée par la section historique du Grand Etat-major prussien*, Liège, 1876 ; WEIMERSKIRCH (T.), *L'art de la guerre. Etude de la défense nationale au point de vue politique, philosophique et militaire, dédiée à la patrie et à l'armée*, Bruxelles, Deprez, 1880.

³ PV 1871, p. 75.

⁴ BRUNEL (Nicolas), *La Belgique ...*, p. 73.

d'observation est confié au général Chazal en raison de sa longue expérience militaire dans l'entourage direct des souverains. Mais au grand dam de Chazal, très jaloux de son autorité, l'armée d'observation qu'il commande est divisée en deux corps, respectivement sous les commandements du général Sapin et du Comte de Flandre, frère du Roi et inspecteur général de la cavalerie. L'armée d'Anvers est quant à elle sous le commandement du général Eenens. Le Roi, s'il délègue le commandement au général Chazal sur le terrain, entend bien conserver un contrôle maximum des opérations en entretenant une correspondance soutenue avec son général depuis le quartier général royal à Bruxelles. Léopold II est assisté dans sa tâche par le chef de l'Etat-major général le lieutenant-général Renard et le ministre de la Guerre le lieutenant-général Guillaume¹.

Début août, les défaites françaises de Wissembourg (4 août), Wörth et Forbach (6 août) rapprochent dangereusement les combats du sud-est de la Belgique. Dans ce contexte, l'armée belge opère un timide mouvement vers le sud à partir du 9 août. Une brigade de la première division dont quelques unités sont postées sur la rive gauche de la Meuse est envoyée à Namur tandis qu'un régiment est posté à Charleroi². Les mouvements des armées allemandes acculent progressivement les armées françaises à la frontière belge. Le Prince royal Frédéric-Charles de Prusse oblige l'armée Bazaine à s'enfermer dans Metz. De son côté le Prince Impérial d'Allemagne, pour couper la retraite de l'armée de Châlons du maréchal de Mac-Mahon sur Paris ou sur Metz, cherche à l'envelopper de ses deux ailes en le poussant de front pour l'acculer aux frontières belges³. Les deux armées françaises de Bazaine et Mac-Mahon sont donc susceptibles d'opérer leur jonction en passant par le territoire belge tandis que les armées allemandes pourraient désirer y accourir afin d'empêcher cette manœuvre⁴. Léopold II suggère à Chazal dans une lettre du 13 août d'envoyer une colonne de quatre mille hommes

¹ HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef de l'armée belge mobilisée en 1870*, in *Revue internationale d'histoire militaire*, n° 24, 1965, p. 439-440 ; sur l'action du Roi Léopold II en 1870 voir aussi RAXHON (P.), *Léopold II, un roi déterminé face à la guerre franco-allemande de 1870*, in DUJARDIN (V.), ROSOUX (V.) et DE WILDE (Tanguy), *Léopold II. Entre génie et gêne. Politique étrangère et colonisation*, Bruxelles, Racine, 2009, p. 105-125.

² HAUTECLER (G.), *L'armée belge de 1870 face à la crise de Sedan*, in *Revue internationale d'histoire militaire*, XX, 1959, p. 610.

³ PALAT (général) (Barthélémy-Edmond), *Histoire de la Guerre franco-allemande de 1870-1871*, V : *Rezonville et Saint-Privat*, Paris, Berger-Levrault, 1905, p. 229-230 et p. 379 ; Section Historique du Grand État-major prussien, *La Guerre franco-allemande de 1870-1871*, traduction par le capitaine E. Costa de Serda de l'Etat-major français, Première Partie : *Histoire de la guerre jusqu'à la chute de l'Empire*, 6^e livraison : *Bataille de Gravelotte-Saint-Privat*, Berlin, Mittler ; Paris, Dumaine ; Bruxelles, Muquardt, 1874, p. 642 ; PICARD (Ernest) (lieutenant-colonel d'artillerie) (chef de la section historique de l'Etat-major de l'armée), *1870. La Guerre en Lorraine*, II, Plon, Paris, 1911, p. 75 et p. 166 ; HOWARD (Michaël), *The Franco-Prussian War, The German Invasion of France 1870-1871*, New York, Routledge, 2001, p. 145-161.

⁴ CHAZAL (P.), *Considérations générales sur les fortifications de la Meuse, Le rôle de l'armée belge en 1870 et le système défensif d'Anvers*, Bruxelles, Lamertin, 1901, p. 8.

dans le Luxembourg pour surveiller plus étroitement les frontières. « C'est une nécessité politique » conclut Léopold II dans sa lettre à Chazal¹. En effet, il s'agit de ne pas susciter les protestations de l'Angleterre, de la France ou de la Prusse qui ont réaffirmé leur garantie quelques jours plus tôt à condition bien entendu que la Belgique fasse respecter ses frontières. L'envoi de troupes dans le Luxembourg suscite des débats sur le plan stratégique. Relayant les demandes royales, le lieutenant-général Renard transmet lui-même à Chazal une lettre aux injonctions paradoxales. D'un côté, Renard déclare que « notre devoir de neutralité nous oblige en cette occurrence de désarmer, même par la force, les bandes qui chercheraient un refuge chez nous, d'interner les sous-officiers et de ne laisser circuler les officiers qu'après leur avoir fait donner par écrit leur parole d'honneur qu'ils ne passeront pas la frontière »². D'autre part, il indique un paragraphe plus loin que « nous ne pouvons mettre nos soldats en cordon sur la frontière ni poster trop de troupes dans le Luxembourg car, plus que jamais, nous avons l'obligation de rester dans une position centrale et en communication prompte et directe avec l'Angleterre. Nous ne devons agir que par des colonnes mobiles assez éloignées de la frontière pour ne pas être surprises et pourtant néanmoins s'y poster en peu d'heures. Le but de ces colonnes mobiles n'est pas de jouer un rôle tactique mais d'exercer la surveillance militaire »³. Une note dans la marge du rapport, peut-être de la main de Chazal, indique qu'il existe une contradiction évidente entre le préambule de la lettre et ce qui suit immédiatement.

Selon le rapport du ministre d'Angleterre Lumley, informé en temps et en heures des moindres faits et gestes de l'armée belge, les quatre mille soldats belges de la brigade Cartiaux sont envoyés dans la région d'Arlon dès le 14 août afin de faire face aux combats qui ont lieu dans la région de Metz⁴. En réalité l'ordre est donné le 14 mais ces hommes sont envoyés par chemin de fer le matin du 16 août pour occuper une ligne Habay-la-Neuve, Neufchâteau, Poix, Recogne et Marche⁵. Le mouvement doit s'accompagner d'un mouvement

¹ Léopold II à Chazal, Bruxelles, le 13 août 1870, MRA, Fonds Chazal, F.1 doc. n° 352 ; HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef...*, p. 442.

² Renard à Chazal, Bruxelles, le 13 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, 93 : Ministère de la Guerre, correspondance.

³ *Ibidem*.

⁴ HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef...*, p. 441-442 ; Les anglais sont très bien informés de la situation sur le terrain. Un rapport confidentiel est parvenu à Lumley dans la matinée du 14 août confirmant la manœuvre belge. Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 14 août 1870, NA-UK, FO 10/307. Léopold II informe le Baron d'Anethan (ministre des Affaires étrangères à la tête du Gouvernement) de cet envoi de troupes dans une lettre du 16 août. Lettre de Léopold II à d'Anethan, Bruxelles, le 16 août 1870, citée in LICHTERVELDE (Comte Louis de), *Léopold II...*, p. 111-112.

⁵ *Etat indiquant les transports de troupes qui devront avoir lieu le 16 août 1870 par chemin de fer*, MRA, Fonds 1870-1871, 93.

vers la Meuse d'une partie de l'armée d'observation. Guillaume ne cache pas à Renard que l'envoi d'un si faible nombre d'hommes est risqué :

« On ne doit pas se dissimuler que si l'éventualité qui motive l'envoi de troupes pour le Luxembourg venait à se réaliser, ces troupes pourraient se trouver en face de forces supérieures qu'elles ne parviendraient pas à arrêter. Alors, dites vous Monsieur le Général, elles battraient en retraite vers la Meuse, sans doute ; mais, en définitive, elles n'auraient pas atteint le but que vous vous proposez, celui d'empêcher la violation de notre territoire¹. »

La faiblesse des effectifs envoyés dans le Luxembourg est voulue. Dans sa lettre à Chazal du 13 août, le Souverain belge explique qu'en raison de la garantie anglaise récemment acquise, il ne croit pas à une attaque immédiate de grande envergure mais plutôt à l'entrée en Belgique de « petites bandes », d' « hommes isolés » contre lesquels les détachements belges doivent protester². Renard s'en explique lui-même à Guillaume dans un courrier du 15 août : « La mission de la brigade détachée dans le Luxembourg n'est pas de repousser une invasion (...) mais d'y exercer une espèce de police militaire contre les hommes isolés et les bandes armées qui voudraient venir marauder ou se réfugier sur notre territoire »³.

Les défaites françaises de Rezonville (16 août) et Saint-Privat (18 août) aboutissent à un blocus rigoureux de la place forte de Metz qui confine jusqu'à la frontière luxembourgeoise toute proche. La Belgique est directement menacée. Ces événements sont immédiatement connus de Léopold II. C'est pourquoi, dès le 18 août, le Souverain belge souhaite engager plus en avant la 1^{ère} et la 2^e division du 1^{er} corps de l'armée d'observation vers Namur. Par l'intermédiaire de Renard, Léopold II suggère à Chazal le dispositif suivant : la 1^{ère} division aurait son quartier général à Namur. Les quartiers généraux de la 1^{ère} brigade et la 2^e brigade seraient respectivement cantonnés à Namur et Floreffe. Les troupes doivent être dispersées dans la région de Namur et ses environs ainsi que sur la ligne de la Sambre vers Charleroi. Le quartier général de la 2^e division serait à Ciney. La 2^e brigade de cette division appuierait la 1^{ère} brigade Cartiaux engagée dans le Luxembourg « qui reste provisoirement sur ses positions actuelles ». La 3^e division serait positionnée en aval de la Meuse à Andenne et Liège. Une

¹ Guillaume à Chazal, Bruxelles, le 15 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, 93.

² Léopold II à Chazal, Bruxelles, le 13 août 1870, MRA, Fonds Chazal, F.1 doc. n° 352 ; HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef...*, p. 442.

³ Renard à Guillaume, Bruxelles, le 15 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, 93.

partie du 2^e de ligne resterait à Verviers¹. Chazal obtempère aux demandes royales dans la journée en complétant les dispositions de Léopold II : la 1^{ère} brigade de la 1^{ère} division occupera Namur et ses environs. La 2^e brigade de la 1^{ère} division occupera Floreffe et Charleroi et les villages rapprochés du chemin de fer entre Charleroi et Namur. Les lignes de chemin de fer revêtent une grande importance dans le dispositif de Chazal puisqu'il propose aussi de faire cantonner la 2^e brigade de la 2^e division à Ciney et « le long du chemin de fer de Ciney à Marche, afin de se relier à la 1^{ère} Brigade Cartiaux ». L'artillerie de cette division sera à Ciney et Marche tandis que la cavalerie couvrira le secteur entre Ciney et Dinant². D'après les ordres du Roi, le quartier général de Chazal doit être transféré le 21 août de Louvain à Namur³.

Il ne faut pas exagérer outre mesure la portée de ce mouvement vers le sud car une grande partie de l'armée belge reste positionnée plus au nord et vers le centre du pays. Dans une conversation avec l'attaché militaire français Hepp tenue plusieurs années après les faits, Chazal se vantera d'avoir rencontré les résistances de certains de ses collègues en décidant une avancée plus franche de l'armée belge au-delà de la Meuse. A l'en croire, il aurait été à la source de la décision cruciale d'envoyer tout le 1^{er} corps de l'armée d'observation dans la province la plus méridionale du pays⁴. En réalité, c'est le ministre des Affaires étrangères d'Anethan qui le premier sort de sa réserve, effrayé par les nouvelles militaires en provenance de France. Dans une lettre du 20 août 1870, il rappelle à Guillaume les instructions de son département envoyées le 6 août invitant l'armée non seulement à repousser un agresseur mais également à désarmer toutes les troupes refoulées et les individus isolés qui trouveraient refuge en Belgique afin qu'elles ne reprennent pas le combat ultérieurement. Il ne s'agit pas seulement de se protéger contre une invasion mais de ne pas exposer la Belgique aux reproches des autres Puissances⁵. Le ton employé par le Baron d'Anethan indique bien que les priorités politico-diplomatiques ne rencontrent pas nécessairement les priorités militaires. La collaboration entre les départements apparaît difficile :

¹ Renard (Bruxelles) à Chazal (Louvain), le 18 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, 93. Chazal indique dans sa réponse à Renard que cette dépêche confidentielle serait en réalité datée du 17 août mais dans les archives, la dépêche porte bien la date du 18 août.

² Chazal (Louvain) à Renard (Bruxelles), le 18 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, 93.

³ Armée d'observation, Etat-major, Ordre général, Louvain, le 19 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, 93.

⁴ Hepp (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), le 13 juin 1875, SHD/DAT, 1M 1453.

⁵ D'Anethan à Guillaume, Bruxelles, le 6 août 1870 et le 20 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, 93.

« Il ne m'appartient pas de décider quelles doivent être ces mesures ; mais le Cabinet ayant seul à rendre compte devant les Chambres des éventualités auxquelles je viens de faire allusion, je tiens, en ce qui me concerne, à dégager ma responsabilité des incidents qui pourraient se produire¹. »

Le ministre de la Guerre Guillaume décide le jour même de recopier les propos du ministre et de les transmettre tels quels au général Renard et au Roi pour que d'Anethan assume les conséquences de ses propos alarmistes, voire irrévérencieux à l'égard de l'expertise militaire royale. Mais il se ravise ensuite en supprimant le passage au début de sa lettre qui mentionnait explicitement le ministre. Il préfère rappeler à Renard de sa propre autorité de ministre de la Guerre sa solidarité pleine et entière avec les instructions des Affaires étrangères du 6 août qu'il a lui-même transmises le 10 août au chef de l'Etat-major. Une copie de cette lettre à Renard est également envoyée au Roi². Il n'est pas impossible que le poids de la démarche de d'Anethan appuyée par Guillaume ait contribué à décider le Roi à envoyer tout le 1^{er} corps d'armée au sud de la Meuse. En effet, dans une lettre envoyée par Guillaume au Roi le 21 août à 11h du matin, Guillaume reprend une nouvelle fois à son compte les alarmes de d'Anethan sans nommer le ministre dont il partage les vues :

« Ce n'est pas une division et une brigade qu'il faudrait pousser dans le Luxembourg, mais bien la moitié au moins de l'armée d'observation et surtout la cavalerie. Il est évident que si une colonne un peu considérable se présentait pour longer notre frontière du sud, les forces que l'on rencontre sur la Meuse et qui n'y ont rien à faire arriveraient trop tard pour empêcher la violation de notre territoire. (...) Je voudrais aussi que l'on fit surveiller ce qui se passe à l'extrême frontière, non par des douaniers et des gendarmes mais par un bon système de patrouilles de cavalerie. Je demande pardon à Votre Majesté de l'entretenir dans les mouvements à faire exécuter à l'armée, mais j'espère que le Roi n'y verra que mon ardent désir de ne pas voir aboutir tous nos armements à une triste déception³. »

Au cours de la même journée, Renard rassure quelque peu le ministre de la Guerre en l'informant qu'il a autorisé Chazal, conformément aux intentions du Roi, à augmenter les troupes de cavalerie sur la rive droite de la Meuse et à occuper Dinant et les villages intermédiaires avec de l'infanterie. « Je prie en outre Monsieur le Ministre des Travaux publics de prendre des mesures pour diriger en peu d'heures sur Namur la 4^e Division et la 2^e Brigade de la 5^e Division ». Il n'est pas encore question, on le constate, d'un envoi massif

¹ D'Anethan à Guillaume, Bruxelles, le 20 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, 93.

² Guillaume à Renard, Bruxelles, le 20 août 1870, une note indique qu'une copie de cette lettre a été envoyée au Roi, MRA, Fonds 1870-1871, 93.

³ Guillaume à Léopold II, Bruxelles, le 21 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, 93.

plus au sud. Renard souligne même dans sa lettre le caractère audacieux de la manœuvre et la sage prudence d'une position défensive au cœur du pays : « La supposition d'une invasion proprement dite peut être écartée ; c'est ce qui nous permet de nous aventurer aussi loin. Mais nous pouvons craindre la fuite d'un corps isolé cherchant passage par nos provinces et que suivrait un ennemi victorieux. Les dispositions que nous prenons nous permettront de sauvegarder (sic) les devoirs que nous impose notre position de neutre »¹. Le lendemain, Guillaume reprend sèchement ces dernières affirmations de Renard :

« Je souhaite qu'il en soit ainsi, monsieur le Général, mais je ne peux me dispenser de vous faire remarquer qu'il y a 2 à 3 étapes entre Dinant et la pointe de la frontière par où des colonnes étrangères pourraient s'introduire sur notre territoire et le traverser sans grand danger. Je ne m'explique pas le motif qui fait concentrer sur la Meuse des forces considérables qui n'y ont que faire, tandis que la frontière du Luxembourg est laissée sans protection suffisante contre les éventualités qui la menacent². »

Le ministre de la Guerre ignore qu'entre-temps, la situation a passablement mûri dans la tête de Léopold II. Dans une lettre envoyée à Chazal le 21 août, le Roi se décide à passer outre les scrupules stratégiques de Renard :

« Mon Cher Général, je vous ai fait écrire ce matin un mot par mon chef d'Etat-major pour vous dire qu'il me semblait que vous feriez bien d'envoyer encore un régiment de cavalerie dans le Luxembourg et de l'infanterie à Dinant. Maintenant je vous adresse une question. Ne faut-il pas mettre le premier corps dans le Luxembourg à Ciney, Marche et Saint-Hubert. Le 2^e corps à part quelque chose qui resterait à Bruxelles, serait à Namur ? (...) Nos troupes doivent me paraît-il suivre les mouvements des belligérants. Si on se bat à Metz, nous devons être en force dans le Luxembourg. Si on se bat à Chalons, notre place est Namur. Si les hostilités s'éloignent, nous pourrions reprendre une position centrale couvrant Bruxelles³. »

Le Souverain belge justifie ses interrogations par la transition stratégique qui a eu lieu au cours des derniers jours : « Les événements ont bien changé depuis le jour où il fallait avant tout couvrir Bruxelles et se ménager la retraite sur Anvers. Aujourd'hui il ne s'agit plus de cela, il faut faire face ou se mettre en état de protester contre un passage »⁴.

¹ Renard à Guillaume, Bruxelles, le 21 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, 93.

² Guillaume à Renard, Bruxelles, le 22 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, 93.

³ Léopold II à Chazal, Bruxelles, le 21 août 1870, MRA, Fonds Chazal, F.1 doc. n° 353-357.

⁴ Léopold II à Chazal, Bruxelles, le 21 août 1870, MRA, Fonds Chazal, F.1 doc. n° 353-357. HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef...*, p. 444.

Renard confronté à la résolution de Léopold II, n'a plus qu'à écrire le 21 août à Chazal « subsidiairement » à sa lettre du même jour, afin de lui demander lui aussi s'il n'y aurait pas lieu de porter tout le premier corps au-delà de la Meuse. Le dispositif proposé par le chef de l'Etat-major est légèrement différent que celui suggéré par Léopold II : « une division à Marche ; une à Saint-Hubert et à Neufchâteau, observant la Semoy vers Florenville, point essentiellement important à observer ; une division comme intermédiaire entre la Meuse, Dinant et le chemin de fer de Namur à Marche. On portera vers la Meuse le 2^e corps »¹. La boucle est bouclée. Il ne reste plus qu'à attendre la réponse de Chazal. Manifestement, Renard a dicté ce dispositif à contrecœur car dans sa réponse aux remontrances précédentes de Guillaume, il ne peut s'empêcher le lendemain de minimiser les faits. A son sens « on s'est beaucoup trop effrayé ». Il pense que la présence de corps d'observation prussiens à proximité de Longuyon et Montmédy n'est pas une menace pour la Belgique. De même, si Bazaine cherche à se dégager de Metz, il cherchera surtout à menacer la ligne d'approvisionnement des Prussiens et se dirigera vers le sud, non vers le nord. Enfin déclare-t-il, « il ne faut pas perdre de vue qu'une grande partie va se jouer dans les plaines de la Champagne. Les positions de Namur et de Dinant ne sauraient donc être négligées »². Le 22 août, Léopold II félicite Chazal pour son mouvement opéré sur Namur la veille. Cependant en l'attente de sa réponse à ses interrogations stratégiques, il lui rappelle en post-scriptum de façon plus péremptoire qu'il reste d'avis qu'il faut que la Belgique ait « le plus tôt possible des forces responsables dans le Luxembourg »³.

Chazal se range à l'avis du Roi dans sa lettre réponse du 22 août. Elément significatif, Chazal focalise toute son attention vers Metz. Selon lui, le danger principal viendra de la place investie ; c'est pourquoi il pense que c'est « entre Aubange, Virton, Florenville et Bouillon » que la frontière belge est exposée à être franchie. Pour la protéger, il faudra établir de solides avant-postes sur les passages de la Semois⁴. Une fois posé ce principe, Chazal expose alors en détail la façon dont il envisage la présence du 1^{er} corps dans le Luxembourg. Le dispositif de Chazal est adopté par le Roi dès le 23 août⁵. Guillaume est soulagé et peut désormais dormir sur ses deux oreilles⁶. Remarquons d'emblée que la focalisation de Chazal sur Metz aura des

¹ Renard à Chazal, Bruxelles, le 21 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, 93.

² Renard à Guillaume, Bruxelles, le 22 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93.

³ Léopold II (Bruxelles) à Chazal (Namur), le 22 août 1870, MRA, Fonds Chazal, F.1 doc. n° 353-357.

⁴ Chazal (Namur) à Renard (Bruxelles), le 22 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93.

⁵ Renard (Bruxelles) à Chazal (Namur), le 23 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93. Pour un commentaire détaillé des positions belges dans le Luxembourg, voir infra.

⁶ Guillaume à Renard, Bruxelles, le 23 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93.

conséquences durables pour la suite des événements puisque la distribution ultérieure des postes belges sur la Semois en découle largement. Or Sedan fait face à Bouillon. La place française est même située légèrement à l'ouest de la petite cité belge. Le dispositif projeté par Chazal est donc trop à l'est mais il l'ignore faute de prévoir le futur mouvement de retraite français au lendemain de la bataille de Beaumont (30 août).

Au-delà du débat stratégique, l'envoi de l'armée belge dans la région peu peuplée du Luxembourg pose la question essentielle du ravitaillement. Jusqu'à présent, les troupes cantonnées dans la riche Hesbaye étaient logées chez l'habitant. Il paraît difficile d'envisager un pareil procédé au cœur des Ardennes. Le général Chazal s'enquiert donc auprès de l'Etat-major général des mesures prises afin d'assurer les fourrages et les vivres de la troupe. Il est stupéfait d'apprendre que rien n'a été prévu. Le général Guillaume pense néanmoins qu'il est possible d'organiser un « train » à la hâte et d'acheminer dans le Luxembourg des vivres de campagne pour 25.000 hommes. Le ravitaillement serait acheminé par chemin de fer à partir du centre du pays jusque dans les différentes stations. A charge pour les unités de venir ensuite chercher leurs vivres au moyen de fourgons attelés de chevaux d'artillerie¹. Le général Renard pense pour sa part que ce système est trop complexe et qu'il faut conserver le système de logement chez l'habitant à l'exception des localités qui se déclarent incapables de nourrir les soldats. Renard est surtout très embarrassé de l'insuffisance du train, « avec des cantonnements nombreux, nous allons éreinter nos chevaux et créer de réelles difficultés »². Le Roi donne néanmoins raison à Chazal contre son Chef d'Etat-major et fait étudier la question des vivres par le ministre de la Guerre³.

¹ HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef...*, p. 444-445.

² Renard (Bruxelles) à Chazal (Namur), le 23 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93.

³ HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef...*, p. 444-445. Ce problème ne sera réglé que peu de temps avant la bataille de Sedan. Le 29 août, le général Chazal télégraphie au lieutenant général Renard que les vivres ne sont pas arrivées [Chazal (Namur) à Renard (Bruxelles), le 29 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 100 : dépêches télégraphiques]. Alors que Chazal s'apprête à rejoindre son quartier général à Bure, le problème des vivres n'est toujours pas réglé [« L'intendant a télégraphié partout. On ne sait pas où ils sont restés ». Chazal (Namur) à Renard (Bruxelles), le 30 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 100]. Dans un télégramme du 31 août, Chazal annonce que les denrées promises sont enfin arrivées. Chazal justifie l'insistance avec laquelle il a constamment rappelé à l'ordre Bruxelles : « Je ne me suis pas plaint de manquer de pain mais de ne pas avoir reçu les vivres promis, biscuit, riz, sel, café, pour faire porter aux soldats en cas de marche » [Chazal (Bure) à Renard (Bruxelles), le 31 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 100]. C'est uniquement à la date du 31 août, alors que tonnent déjà les premiers coups de canon de Sedan, que les Ier et Iie corps bivouaquent désormais sur leur position. L'organisation d'un « train » destiné à ravitailler l'armée belge éloignée de sa base anversoise n'avait jamais été sérieusement étudiée auparavant ! *PV 1871*, p. 213-246 ; DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire...*, II, p. 58-59 ; SECLEVE (M.), *La mobilisation belge en 1870*, Ecole Royale Militaire, Bruxelles, 1961, p. 16.

Le 25 août, le I^{er} corps d'observation occupe toujours les positions suivantes : La 1^{ère} division cantonne à Namur et environs, à l'exception d'une brigade entre Charleroi et Jemeppe le long de la Sambre et d'un escadron à Yvoir. La deuxième division occupe une ligne d'observation largement au nord de la Semois : un régiment dans la zone Paliseul, Bertrix, Poix, Saint-Hubert ; un régiment à Marche et environs ; les carabiniers à Habay-la-Neuve ; le reste de la division dans la zone Courrière, Ciney, Verlée, Havelange. La 3^e division reste sur la Meuse entre Huy et Liège, un bataillon à Verviers pour surveiller la frontière prussienne et un bataillon au camp de Beverloo. Le II^e corps de l'armée d'observation couvre Bruxelles ; son quartier général est d'ailleurs resté dans la capitale¹. Le 27 août débute l'envoi de l'intégralité du I^{er} corps dans le Luxembourg au nord de la Semois tandis que la brigade de cavalerie est chargée d'observer au sud de cette rivière toutes les routes en provenance de la frontière². Les transports de troupe se poursuivent les jours suivants. Ils ont lieu en partie à pied, en partie avec l'aide du chemin de fer durant les journées du 28 (3^e division), du 29 (2^e et 3^e division) et du 30 août (quartier général)³. Le 31 août, le I^{er} corps d'observation occupe désormais les positions suivantes : la 1^{ère} division se trouve dans la zone Sovet, Beauraing, Tellin, Marche et Mohiville ; deux bataillons surveillent la trouée de Chimay à Philippeville ; la 2^e division est positionnée dans la zone Daverdisse, Houdremont, Bouillon, Herbeumont, Recogne, Saint-Hubert ; la 3^e division se positionne dans la zone Recogne, Herbeumont, Chassepierre, Habaye-la-Neuve, Jusseret. Ses carabiniers sont à Arlon et un bataillon reste en réserve au camp de Beverloo⁴.

Le 30 août, Chazal transfère son quartier général de Namur au Château de Bure, localité située au centre du Luxembourg le long de la ligne de chemin de fer Namur – Arlon près de la station de chemin de fer de Grupont où se trouve également un poste télégraphique⁵. Chazal envoie un télégramme au secrétaire du Roi Jules Devaux pour signaler ses positions :

« Troupes arrivent bien – bivacs (sic) s'établissent à Villange, Recogne, Neufchâteau. Avants-postes se portent sur la Semois – Cavalerie légère en reconnaissance sur la

¹ HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef...*, p. 448 ; ID., *L'armée belge de 1870...*, p. 610 ; DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire...*, II, p. 58-59 ; MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 69 à 71 : Composition et emplacements des troupes.

² HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef...*, p. 448.

³ Ministère des Travaux publics, administration des chemins de fer, postes et télégraphe au lieutenant-général Renard, Bruxelles, le 27 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 119 : Mouvements de l'armée.

⁴ DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire...*, II, p. 58-59 ; MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 69 à 71 : Composition et emplacements des troupes. Voir infra pour une étude plus complète du dispositif adopté dans le sud-Luxembourg.

⁵ Renard à Guillaume, Bruxelles, le 30 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 119.

frontière. – Colonel Charmet (sic)¹ me télégraphie de Florenville après avoir visité plusieurs postes avancés : Mac-Mahon à Carignan avec cent cinquante mille hommes à 15 kilomètres d'ici. (...) L'armée française s'étend de Carignan à Sedan – Arrière-garde vers Mézières². »

Le général Chazal concentre manifestement toute son attention sur le Luxembourg ; il a d'ailleurs l'intention d'échelonner le IIe corps de l'armée d'observation dans cette province, en renfort du Ier corps. Ce faisant, il néglige complètement l'entre-Sambre-et-Meuse. Selon Hautecler, Chazal répugne à diviser ses troupes en deux parties de part et d'autre de la vallée encaissée de la Meuse et redoute la menace du saillant de Givet³ ? Depuis le 25 août, à plusieurs reprises, le Palais avait d'ailleurs fait part à Chazal de son inquiétude concernant ses choix stratégiques :

« ...Sa Majesté pense qu'il va se passer quelque-chose immédiatement à nos frontières et que le 31 tout pourra être fini. Il me semble moi que, depuis que Mac-Mahon est à Mézières et le prince royal en avant de Châlons, l'échiquier s'est modifié sensiblement. Il y a Bazaine à Metz, Mac-Mahon à Mézières, entre les deux un corps prussien. Le prince royal va-t-il laisser celui-ci exposé entre les deux maréchaux français. Ne va-t-il pas remonter vers le nord...Si alors un combat a lieu entre Mac-Mahon et cette armée prussienne, le vaincu ne peut-il pas être refoulé en Belgique, non plus par le Luxembourg, mais vers Mariembourg, Philippeville et même Mons ?⁴ »

Comme Chazal ne manifeste aucunement l'intention de modifier son dispositif, le chef de cabinet du Roi Jules Devaux persiste dans une lettre du 29 août 1870 où il déclare que le Roi lui-même craint une incursion du côté de Givet et Mariembourg. Devaux presse également Chazal d'achever son mouvement : « n'être en position que le 31 serait risquer d'arriver quand tout serait fini »⁵. Surtout, la lettre du chef de cabinet du Roi indique que Léopold II craint désormais l'incursion d'un corps d'armée complet en Belgique, voire de ses poursuivants. Toute la question est de savoir en l'occurrence si ces corps d'armées, poursuivis et poursuivants, accepteraient d'être désarmés pacifiquement par l'armée belge⁶. Le 30 août, Léopold II en personne prend la plume pour demander à Chazal de ne pas négliger la frontière

¹ Selon toute vraisemblance le commandant de gendarmerie Charnel.

² Chazal (Grupont) à Devaux (Bruxelles), le 30 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 121 : Bataille de Sedan.

³ HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef...*, p. 449.

⁴ Jules Devaux, secrétaire du Roi (Bruxelles) à Chazal (Namur), le 25 août 1870, citée in HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef...*, p. 448.

⁵ Jules Devaux à Chazal, Bruxelles, le 29 août 1870, MRA, dossier Chazal, citée in HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef...*, p. 448.

⁶ HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef...*, p. 448-449.

près de Givet et de Philippeville¹. Le même jour, Renard demande au directeur général des chemins de fer de s'apprêter à transporter le reste de l'armée dans le Luxembourg ainsi que le quartier général de Léopold II². Les craintes du Souverain et de son Etat-major sont justifiées car au cours de cette journée du 30 août, le Ve corps d'armée du général de Failly est battu à Beaumont-en-Argonne, obligeant toute l'armée de Mac-Mahon à battre en retraite vers Sedan ; tandis que la 3^e division du XIII^e corps confié à la hâte au général Vinoy débarque en renfort à Mézières dans la nuit du 30 au 31 août d'où il espère opérer une jonction avec Mac-Mahon³. A posteriori, le général Chazal commente ces journées décisives de la guerre franco-prussienne de la façon suivante :

« Il pouvait arriver que, pour échapper à l'étreinte de l'armée allemande le pressant de toutes parts, le maréchal de Mac-Mahon, ne réussissant pas à se faire jour et à arrêter le double mouvement tournant qu'elle prolongeait sur ses deux flancs, ne fut réduit à se jeter sur notre territoire, soit pour essayer de rejoindre Bazaine, aux environs de Metz, soit pour rallier à l'ouest le corps de trente mille hommes de renfort que lui amenait de Paris le général Vinoy et avec lequel il était sur le point de déboucher à Mézières. D'un autre côté, ne pouvait-il pas advenir aussi que l'armée allemande, pour mettre obstacle à ces projets faciles à supposer, et voulant les prévenir, les contrecarrer, empêcher l'armée française de lui échapper en lui fermant toute issue, ne prolongeât le mouvement tournant de ses deux ailes jusque sur notre sol ? Par cette manœuvre, elle cernait complètement les Français dans l'entonnoir de Sedan, où l'artillerie Prussienne, supérieure en nombre et en portée, pourrait du cercle des hauteurs environnantes, les démolir sans résistance possible⁴. »

Consciente du caractère hautement stratégique du territoire belge, la Prusse presse la Belgique par voie diplomatique de procéder, le cas échéant, au désarmement des troupes françaises qui pénétreraient sur son territoire. Elle menace de franchir la frontière si la Belgique ne remplit pas ses engagements⁵. L'initiative vient de Bismarck présent sur le théâtre des opérations¹. Le

¹ Léopold II (Bruxelles) à Chazal (Bure), le 30 août 1870, MRA, Fonds Chazal, F.1 doc. n° 358.

² Renard à Guillaume, Bruxelles, le 30 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, 119 ; HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef...*, p. 450.

³ HAUTECLER (G.), *L'armée belge de 1870 ...*, p. 610 ; ROUSSET (Léonce) (lieutenant-colonel de l'Ecole supérieure de Guerre), *Histoire générale de la guerre franco-allemande*, II. *L'Armée Impériale*, nouvelle édition revue et corrigée, Paris, Montgredien, 1900, p. 290 ; Sur l'action du XIII^e corps à Mézières, VINOY (Joseph) (général), *Campagne de 1870-1871. Siège de Paris : opérations du 13^e corps [depuis sa formation] et de la troisième armée*, Paris, H. Plon, 1872, p. 13-59 ; Pour une relation détaillée des mouvements des armées françaises et prussiennes avant et pendant la bataille de Sedan, voir PALAT (général) (Barthélémy-Edmond), *Histoire de la Guerre franco-allemande de 1870-1871*, VI : Sedan, 7 août-2 septembre 1870, Paris, Berger-Levrault, 1907 ; Section Historique du Grand Etat-major prussien, *La Guerre franco-allemande de 1870-1871*, traduction par le capitaine E. Costa de Serda de l'Etat-major français, Première Partie : *Histoire de la guerre jusqu'à la chute de l'Empire*, 7^e livraison : *Marche de la III^e Armée et de l'Armée de la Meuse contre l'Armée de Chalons ; Bataille de Beaumont* ; 8^e livraison : *Bataille de Sedan*, Berlin, Mittler ; Paris, Dumaine ; Bruxelles, Muquardt, 1875 ; HOWARD Michael, *The Franco-Prussian War...*, p. 145-177.

⁴ CHAZAL (P.), *Considérations générales ...*, p. 11.

⁵ MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870 ...*, p. 104.

chancelier allemand télégraphie le message suivant depuis Grand Pré à l'ambassadeur de la Confédération d'Allemagne du Nord à Bruxelles, Balan :

« Des combats ont lieu dans la région au nord et au nord-ouest de Busancy. Il est possible par conséquent, que des détachements français plus ou moins importants soient conduits au-delà de la frontière dans la direction de Chimay, soit au Nord, soit au Sud. Préparez-vous discrètement à cette éventualité et exprimez de toute façon votre espoir que, tout qui aurait franchi la frontière serait désarmé. Tant que cela se passe ainsi, nous respecterons de notre côté la frontière². »

C'est vraisemblablement suite à cette démarche diplomatique qu'un ordre part directement du quartier général de Léopold II pour engager le IIe corps, qui se dirige depuis Namur vers le Luxembourg, de se porter plus à l'est dans la région de Philippeville, Mariembourg et Fumay. Le quartier général du IIe corps à la tête duquel se trouve le Comte de Flandre, frère du Roi, s'établira à Philippeville. Le 1^{er} septembre, Léopold II écrit à son frère : « Ta mission est de surveiller le pays, depuis Givet jusqu'au-delà de Chimay (...). Si les corps français cherchent à passer, tu te conduiras suivant les instructions du département de la Guerre, dont tu as copie (...) Le quartier général du roi de Prusse était cette nuit à Varenne et on prévoyait des combats vers Busancy. Les Français, s'ils sont battus, seraient rejetés vers Chimay. Tu nous télégraphieras ton arrivée ce soir et ce qui se passerait à la frontière. De mon côté, je te tiendrai au courant ...³ » Le mouvement du IIe corps a lieu dans la nuit du 31 août au 1^{er} septembre et dans la matinée du 1^{er} septembre⁴. Cette manœuvre de dernière minute et le grand désordre occasionné provoquent l'ire du général Chazal, qui n'a pas été averti. Même s'il s'excusera du caractère cavalier de la procédure auprès de Chazal, il est manifeste que le Roi, dans l'impossibilité de manœuvrer sans l'accord de son irascible général, avait pris

¹ BUSCH (Moritz), *Graf Bismarck und seine Leute während des Krieges mit Frankreich*, Leipzig, Fr. Wilh. Grunow.

² BISMARCK, *GW*, VI b, doc. n° 1771, p. 464-465.

³ Léopold II à Philippe, Bruxelles, le 1^{er} septembre 1870, APR, lettre citée d'après VANDEWOUDE (E.), *Leopold II en de graaf van Vlaanderen tegenover de oorlog van 1870*, in *Revue belge d'histoire militaire*, XVIII, 1969, p. 234. Dans le cadre de l'occupation de la « trouée de Chimay », des études de reconnaissance du terrain sont ordonnées le 3 septembre 1870 par le Prince Philippe. Il s'agit de couvrir toute la région située au sud de Mariembourg. La région est couverte par plusieurs études de reconnaissances qui établissent une liste exhaustive des chemins carrossables, des lignes de chemins de fer à détruire éventuellement en cas d'invasion. Tous les rapports soulignent l'importance de Mariembourg « où se réunissent toutes les voies de communications des environs » qui permettent ainsi d'assurer la retraite. *Examen de la position*, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 76 : Etat-major, ordres généraux.

⁴ Télégramme à Renard et à Chazal, le 1^{er} septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 86 : Deuxième corps : correspondance ministre, chef d'Etat-major, général en chef. Le II^e corps gagne ses emplacements par chemin de fer. MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 71 : *Composition et emplacement des corps de troupes*, pièce n° 26 : *Résumé des mouvements de l'armée belge d'observation en 1870-1871*.

l'initiative de prendre directement en main le commandement du IIe corps¹. Le général Chazal n'a guère goûté l'initiative royale car il télégraphie le 1^{er} septembre au soir qu'il a donné des ordres « pour boucher la trouée faite par le départ du IIe corps pour Philippeville »².

La bataille de Sedan se termine le 1er septembre par l'encerclement complet de l'armée de Mac-Mahon et de Napoléon III. La présence impériale dans l'armée vaincue est particulièrement compromettante pour la Belgique si l'Empereur cherche à se réfugier en Belgique. Alors que le sort de la bataille est d'ores et déjà fixé, Léopold II envisage différents cas de figure :

« Le bruit court que Sedan aurait capitulé et que l'Empereur serait pris. J'espère en tous cas que nous n'aurons pas l'Empereur chez nous, ce serait un grave embarras. Si l'Empereur se sauvait chez nous incognito, nous fermerions les yeux, nous aurions soin de ne pas le voir. Si au contraire l'Empereur arrivait avec un Grand Etat-major et de façon qu'il fût impossible d'ignorer sa présence, il y aurait lieu avec toutes les formes d'aller prendre ses ordres...S'il exprime le désir de passer en France, on lui exposerait que nos devoirs de neutre ne permettent pas de nous y prêter. On chercherait à lui persuader que c'est par l'Angleterre qu'il doit regagner la France...S'il parlait de rester libre en Belgique sur parole, on lui exposerait respectueusement que dans un pays aussi petit que le nôtre et qui traverse lui-même des circonstances très difficiles, la sécurité de S(a) M(ajesté) I(mpériale) ne serait qu'imparfaitement garantie et qu'Elle ne doit pas nous demander de rester en Belgique...Je pense que tout cela ne se présentera pas mais il est toujours bon d'avoir réfléchi à tout³. »

L'Empereur se rendra finalement aux Prussiens à Sedan et transitera le lendemain par la Belgique pour être emprisonné à Kassel en Allemagne⁴.

Après la capitulation de Mac-Mahon à Sedan le 2 septembre, le danger principal est écarté. Le général Vinoy est resté impuissant à Mézières. Il décide alors de battre en retraite vers Paris¹.

¹ HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef...*, p. 450-451

² Télégramme de Chazal (Bure) vraisemblablement au ministre de la Guerre à Bruxelles, le 1^{er} septembre 1870, 8.20 p.m., annexe n°1 du rapport de Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 2 septembre 1870, NA-UK, FO 10/307.

³ Léopold II (Bruxelles) à Philippe (Philippeville), Bruxelles, le 1^{er} septembre 1870, APR, lettre citée d'après VANDEWOUDE (E.), *Leopold II en de graaf van Vlaanderen...*, p. 234.

⁴ WILMET (L.), *Napoléon III en Belgique (1870) d'après les souvenirs des témoins oculaires et les archives du Musée royal de l'Armée*, in *Carnet de la Fourragère*, III-1, 1930, p. 75-92 ; BUFFIN (C.), *Napoléon III, prisonnier de guerre en Belgique*, in *Le Flambeau*, 1924, n° 1, p. 208-217. Repris sous le titre: *Les étapes belges de Napoléon III après Sedan*, in *Cahiers Léopoldiens*, 2e s., V, 1961, p. 57-65. D'autres hôtes de marque séjourneront en Belgique. GILLIS (J.-M.), *Le Prince impérial à Namur (5 septembre 1870)*, in *La revue nationale*, 1937, n° 103, p. 2749-2752.

Dès cette date, le général Chazal prend de nouvelles dispositions : « le I^{er} corps de l'armée d'observation en vue de mieux observer les mouvements ultérieurs des belligérants appuiera quelque peu vers l'ouest tout en restant rapproché de la frontière »². Il accompagne ses instructions d'une longue description des nouvelles positions assignées aux troupes : « Tous ces mouvements commenceront à la date de demain 3 septembre et autant que possible de très grand matin »³. Le 4 septembre, le mouvement est réalisé. 50.000 soldats belges défendent alors la frontière de Arlon et Virton jusqu'à Chimay et Beaumont⁴. Mais le danger s'était définitivement éloigné de la frontière du royaume. Ainsi, le 5 septembre il est décidé que le quartier général du II^e corps de l'armée d'observation quittera Philippeville pour Bruxelles par chemin de fer « y compris un train spécial pour S.A.R. le Comte de Flandre »⁵. A partir du 10 septembre, l'armée, à l'exception de la 2^e division maintenue dans le Luxembourg⁶, regagne les garnisons de l'intérieur du pays⁷. Le 12 septembre, le quartier général du général Chazal regagne Bruxelles⁸. La mission de l'armée d'observation consiste désormais à surveiller les frontières du Luxembourg et de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Officieusement, le Gouvernement craint que les émeutes françaises de « l'Internationale Ouvrière » ne contaminent les centres industriels belges. C'est pourquoi l'armée d'observation a aussi pour mission de « surveiller tous les centres industriels et disposer les troupes de façon qu'on puisse en peu d'heures diriger sur chacun d'eux des forces suffisantes pour comprimer les mouvements les plus hostiles »⁹.

III. Les combats de Sedan et le territoire belge

Les combats s'engagent le matin du 1^{er} septembre. Le maréchal de Mac-Mahon est blessé très tôt dans la matinée, entre 5h45 et 6 heures du matin par un éclat d'obus. Il désigne le général

¹ Sur la retraite du général Vinoy, VINOY (Joseph) (général), *Campagne de 1870-1871...*, p. 60-94.

² MRA, Fonds 1870-1871, dossier 71 : *Composition et emplacement des corps de troupes*, pièce 26 : *Résumé des mouvements de l'armée belge d'observation en 1870-1871*.

³ Chazal (Quartier général à Bure) au lieutenant-général Renard (Bruxelles), le 2 septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 75 : Etat-major, correspondance expédiée. Voir infra pour un détail des positions adoptées.

⁴ PV 1871, p. 76 ; MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 71.

⁵ MRA, Fonds 1870-1871, dossier 69 ; Ministère des Travaux publics, administration des chemins de fer, postes et télégraphes à Renard, Bruxelles, le 5 septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier 119.

⁶ MRA, Fonds 1870-1871, dossier 71 : *Composition et emplacement des corps de troupes*, pièce 26 : *Résumé des mouvements de l'armée belge d'observation en 1870-1871*.

⁷ LECLEIR (L. A.), *L'infanterie, filiations et traditions*, Bruxelles, 1973, p. 56.

⁸ MRA, Fonds 1870-1871, dossier 69 : *Emplacements*.

⁹ Instructions transmises aux commandants de la 4^e et 5^e division, le 10 septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 82 : Quartier général à Bruxelles : registre de correspondance confidentielle expédiée.

Ducrot comme le plus apte à lui succéder comme général en chef. Ce dernier est averti selon toute vraisemblance entre 7h45 et 8h00¹. Sans hésiter un seul instant, Ducrot donne immédiatement ses ordres pour commencer une retraite sur Mézières en concentrant préalablement l'armée française sur le plateau d'Illy qu'il considère comme la clef de la position. Le chef d'Etat-major du 1^{er} corps le colonel Robert et un des aides de camp font valoir au général Ducrot que la bonne résistance française du général Lebrun à Bazeilles est potentiellement exploitable. « Un effort énergique du 1^{er} corps dans la direction de l'Est, par Givonne, Daigny et La Moncelle, pourrait ouvrir de nouveau à l'armée la route de Carignan et permettrait de revenir au projet de marche sur Montmédy. La retraite éventuelle dans la direction de Mézières par les bois qui avoisinent la frontière de Belgique et la rive droite de la Meuse, ne paraissait pas absolument compromise »². Mais le général Ducrot est convaincu qu'il n'y a plus une minute à perdre. Des ordres sont donnés aux différents corps de l'armée française, notamment au général Lebrun qui retire avec un certain dépit ses troupes de Bazeilles³.

Toutefois, alors qu'il s'était au départ résigné à voir Ducrot prendre la tête de l'armée de Châlons, le général de Wimpffen fait soudain valoir ses droits à prendre le commandement supérieur de l'armée en l'absence du maréchal de Mac-Mahon. Wimpffen s'oppose catégoriquement à la retraite du général Ducrot. Il est alors plus ou moins neuf heures du matin et il pense pouvoir exploiter la bonne résistance française à Bazeilles. En outre, il ne

¹ L'heure exacte de la transmission du commandement de Mac-Mahon à Ducrot varie selon les sources qui sont abondantes. La chronologie oscille entre 7h00 et 8h30. Le meilleur compte-rendu de la journée de Sedan sur le plan stratégique est celui réalisé par le service historique de l'armée française. Cet historique précis détaille les différentes sources contradictoires. Il tranche en faveur des témoignages désintéressés et concordants des généraux Kessler et Riff qui ont transmis l'information au général Ducrot. Ces deux officiers convergent vers une tranche horaire entre 7h45 et 8 heures. France, Armée, Service Historique, *La guerre de 1870-71, L'armée de Châlons*, III : *Sedan*, publié par la Revue d'Histoire rédigée à la Section historique de l'Etat-Major de l'Armée, Paris, Librairie militaire R. Chapelot, 1907, p. 52.

² Notes du Colonel Robert, citées in France, Armée, Service Historique, *La guerre de 1870-71...*, III, p. 55.

³ DUCROT (Auguste-Alexandre), général, *La journée de Sedan avec le 1^{er} Corps de l'armée de Chalon*, Paris, E. Dentu, 1871, p. 23-24. Dans un rapport du 3 septembre, le général Lebrun explique qu'il a d'abord mal accueilli la décision du général Ducrot avant de s'exécuter : « Tout en étant prêt à exécuter ce mouvement de retraite, s'il m'était confirmé d'une manière positive, je crus devoir faire remarquer au général Ducrot que le mouvement dont il était question, présentait des difficultés sérieuses ; qu'il n'était possible qu'à la condition de traverser le bois de la Garenne par une ou deux routes au plus, sur lesquelles il serait difficile à l'artillerie de marcher : qu'en outre il était à craindre que mes troupes, qui s'étaient maintenues avec énergie sur toutes les positions depuis le matin, n'eussent plus la même confiance et la même énergie dès qu'elles verraient qu'il s'agissait pour elles d'un mouvement de retraite. J'ajoutai en outre que, suivant moi, le moment n'était pas encore venu de recourir à ce moyen extrême, alors que, sur tous les points de la ligne de bataille, nous paraissions avoir l'avantage ». Rapport officiel du général Lebrun du 3 septembre 1870. Extrait cité in WIMPFEN (général de), CORRA (Emile), *La bataille de Sedan. Les véritables coupables*. Histoire complète, politique et militaire d'après des matériaux inédits, élaborés et coordonnés, troisième édition, Paris, Ollendorff, 1887, p. 131. Voir aussi les souvenirs du général Lebrun. LEBRUN (général), *Bazeilles – Sedan*, 3^e édition, Paris, Dentu, 1884, p. 111-113

croit pas à une retraite vers Mézières et lui préfère, en ultime recours, une retraite vers Metz par Carignan. Le général Ducrot ne conteste pas son commandement, peut-être heureux de se décharger d'une si lourde charge, mais le supplie de ne pas arrêter le mouvement de retraite sur Illy. Selon le témoignage du général Ducrot, le général de Wimpffen se serait alors écrié : « Ce n'est pas une retraite qu'il nous faut, c'est une victoire ». Wimpffen se rend ensuite auprès du général Lebrun pour ordonner de cesser la retraite et de reprendre le village de Bazeilles. Et le même général d'annoncer ensuite auprès de l'Empereur rencontré en chemin qu'il a l'intention de « jeter les Bavares dans la Meuse »¹. Mais entre-temps, le village de Bazeilles est tombé aux mains des troupes allemandes qui, selon le témoignage du général Lebrun, sera désormais très difficile à reprendre à l'ennemi, sans compter l'effet qu'un tel contrordre risque de produire sur les troupes². Le général de Wimpffen présume jusqu'au bout de la fatigue des corps saxons et bavarois pour emporter la bataille. Il est dix heures du matin et désormais la route vers Mézières est également entièrement coupée par les Ve et XIe corps et la division wurtembergeoise³.

En effet, depuis 7 heures du matin, les premières patrouilles de cavalerie allemandes ont traversé la route de Sedan – Mézières sans rencontrer personne. Le Prince Royal de Prusse à la tête de la IIIe armée observe la situation depuis la pente au nord-est de Piaux. Le brouillard vient de se lever et le Prince est stupéfait de découvrir la route de Mézières non encombrée par l'armée française en retraite, comme Moltke le supposait encore la veille au soir. Il en déduit que l'armée française a renoncé à s'échapper vers l'ouest. Il s'agit désormais pour la IIIe armée d'opérer la jonction la plus rapide possible avec la IVe armée (armée de la Meuse) et de refermer la tenaille. En conséquence, à 7h30, le Prince Royal prescrit au XIe corps de passer par Saint-Menges et au Ve corps de le suivre sur son aile gauche⁴. L'ordre de poursuivre vers l'Est fut transmis aux Ve et XI corps aux environs de 8h15, c'est-à-dire plus ou moins au moment de la passation de pouvoir Mac-Mahon-Ducrot, conformément au témoignage de l'officier chargé de transmettre les ordres du Prince Royal aux commandants

¹ France, Armée, Service Historique, *La guerre de 1870-71...*, III, p. 67-70 ; DUCROT (général), *La journée de Sedan...*, p. 20-32 ; DE WIMPFEN (général), *Sedan*, Paris, Librairie internationale, 1872, p. 158-164.

² France, Armée, Service Historique, *La guerre de 1870-71...*, III, p. 72, LEBRUN (Général), *Bazeilles-Sedan...*, p. 111-113.

³ MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870...*, p. 111-114.

⁴ Section Historique du Grand État-major prussien..., Première Partie, II, p. 1138-1140 ; VERDY DU VERNOIS (J. von) (général), *With the Royal Headquarters...*, p. 126-127 ; France, Armée, Service Historique, *La guerre de 1870-71...*, III, p. 90-91 ; PALAT (Barthélemy Edmond) (général), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 560-561

des Ve et XI^e corps ¹. Le général de Kirchbach, commandant en chef du Ve corps assigne à son avant-garde Fleigneux « comme but de la marche qui allait être entreprise afin d'empêcher l'ennemi de s'échapper en passant sur le territoire belge, et aussi pour établir les communications avec l'aile droite de l'armée de la Meuse »². Le piège est sur le point de se refermer.

Selon le général Ducrot, peu de temps avant de recevoir la passation de pouvoir des mains du commandant Riff, il avait d'ores et déjà compris cette manœuvre d'encerclement effectuée par l'armée prussienne. Le général est alors à la tête du 1^{er} corps au centre du dispositif français. Il relie l'aile droite constituée par le 12^e corps du général Lebrun et l'aile gauche formée par le 7^e corps du général Douay. Alors que Ducrot est occupé à faire construire quelques épaulements sur les hauteurs de Givonne – un des points culminants du champ de bataille (293 mètres) pour protéger son artillerie, il aperçoit à l'est, à plus ou moins deux kilomètres, des troupes prussiennes se porter de droite à gauche. Dans le même moment, un paysan vient lui remettre un billet du maire de Villers-Cernay l'informant que depuis le matin de nombreuses troupes prussiennes traversent Villers-Cernay et Francheval. Le général Ducrot comprend alors que l'ennemi cherche à lui couper la retraite par le plateau d'Illy jouxtant au nord de Sedan la frontière belge. Malgré quelques combats victorieux du général Lebrun sur l'aile droite, le général Ducrot prend la décision de concentrer son armée sur le plateau d'Illy d'où, selon lui, il est encore possible d'effectuer une retraite honorable sur Mézières :

« Il n'y a pas un instant à perdre. Il faut reprendre notre plan d'hier. L'ennemi nous amuse sur notre centre, pendant qu'il cherche à envelopper nos ailes – c'est son éternel mouvement de Capricorne – cette fois, nous ne serons pas assez sots pour nous y laisser prendre³. »

Le général Ducrot considère à ce moment que la retraite par Carignan est d'ores et déjà impossible. En revanche, si la route de Mézières est déjà occupée par des corps ennemis, ces derniers ne constituaient pas selon lui une barrière infranchissable :

¹ France, Armée, Service Historique, *La guerre de 1870-71...*, III, p. 96-97 ; PALAT (Barthélemy Edmond) (général), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 566-567.

² MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870...*, p. 115.

³ DUCROT (général), *La journée de Sedan...*, p. 20.

« A tout prix, il fallait passer. Percer par Carignan ! si le 30 et le 31 c'était courir à une perte certaine, maintenant que l'ennemi avait franchi le Chiers en grandes forces, c'eût été de la folie. Pour qui a vu le terrain ou sait lire sur une carte, cette hypothèse n'est pas discutable. Mais il nous restait la route du Nord. A sept heures et demie (sic) au moment où le général ordonnait le mouvement de retraite, elle n'était pas réellement fermée et pouvait encore nous sauver. En effet, l'avant-garde du 11^e corps prussien qui avait franchi la Meuse à Donchery¹ et longé la presqu'île d'Iges, se trouvait à cette heure fort en l'air à Vrigne-au-Bois ; il y avait tout lieu de croire qu'il serait possible de la bousculer pendant que le reste de l'armée, solidement établi à Illy, contiendrait au centre et à la gauche les efforts de l'ennemi cherchant sous le feu de la place de Sedan à gravir les hauteurs du bois de la Garenne. Le 5^e corps, qui plus tard devait se joindre au 11^e avait quitté Chémery dans la matinée, et se trouvait encore loin du champ de bataille. Plus loin on ne rencontrait plus que la division wurtembergeoise qui n'était pas à redouter². »

C'est pourquoi, dans ses mémoires, le général français n'évoque pas le passage par la Belgique comme inéluctable mais bien comme une ressource qu'il aurait employé « in extremis ». Il n'est pas impossible naturellement que le général cherche ici à tempérer diplomatiquement, à posteriori, ses intentions :

« (...) supposons que nous eussions échoué devant les batteries de Blümenthal nous barrant la route de Sedan à Mézières par Floing et Vrigne-aux-Bois ; il restait, nous le répétons encore, les chemins vicinaux et les sentiers qui courent à travers bois entre la route et la frontière ; enfin, ressource *in extremis*, il y avait derrière nous la Belgique !³ »

La manœuvre de Sedan donnera lieu dans les mois et les années à venir à une vive polémique entre partisans du général de Wimpffen et partisans du général Ducrot⁴. En quête de légitimité et de reconnaissance, le nouveau gouvernement proclamé à Paris cherchera un coupable parmi les généraux français présents à Sedan pour justifier auprès de l'opinion publique le désastre de l'armée impériale. Le général Ducrot rédigera ses propres souvenirs afin de se défendre des attaques formulées à son encontre, notamment par le général de Wimpffen à la tête de l'armée française au moment de sa capture dans le goulot de Sedan⁵. Le témoignage du général de

¹ Selon l'historien Barthélemy Edmond Palat qui est, du reste, plutôt favorable au général Ducrot, le général ignorait alors le passage de la Meuse par les Prussiens : « Ducrot ne paraît pas s'inquiéter du mouvement de la gauche allemande par Donchery, mouvement qu'il ignore sans doute. Ses ordres, tels qu'ils sont donnés, ne peuvent provoquer qu'une dangereuse accumulation de forces et un immense désordre autour du Calvaire d'Illy ». PALAT (Barthélemy Edmond), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 537.

² DUCROT (général), *La journée de Sedan...*, p. 24-25.

³ DUCROT (général), *La journée de Sedan...*, p. 26.

⁴ PALAT (Barthélemy Edmond), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 548. En note, l'historien militaire cite les principaux ouvrages qui ont participé à la controverse.

⁵ Dans sa préface du 18 septembre 1871, le général Ducrot s'explique sur sa démarche : « Trop de personnalités sont en scène pour ne pas redouter de les froisser ; trop de passions sont en jeu, pour ne pas craindre de les

Wimpffen diffère totalement de celui de Ducrot concernant les options stratégiques du moment :

« Trois routes pouvant servir de lignes de retraite coupent le champ de bataille ou viennent y aboutir. Une le traversant du sud au nord, passant à Givonne et se rendant de Sedan à Bouillon (Belgique), libre au moment où la bataille a commencé, mais vers laquelle convergeaient, dès le matin, les 12^e, 11^e corps prussiens et la garde royale. Une à l'est, de Sedan à Carignan, sur la rive droite de la Meuse, occupée par le 2^e corps bavarois, et par où commença l'attaque de l'ennemi, mais qui, j'en ai la conviction, pouvait être franchie de deux heures à quatre heures, vu la fatigue des Bavarois à ce moment de la bataille. Une enfin, à l'ouest, sur Mézières, complètement interceptée dans la nuit du 31 août au 1^{er} septembre par les 5^e et 11^e corps et par la 4^e division de cavalerie, ainsi que par les Wurtembergeois¹. »

Le principal et légitime reproche adressé à Ducrot est qu'il ignorait vraisemblablement le passage de la Meuse à Donchéry par les Prussiens. Ce passage rendait la route de Mézières extrêmement dangereuse, d'autant plus qu'il fallait d'abord sortir de la cuvette de Sedan par le défilé de Saint-Albert². Quant à faire passer une armée de 100.000 hommes encombrée de charriots extrêmement lourds sur des routes forestières et des chemins vicinaux, cela aurait très vraisemblablement créé un chaos indescriptible dans les rangs de l'armée française, à moins de déborder sur le territoire belge.

Dans cette polémique stratégique insolvable, l'historien n'a pas à trancher. A bien des égards, pour les stratèges allemands, le sort des armes était déjà scellé par la décision de Mac-Mahon de se réfugier la veille dans l'antique place de guerre de Sedan³. Il est utile de rappeler ici

surexciter encore. Aussi nous étions-nous abstenu jusqu'à ce jour de rien publier sur la guerre de 1870 et 1871 ; (...) Mais, aujourd'hui, un homme considérable par la position qu'il occupe dans l'armée vient de publier un gros volume dans lequel il lance contre nous les accusations les plus violentes et les plus injustes ». DUCROT (général), *La journée de Sedan*, Paris, E. Dentu, 1871, avant-propos.

¹ DE WIMPFEN (général), *Sedan*, Paris, Librairie internationale, 1872, p. 157.

² DUQUET (Alfred), *La Victoire à Sedan*, Paris, Albin Michel, 1904, p. 51-52 et p. 227-228.

³ L'historique du Grand Etat-major prussien synthétise de façon très complète la situation catastrophique de la France à la veille de la grande débâcle : « Les chefs de cette armée [française] semblaient toujours ne pas se rendre fort exactement compte du caractère désespéré de cette situation, dans laquelle il ne leur restait plus d'autre alternative que de se réfugier incontinent sur le territoire belge ou de sacrifier la majeure partie de l'armée pour tenter avec le reste de regagner par Mézières l'intérieur du pays. En face de cette position où les Français s'entassaient, le dos à la frontière, une puissante armée allemande, constamment victorieuse et numériquement supérieure, se déployait jusqu'au loin, à l'est et au sud-est. Le prince royal de Saxe fermait l'étroit espace compris entre la Meuse et la frontière belge avec deux corps d'armée et deux divisions de cavalerie sur les rives du Chiers et le IV^e corps en réserve à Mouzon ; au sud, le prince royal de Prusse, établi entre la Meuse et le Bar, avec quatre corps et deux divisions de cavalerie, se tenait prêt, soit à repousser tout effort des Français, soit à franchir la première de ces rivières, sur les quatre ponts dont il disposait, et à tomber avec sa gauche dans le flanc de l'adversaire, si celui-ci tenait à s'échapper vers l'ouest. Le cas échéant, la division wurtembergeoise et la 6^e division de cavalerie pouvaient également concourir à l'opération, entre le Bar et la voie ferrée de Reithel. Enfin, en dehors de cette ligne de bataille principale des forces allemandes, à une

qu'au lendemain de la bataille de Beaumont (30 août 1870), les officiers allemands sont perplexes sur la direction que l'armée française compte désormais emprunter. Selon les conceptions stratégiques allemandes, traverser la Meuse en direction de Montmédy et Metz revenait à enfermer l'armée française entre ce fleuve et la frontière belge, d'autant plus que le passage vers Montmédy et Metz était sérieusement gardé, ne fut-ce que par l'armée d'investissement de cette dernière place qui empêchait toute jonction. Le Feld-maréchal Comte von Blümenthal à l'aile gauche de l'armée allemande écrit dans son journal au soir du 30 août qu' « il est douteux que le reste des troupes ennemies fasse retraite en traversant la Meuse ; mais ce qu'il fera alors, seuls les dieux le savent. Je pense que soit nous couperons leur retraite, soit nous les conduirons au-delà de la frontière belge »¹. La retraite sur Sedan et la traversée du fleuve étonne donc quelque peu le Grand Quartier général. Ils voient dans ce mouvement étrange une preuve que l'armée française a renoncé à battre en retraite de quelque côté que ce soit. Les Français ne conserveront bientôt plus que la fuite par la Belgique comme seule planche de salut, à moins d'accepter la bataille sur un terrain défavorable². Rappelons que durant l'après-midi du 30 août, un télégramme a d'ores et déjà été envoyé au représentant de la Confédération d'Allemagne du Nord à Bruxelles. Ce dernier est chargé d'avertir la Belgique que l'armée française risque de franchir ses frontières³.

Une fois réfugiée sur la rive droite de la Meuse, juste à côté de Sedan, la retraite de l'armée française est sévèrement compromise, d'autant plus que Mac-Mahon est décidé à décréter pour les troupes un jour de repos le 1^{er} septembre et qu'il ne prend aucune mesure pour protéger l'investissement de la position : ainsi les ponts sur la Meuse tombent-ils intacts aux mains des allemands ; le défilé stratégique de Saint-Albert longeant la Meuse à l'ouest du plateau d'Illy, en face de la presqu'île d'Iges, par lequel déboucheront les Ve et XI corps pour clôturer l'encerclement, n'est même pas gardé par l'aile gauche du général Douay. Les principes de la stratégie veulent qu'aucune armée ne se laisse enfermer dans une position sans se ménager une possibilité de retraite. Or, en cas de défaite, il ne reste à l'armée française que trois possibilités qui comportent toutes des inconvénients sérieux : soit la retraite vers Montmédy par la route de Carignan, soit la retraite vers Mézières par la route de Vrigne-aux-

certaine distance en arrière de l'extrême gauche de la III^e armée, se trouvaient encore la 5^e division de cavalerie à Tourteron, et le VI^e corps à Attigny. De ces points, ces deux groupes tactiques étaient à la fois en mesure de s'opposer en temps voulu à toute entreprise de l'adversaire sur les derrières de la III^e armée, ou de couper aux troupes françaises de Mézières la retraite sur Reims et Paris ». Section Historique du Grand État-major prussien..., Première partie, II, p. 1079-1080.

¹ BLUMENTHAL (Field-Marshal Leonhard Count von), *Journals...*, p. 109.

² VERDY DU VERNOIS (J. von) (général), *With the Royal Headquarters...*, p. 126.

³ MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870 ...*, p. 104 ; BISMARCK, *GW*, VI b, doc. n° 1771, p. 464-465.

bois, soit le passage par la Belgique avec toutes les conséquences que cela entraîne pour le sort futur de l'armée française¹. La possibilité d'une retraite vers Montmédy par Carignan ne pourrait être réalisée qu'en enfonçant les troupes bavaroises et saxonnes étant donné le soin pris par l'Etat-major allemand de barrer cette route à l'armée française dès le 31 août². En effet, au soir du 31 août, la IV^e armée du Prince Royal de Saxe ferme complètement la route en direction de Metz. Les troupes du XII^e corps sont venues dans l'après-midi occuper les cantonnements très resserrés qui leur étaient assignés entre la Chiers et la Meuse. Tard dans la soirée, la Garde tient complètement l'étroit espace de cinq kilomètres et demi entre la Chiers et la frontière belge à hauteur de Brévilley. Une patrouille du 3^e régiment d'Uhlans de la Garde, en reconnaissance vers La Chapelle où se trouve des bivouacs et de la cavalerie ennemie, aperçoit des feux en direction de Muno et Grand-Haye-Bas, ce qui leur fait supposer que des troupes belges gardent la frontière³.

Si la retraite avait été décidée le 31 juillet, à moins de se réfugier en Belgique, l'armée française aurait donc dû en théorie s'échapper en priorité vers Mézières en longeant l'étroit couloir encore disponible le long de la frontière belge. Cette solution de la dernière chance vers Mézières est celle que Moltke envisage comme étant la plus probable vu le découragement général de l'armée française qui va de défaite en défaite⁴. Le 31 août, à 19h45, après avoir reçu quelques informations semblant confirmer cette hypothèse, Moltke s'empresse d'écrire au chef d'Etat-major de la III^e armée le général-lieutenant von Blumenthal pour lui demander d'étudier avec le Prince Royal « s'il ne serait pas possible de faire franchir la Meuse cette nuit même au XI^e corps et à la division wurtembergeoise afin de pouvoir, dès l'aube, entamer l'attaque sur un large front en se dirigeant vers la route de Sedan, Mézières »⁵.

¹ La plupart des historiques de la bataille donnent une description topographique précise du champ de bataille. MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870...*, p. 109 ; France, Armée, Service Historique, *La guerre de 1870-71...*, III, p. 1-25 ; PALAT (Barthélemy Edmond), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 491-510 ; Section Historique du Grand État-major prussien..., Première partie, II, p. 1081

² DUCROT (général), *La journée de Sedan...*, p. 25 ; VERDY DU VERNOIS (J. von) (général), *With the Royal Headquarters...*, p. 124 ; *Coup d'œil sur les conditions stratégiques et tactiques des opérations contre l'armée de Châlons*, in Section Historique du Grand État-major prussien..., Première partie, II, p. 1233.

³ PALAT (Barthélemy-Edmond), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 474 ; Section Historique du Grand État-major prussien..., Première partie, II, p. 1064-1066. ; MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870...*, p. 106-107. Voir infra le dispositif belge adopté à la frontière.

⁴ Section Historique du Grand État-major prussien..., Première partie, II, p. 1081-1085.

⁵ Moltke (quartier général, Vendresse) à Blumenthal (Chémery), in MOLTKE, *CM*, III, doc. n° 243, p. 339-340 ; VERDY DU VERNOIS (J. von), *With the Royal Headquarters...*, p. 126.

Après avoir reçu la correspondance de Moltke, le Comte von Blüenthal et le Prince Royal s'exécutent. Ils font franchir la Meuse au XI^e et au Ve corps dans la nuit du 31 août au 1^{er} septembre. Leurs avant-gardes atteignent la route Sedan-Mézières vers 7h00 du matin¹. C'est sur la base de cette progression des troupes allemandes que le général de Wimpffen se défend pour contester l'opportunité d'une retraite vers Mézières le 1^{er} septembre, déclarant qu'eu égard aux mouvements allemands sur la rive gauche, dont il avait été informé tôt dans la matinée, cette retraite était compromise dès le lever du jour. La retraite vers la Belgique étant le comble du déshonneur, il ne lui restait selon lui qu'à défendre l'honneur des armes par un combat acharné². Si l'historiographie française est divisée sur le rôle du général de Wimpffen³, il semble que Moltke considère son action comme tout-à-fait honorable étant donné la belle résistance offerte par l'armée française dans cette situation désespérée⁴. Dans sa correspondance rédigée après les événements, le général prussien estime qu'au matin du 1^{er} septembre, seule la retraite vers la Belgique était possible. Du point de vue de Moltke les dés étaient d'ores et déjà jetés avant même la polémique Ducrot – De Wimpffen. Aucun des deux officiers n'est responsable puisque tous deux ont hérité de la décision désastreuse de Mac-Mahon d'enfermer l'armée française dans le goulot de Sedan⁵.

¹ BLUMENTHAL (Field-Marshal Count von), *Journals of Field-Marshal Count von Blüenthal for 1866 and 1870-1871*, edited by Count Albrecht von Blüenthal, translated by Major A.D. Gillespie-Addison, London, Edward Arnold, 1903, p. 110-111 ; Section Historique du Grand État-major prussien..., Première partie, II, p. 1082-1083.

² « La retraite sur la Belgique ou sur Mézières, qui était encore possible la veille, était impraticable dans la matinée du 1^{er} septembre. La première, dont il ne faut parler que pour mémoire, car personne n'y a songé dans l'armée française, n'aurait été qu'une inutile déroute, puisque, en admettant qu'elle eût permis à quelques milliers d'hommes d'échapper sains et saufs, elle aurait abouti à leur faire déposer les armes sans combat, dans un pays neutre, c'est-à-dire une honte plus grande que la capitulation devant la force, combattue jusqu'à la dernière extrémité. Quand au second projet de bataille, conçu par le général Ducrot et préféré par lui, même à une bataille sur place, il était plus inexécutable et non moins dangereux ». WIMPFEN (général de), CORRA (Emile), *La bataille de Sedan...*, p. 141-142. Notons que pour le service historique de l'armée française, la retraite sur la Belgique était à la rigueur préférable à la capitulation, il s'agit d'une question de point de vue : « ...au pis aller, le territoire belge offrait un refuge où l'humiliation d'un désarmement eût été préférable à la douleur d'une capitulation ». France, Armée, Service Historique, *La guerre de 1870-71...*, III, p. 277.

³ Sur la querelle stratégique se greffent des opinions idéologiques. Ducrot est le « général du Seize-Mai », aux opinions catholiques et royalistes bien connues. DUQUET (Alfred), *La Victoire à Sedan*, p. 306-307.

⁴ A propos de la capitulation de l'armée française, Moltke écrit : « Cette tâche pénible échet au général de Wimpffen, quoi qu'il ne fût en rien responsable de la situation désespérée où avait été réduite l'armée française ». MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870...*, p. 123. De même Moltke répond favorablement à deux reprises en janvier 1872 et en novembre 1874 aux demandes de Wimpffen qui lui quémande un avis favorable sur sa conduite pendant la guerre. WIMPFEN (général de), CORRA (Emile), *La bataille de Sedan...*, p. 147-150. Cette façon peu orthodoxe de justifier son action lui sera d'ailleurs reprochée : « A cette vanité peu ordinaire, il joint une forte dose d'égoïsme, ainsi qu'en témoignent son attitude après la capitulation et les avantages personnels qu'il réclamera des Allemands. Il pousse ce culte du moi jusqu'à l'inconscience, au point de solliciter de ses vainqueurs des attestations sur sa conduite au 1^{er} septembre. » PALAT (Barthélemy-Edmond), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 544.

⁵ « Dès le matin du 1^{er} septembre, l'ennemi ne pouvait plus s'échapper que par la Belgique. » Lettre de Moltke (Quartier général de Reithel) au général major de Stiehle, in MOLTKE, *CM*, III, doc n° 253, p. 348-351

Répetons-le, il n'est guère utile dans le cas qui nous occupe d'arbitrer le duel Ducrot – de Wimpffen. Retenons, comme l'écrit G. Hautecler, que si la retraite préconisée par Ducrot avait été effectuée, la frontière belge aurait été beaucoup plus menacée qu'elle ne l'a été. Cette manœuvre aurait vraisemblablement permis à une fraction de l'armée française de s'échapper à temps mais certainement pas à toute l'armée. Le mouvement aurait provoqué une telle débandade dans les rangs français poursuivis dans le dos et sur leur flanc par les Allemands que l'armée belge aurait vu sa tâche de garde frontalière passablement compliquée par des franchissements en surnombre¹. La configuration topographique de la région vient d'ailleurs à l'appui de la thèse d'un franchissement quasi obligatoire de la frontière belge en cas de retraite vers Mézières. En effet, il faut souligner la pauvreté du réseau routier au nord de la position de Sedan où la plupart des chemins forestiers conduisent en Belgique :

« Pour aller du bois de la Garenne à Illy, il n'y a qu'une route très peu large ; elle a 8 mètres au maximum, y compris ses accotements et traverse le village d'Illy aux rues étroites et tortueuses ; puis elle se dirige vers Olly, présente une côte très escarpée, et traverse un terrain des plus accidentés ; d'ailleurs elle se rend à Corbion en Belgique. D'autre part, il n'y a pas de grande voie de communication allant de Givonne à Fleigneux et conduisant à Mézières. De ce côté, tous les chemins conduisent en Belgique ; il existe seulement un chemin de transit pour vider les coupes de bois : il suit une ligne droite à 500 mètres de la frontière et aboutit à la route de Saint-Menges ; à partir de là se trouve un chemin de même genre aboutissant à Bosseval. Il n'y a dans cette contrée, aucun autre chemin pour se diriger sur Mézières, de même qu'il n'y a que le chemin qui passe à Olly pour aller d'Illy vers la frontière ; aussi, à mon avis, l'ennemi, une fois maître de Givonne et de Vrigne-aux-Bois, l'armée et même un corps d'armée étaient dans l'impossibilité matérielle de battre en retraite sur Mézières, soit sur la Belgique². »

Cette particularité topographique explique d'ailleurs que la plupart des fuyards français ou des soldats perdus ont bel et bien franchi la frontière belge, comme nous le verrons plus loin.

Il reste une énigme à élucider sur les intentions françaises à l'égard de la Belgique. Selon Hautecler, citant les déclarations du général Chazal à la commission militaire de 1871, la possibilité d'un passage par la Belgique avait été envisagée le 31 août au soir. « Mais l'idée en avait été abandonnée ensuite à l'intervention du général Lebrun qui connaissait la valeur de

¹ « Il est évident que ce mouvement n'aurait pu avoir lieu sans écorner notre territoire et, comme les Prussiens ne seraient pas restés inactifs, une grande partie, si pas toute l'armée française aurait été rejetée en Belgique ». HAUTECLER, *Léopold II...*, p. 451.

² Déposition de M. Payartd-Poterlot, grand filateur et grand propriétaire à Olly, près d'Illy, devant le jury de la Seine, en février 1875, in WIMPFEN (général de), CORRA (Emile), *La bataille de Sedan...*, p. 143.

l'artillerie belge »¹. De même, toujours selon les propos du général Chazal cités par Hautecler, le lendemain « au conseil de guerre du 2 septembre au matin, certains généraux français proposèrent une percée en direction de Bouillon, mais cette proposition fut rejetée par le Conseil »². Or, on ne trouve pas d'information semblable dans la communication faite par Chazal à la commission de 1871, si ce n'est cette mention beaucoup plus vague :

« Vous avez pu lire, dans un document français, publié sur la campagne de 1870 et attribué à une haute autorité française, que l'on délibéra avant la bataille de Sedan si l'on ne passerait pas par la Belgique pour tourner les armées allemandes ou pour se replier vers l'Ouest. Mais il y a mieux, et je puis vous affirmer que le général de Wimpffen et les officiers de son Etat-major, arrivés à mon quartier général après la bataille de Sedan, n'ont pas caché que ce projet eût été exécuté si notre frontière n'avait pas été bien gardée et s'ils ne nous avaient sus en force pour nous opposer à toute tentative de ce genre. Non seulement ces faits étaient connus par les informations spéciales que recueillent toujours les armées, mais les belligérants s'étaient encore assurés l'un ou l'autre par des reconnaissances particulières poussées jusque contre notre frontière que nous étions parfaitement en mesure de résister sur tous les points³. »

A l'occasion de la polémique sur les forts de la Meuse de 1887, le général Chazal prend le parti des opposants aux fortifications conduits par le chef de file de l'opposition libérale à Liège Frère-Orban. A cette époque, Chazal rédige un pamphlet contre les fortifications de la Meuse. Selon lui, les forts enlèvent à l'armée un grand nombre d'hommes qui seraient bien

¹ HAUTECLER (G.), *Léopold II...*, p. 451. Hautecler fait sans doute référence ici au voyage du général Lebrun en Belgique en 1867. LEBRUN (général), *Souvenirs militaires...*, 1895, p. 31-43. Sur cet épisode, voir supra notre partie consacrée aux considérations stratégiques françaises au lendemain de l'Affaire du Luxembourg. La réputation belge en matière d'artillerie est en effet souvent reconnue dans les documents français. Le consul de France à Anvers transmet encore au début du conflit des renseignements sur l'artillerie de l'armée belge : « L'autorité militaire s'occupe d'achever l'armement des forts et des deux citadelles. Il paraît certain que la citadelle du Nord ne serait pas pourvue de moins de 497 canons. On conduit maintenant dans les petits forts de l'Escaut les grosses pièces d'artillerie qui se trouvaient au polygone de Brasschaet. Hier a eu lieu sans accident le transfert d'une des pièces de 80 au fort Sainte-Marie. Cette pièce a été placée sur un radeau formé par un ponton en fer couvert de bois jaugeant 23.000 kilos, et le transfert s'est fait par les bassins jusque dans l'Escaut. De l'Escaut, le canon qui pesait 15.930 kilos a été conduit au fort Sainte-Marie. Une autre pièce de même calibre serait placée au fort Lillo, tandis qu'une troisième plus pesante encore que les deux premières (18.000 kilos) serait transportée au fort Sainte-Marie. Les épreuves faites avec ces engins de guerre au camp de Brasschaet ont démontré que leurs boulets transpercent une plaque de fer de 15 à 20 centimètres d'épaisseur ». Lenglet, consul général de France à Anvers, au Duc de Gramont (Paris), le 2 août 1870, SHD/DAT, 1 M 1451, doc. n° 37. Cependant, le consul note que la défense de la place d'Anvers ne sera vraiment complète que le jour où la rive gauche sera fortifiée : « On s'occupe également de terminer la mise en état des deux citadelles, la citadelle du Sud et la Citadelle du Nord. Tant que la rive gauche de l'Escaut n'aura pas été pourvue d'une ligne de défense et de forts avancés, les deux citadelles auront à croiser leurs feux sur la rade en avant d'Anvers pour défendre la gorge de la place ». Lenglet, consul général d'Anvers à Laboulaye, chargé d'affaires de France à Bruxelles, le 28 juillet 1870, SHD/DAT, 1 M 1451, doc. n° 35. Le chargé d'affaires autrichien partage le même avis sur la qualité de l'artillerie belge après avoir assisté aux exercices à Brasschaat. Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 19 juillet 1870, in NA-UK, FO 10/306.

² HAUTECLER (G.), *Léopold II...*, p. 451.

³ DE RYCKEL, *Historique...*, II, p. 60. *Procès-verbaux des séances de la commission instituée par arrêté royal du 18 avril 1871 pour étudier les questions relatives à l'organisation de l'armée*, Bruxelles, 1873, p. 80-81.

utiles à la défense du territoire. Pour étayer son argumentaire, Chazal revient sur le rôle joué par l'armée belge en 1870 à la pointe sud du Luxembourg et suggère à nouveau l'idée que les généraux français avaient songé à traverser le territoire belge dans un moment de désespoir :

« Tout le monde sait aujourd'hui que dans certains quartiers généraux, on agita la question, dans un moment de détresse mortelle, de savoir si l'on tenterait de s'ouvrir un passage par la Belgique ; mais que cette pensée, un moment inspirée par le désespoir, fut aussitôt abandonnée comme impraticable. Voilà donc un exemple réel, qui n'est pas une supposition problématique comme on peut en faire à l'infini, ou une conception stratégique extravagante, comme en enfante chaque jour l'imagination des utopistes ; voilà un exemple qui prouve de fait, que notre système défensif, bien entendu, sagement exécuté, peut nous garantir des plus graves dangers, et nous préserver des horreurs et des ruines de la guerre, sans avoir besoin de nouvelles fortifications sur la Meuse »¹.

Nous n'avons pas retrouvé le document attribué à une « haute autorité française » mentionné par Chazal ni un quelconque témoignage recoupant ses dires. Les différents historiens militaires français consultés n'évoquent jamais l'existence d'une pareille délibération que n'auraient pas manqué de mentionner les partisans du général Ducrot. On remarquera d'ailleurs que les auteurs varient sur la date du mystérieux conseil de guerre. Hautecler parle d'un conseil de guerre qui a eu lieu le 2 septembre tandis que Chazal prétend qu'il a eu lieu la veille. On retrouve cette assertion dans une relation illustrée de la campagne franco-allemande éditée en Allemagne en 1871². L'ouvrage a été traduit en français et édité en Belgique en 1872. L'idée de passer par la Belgique y est attribuée au général de Wimpffen, celui-là même qui n'a cessé de déclarer par la suite dans ses écrits qu'un tel mouvement aurait été le comble du déshonneur³ :

« Le général de Wimpffen n'avait pas été plus heureux la veille, en conseillant de chercher à passer par la Belgique pour regagner de là les places du Nord. Son plan était plutôt inspiré par un bouillant courage que par un froid raisonnement. (...) Le raisonnement eût été fondé si 50.000 hommes de l'armée belge (sic)⁴ n'avaient pas été postés dans le Luxembourg. L'Empereur le savait et déclara formellement s'opposer à

¹ Ce pamphlet sera soigneusement caché aux yeux du grand public et ne sera publié qu'en 1901. CHAZAL (lieutenant-général) (Baron), *Considérations générales sur les fortifications de la Meuse, Le rôle de l'armée belge en 1870 et le système défensif d'Anvers*, Bruxelles, Lamertin, 1901, p. 14. Commenté dans *La Belgique militaire*, 24 février 1901, p. 309.

² *Illustrierte Kriegschronik 1870-1871, Gedenkbuch an den Deutsch-Französischen Feldzug von 1870-1871*, Leipzig, Weber, 1871, 454 s. mit zahlreichen Holzstichen: Portraits, Geschichts- u. Gefechtsbildern, Plänen u. Karten.

³ Voir plus bas la polémique sur les échappés de Sedan.

⁴ On approcherait de ce chiffre théorique si toute l'armée de campagne avait été massée dans le Luxembourg avec ses effectifs au complet. Aucune de ces deux conditions n'était respectée.

la proposition du général de Wimpffen qui, disait-il, n'aurait fait qu'augmenter, de l'armée belge, le nombre des ennemis, qui était déjà écrasant¹. »

On trouve des versions différentes de cet épisode jusque dans des articles de vulgarisation récents². C'est pourquoi nous pensons qu'il s'agit d'une rumeur de guerre colportée après la bataille, peut-être suite au passage de nombreux cavaliers français à la pointe sud de la Belgique. Chazal, qui ne peut pas révéler le passage de ces cavaliers sans compromettre son prestige, s'est sans doute saisi de cette rumeur pour appuyer le principe d'une neutralité armée. Il est raisonnable de penser que si des généraux français lui avaient manifesté leur intention de passer par la Belgique au lendemain de la bataille, Chazal n'aurait pas manqué de le mentionner dans le cadre de cette polémique ou dans des débats relatifs au renforcement de l'armée belge. A la lecture des séances de la commission de 1871, on constate en effet que le lieutenant-général belge cherche avant tout à contrer les allégations du député Gerrits, opposé au renforcement de l'armée, qui prétend qu'il n'est jamais entré dans l'intention des Français de pénétrer sur le territoire belge³. Lors du débat sur le budget de la guerre le 7 décembre 1875, le rapporteur Thonissen fait encore une fois allusion à ce mystérieux conseil de guerre pour appuyer le vote sur le renforcement de l'armée : « En dehors des ordres dont je viens de donner lecture⁴, tout le monde a pu apprendre, par les documents officiels communiqués à l'assemblée de Versailles, qu'il y a eu à Sedan un conseil de guerre, où il a été très sérieusement question d'envahir la Belgique, d'effectuer ensuite une marche vers la gauche et de rentrer en France par les environs de Lille »⁵.

¹ *Histoire de la guerre de 1870-1871, ou Relation illustrée de la campagne franco-allemande, avec dessins de batailles, plans, cartes géographiques et topographiques*, traduite depuis l'allemand, Bruxelles, Rosez ; Anvers, Van Dieren, 1872, p. 135.

² « Pendant la bataille, il fut question que l'Armée française se jette en Belgique pour échapper à l'encerclement. Ce projet, envisagé pendant un conseil de guerre qui eut lieu avant la bataille, ne fut pas appliqué. Un général présent avait en effet dissuadé le commandant en chef de l'armée de Châlons, le maréchal de Mac-Mahon, et aussi l'empereur Napoléon III, du danger supplémentaire que représentait l'entassement de troupes belges à la frontière. Le général dit : '...franchir la frontière belge serait nous mettre à dos 100.000 hommes de plus.' DODEMONT (E.), *La guerre franco-allemande spécialement vue de la Belgique*, in *Bulletin d'information du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie militaires*, n° VIII/7, 2002, p. 44.

³ *PV 1871*, p. 74-82.

⁴ Il s'agit des ordres donnés par Moltke le 30 août qui prescrit de poursuivre les troupes françaises en Belgique si elles ne sont pas désarmées. C'est un autre argument phare des défenseurs du budget de l'armée. Voir supra.

⁵ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 7 décembre 1875, p. 161.

IV. Présence belge à la frontière

A. Renseignements divers avant la bataille

Avant de s'interroger sur le rôle de l'armée belge lors de la journée de Sedan et sur les faiblesses éventuelles de la couverture défensive belge, il faut d'abord s'interroger sur la qualité des renseignements dont disposent Chazal et le quartier général à Bruxelles pour déterminer les mouvements de l'armée belge face aux belligérants. Il a beaucoup été question dans la commission militaire de 1871 et dans les discussions du budget de la Guerre après le conflit, des imperfections de la mobilisation belge, notamment le différentiel entre les effectifs annoncés sur le papier (100.000 hommes) et le nombre de soldats réellement disponibles sur le terrain (83.350)¹ de même que l'absence de « train » propre à ravitailler les troupes en mouvement². L'impréparation est également totale en matière de renseignements militaires. Le 15 juillet, Léopold II demande au ministre de la Guerre de débloquer les crédits nécessaires pour l'envoi d'un homme de confiance à Cologne et d'un autre à Lille, Arras ou Amiens, afin de se rendre compte si les armées de Prusse et de France ont commencé leur mobilisation. Deux hommes, c'est bien peu ! Cela signifie que l'armée belge était complètement aveugle au début du conflit. Elle ne pouvait déterminer avec certitude les effectifs des armées adverses et les voies de communication empruntées par celles-ci³. Le ministre de la Guerre Guillaume relaie les demandes du Roi au Gouvernement. Il souhaite organiser un service d'agents. Le 18 juillet, il écrit au ministre de la Justice pour lui demander de confier cette tâche à l'administrateur de la Sûreté publique⁴. Le lendemain, la guerre éclate. Les crédits ne seront débloqués qu'à la fin du mois d'août⁵. Il semble cependant que la Sûreté Publique ne s'embarrasse guère du vote des Chambres. En effet, dès le 16 juillet au soir,

¹ En théorie, les dix classes rappelables donnaient un total de 104.000 hommes duquel on déduisait un « déchet » de 4000 hommes. Le « déchet » dépassa toutes les prédictions. DE VOS (L.) *Het effectief van de Belgische Krijgsmacht...*, p. 170.

² *PV 1871*, p. 213-246.

³ BRUNEL (Nicolas), *La Belgique...*, p. 57 ; Lettre de l'officier d'ordonnance du Roi (Laeken) au ministre de la Guerre, Bruxelles, le 15 juillet 1870, in MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier n° 225 : Emploi des fonds secrets. Service des renseignements.

⁴ « Il est de la plus haute importance que nous soyons renseignés sur les positions des armées belligérantes (...) ; il faut, en un mot, que nous soyons en mesure de prévoir une violation préméditée ou fatale de notre territoire. Les devoirs de la neutralité (...) ne me permettent pas d'envoyer des officiers en observation sur le théâtre de la guerre (...) ». Il poursuit en demandant « s'il ne serait pas possible de confier à monsieur l'administrateur de la sûreté publique la mission d'organiser un service d'agents (...) qui nous tiendrait au courant de ce qu'il nous importe de savoir. (...) Il y aurait à mettre à la disposition de Mr l'administrateur un premier crédit que j'estime à 50 000 francs ». Lettre du ministre de la Guerre au ministre de la Justice, Bruxelles, le 18 juillet 1870, MRA, *Fonds 1870-71*, dossier n° 225.

⁵ Guillaume à Renard, Bruxelles, le 29 août 1870, MRA, *Fonds 1870-71*, dossier n° 225.

l'Administrateur de la Sûreté Publique reçoit de Cologne et de Lille ses premiers rapports¹. A partir de cette date parviennent régulièrement à la Sûreté des rapports en provenance des quatre coins du territoire ; les agents belges n'hésitent pas à franchir les frontières du pays : ils se rendent à Gladbach, Trêves, Luxembourg, Longwy, Givet, Lille pour rapporter en Belgique des renseignements sur les mouvements des belligérants². Ces places correspondent le plus souvent aux grands axes ferroviaires qui relient la France et la Prusse à la Belgique.

Il semble cependant que ces rapports ne soient pas transmis au commandant de l'armée d'observation. Peut-être en raison d'un cloisonnement administratif entre les services de la Sûreté et ceux de l'Armée ? Le 7 août 1870, Chazal se plaint en effet de l'absence totale de service de renseignement militaire. Il souhaite pouvoir recevoir le concours des « receveurs, percepteurs des postes, douaniers, gendarmes »³. Ces derniers seraient chargés de transmettre les renseignements directement à son quartier général. Chazal souhaite aussi « leur donner des ordres, afin qu'ils me renseignent sur les faits qui se passent à proximité des localités qu'ils habitent et sur les personnes dont les allures plus ou moins suspectes m'auraient été signalées »⁴. Dans une lettre du 21 août, le commandant de l'armée d'observation réclame aussi l'organisation d'un « bureau de police », sans doute pour surveiller les éventuels espions à la frontière. Les demandes de Chazal sont relayées par le quartier général royal « d'après les ordres du Roi » au ministre de la Guerre⁵. Cependant Guillaume est réticent à satisfaire les demandes de Chazal dans lesquelles il distingue une prétention dangereuse : « On ne peut pas d'ailleurs se baser sur les circonstances actuelles pour autoriser l'autorité militaire à donner des ordres aux autorités civiles ; cela n'est possible que dans l'état de guerre flagrante ou dans l'état de siège ». Il préconise au contraire des rapports « plutôt officieux qu'officiels » avec les fonctionnaires civils⁶. Le 19 août, les députés débloquent un crédit de 50.000 francs au budget de la Justice « pour mesures éventuelles de sûreté publique »⁷. Cette somme qui doit encore être votée par le Senat pourrait notamment servir à financer le service de police et

¹ Rapport particulier de Cologne du 16 juillet à 8h30 du soir et rapport particulier de Lille. MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 106 : Rapports secrets du 16 juillet au 6 septembre 1870.

² Dans les archives, un dossier assez épais contient 106 rapports collectés par la Sûreté Publique jusqu'à la date du 6 septembre. MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 106.

³ Chazal, quartier général à Bruxelles, à Renard, le 7 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871 : dossier n° 225.

⁴ Chazal, quartier général à Louvain, à Renard, le 14 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871 : dossier n° 225.

⁵ Renard à Guillaume, Bruxelles, le 22 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871 : dossier n° 225.

⁶ Guillaume à Renard, Bruxelles, le 29 août 1870, MRA, Fonds 1870-71, dossier 225.

⁷ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, session extraordinaire de 1870, séance du 19 août 1870, Crédit de 50.000 francs au Budget du Ministère de la Justice, pour mesures éventuelles de sûreté publique, p. 35 ; Rapport fait, au nom de la section centrale, par M. Vander Donckt, in MRA, *Fonds 1870-71*, dossier 225.

d'information de l'armée réclamé par Chazal mais les modalités restent à préciser¹. Le lieutenant général Renard informe cependant Guillaume le 30 août qu'un petit service de police et d'information a d'ores et déjà été mis sur pied en relation avec la Sûreté publique : « En ce qui concerne l'extérieur, je me suis entendu avec l'administration de la sûreté publique pour que des agents intelligents et sûrs se trouvent à partir du 24 de ce mois » dans les régions frontalières suivantes : a. Entre Thionville et Langres ; b. entre Longuyon et Montmédy ; c. entre Montmédy et Carignan ; d. entre Carignan et Mézières ; e. entre Mézières et Givet ; f. entre Montmédy et Dun sur la Meuse »². Ce service rattaché à la Sûreté sera aidé dans sa tâche à la frontière par les employés de la douane, par les compagnies de gendarmerie³ et par les reconnaissances des avant-postes mis en place par Chazal⁴. Le général Guillaume s'est adressé personnellement à ses collègues des Finances et de la Justice dès le 20 août afin de les inviter à prescrire aux douaniers d'une part et aux gendarmes d'autre part « de se tenir au courant de ce qui se passe aux environs de leur résidence et de s'empressement de porter à la connaissance des chefs de postes les plus proches tout ce qui leur paraîtra digne d'intérêt ». Ces agents ont pour instruction d'informer en même temps directement Chazal à Namur ainsi que le général Cartiaux qui se trouve aux avant-postes à Poix « soit par écrit, soit par télégramme, suivant l'urgence » « si les avis présentaient quelque importance »⁵. Ces dernières précisions, qui laissent une grande liberté de jugement aux agents, sont vraisemblablement une des sources du manque de coordination dans la transmission des renseignements.

Pour être complètement efficaces, ces agents doivent pouvoir établir les correspondances les plus rapides possibles avec Chazal et Cartiaux, de façon à les renseigner dans l'heure. Les nouvelles lignes télégraphiques offrent cet avantage. Elles longent le plus souvent les lignes de chemins de fer utilisées par l'armée dans ses déplacements. Qui plus est, les stations télégraphiques sont généralement hébergées dans les gares. Mais là aussi, rien n'a été prévu

¹ Guillaume à Renard, Bruxelles, le 29 août 1870, MRA, Fonds 1870-71, dossier 225.

² Renard à Guillaume, Bruxelles, le 30 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 225.

³ Les rapports de renseignements des brigadiers des provinces de Luxembourg, Namur, Hainaut et Flandre occidentale sont pour partie contenus dans MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 124 : Armées belligérantes : rapports de gendarmerie. Les rapports sont le plus souvent fondés sur les patrouilles effectuées à la frontière et les renseignements collectés auprès des autorités locales. L'immense majorité des rapports concernent le mois de septembre et d'octobre. Quelques rapports intéressants concernent la fin du mois d'août comme ce rapport de la compagnie du Hainaut du 29 août annonçant l'arrivée à Maubeuge de 1800 hommes de la garde mobile et la réquisition de la ligne de chemin de fer : « On dit qu'hier 28, la ligne du chemin de fer de Aulnoye à Anor, Hirson et Laon a été fermée au transport des voyageurs et reste à la disposition de l'autorité militaire ».

⁴ Renard à Guillaume, Bruxelles, le 30 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 225.

⁵ Guillaume à Chazal et Cartiaux, Bruxelles, le 21 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93.

pour en rationaliser l'utilisation en cas de guerre. La plupart des postes sont desservis par un seul employé, très vite dépassé par l'excès de travail dans les zones rapprochées des combats. Cette situation entrave le service des dépêches et cause de graves embarras. Pour y porter remède, on recourt à l'aide de télégraphistes militaires que l'on dissémine dans de nombreux bureaux afin d'établir une liaison permanente entre ceux-ci et le commandant de l'armée d'observation¹. Le 25 août, l'Etat-major « réquisitionne » quinze bureaux télégraphiques des provinces de Namur et de Luxembourg afin qu'ils transmettent jour et nuit au besoin les dépêches de l'autorité militaire et les informations qui lui seraient adressées². Cependant dans le Luxembourg, les installations de l'Etat et de la compagnie du Luxembourg ne suffisent pas. Selon le travail d'Eugène sur les chemins de fer et télégraphes, de nouveaux postes sont créés à Bure, à Grupont, à Jemelle, à Poix et à Bouillon³. Toujours dans le cadre de renseignements à recueillir le long de la frontière sud-est du pays, le 29 août 1870, Renard transmet à Chazal une note du ministère des Travaux publics qui inventorie les localités françaises pourvues d'appareils télégraphiques. Il semble par conséquent que Renard n'exclut pas ici la possibilité pour les agents belges introduits en territoire français de fournir des renseignements sur la position des troupes belligérantes via les lignes télégraphiques françaises⁴.

La complète mise en œuvre de toutes ces mesures n'est vraisemblablement pas atteinte à la date du 1^{er} septembre 1870 car Chazal se plaint amèrement tout au long de la journée de ses liaisons avec l'extérieur. On n'a pas tenu compte à Bruxelles de ses desiderata : « Je suis très mal renseigné sur ce qui se passe. Je ne reçois d'ordre que ceux que le commandant de la gendarmerie de Florenville et celui de Virton m'envoient. Le Lieutenant-Colonel Charmet (sic) qui est à Florenville fait ce qu'il peut pour me tenir au courant. Je ne puis pas faire plus. On m'a refusé tout moyen d'avoir des renseignements. Si je suis appelé à faire un mouvement

¹ EUGENE (J.-B.), *Etudes sur les chemins de fer et télégraphes électriques...*, p. 248-249.

² Renard (Bruxelles) à Chazal (Namur), le 25 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 99, EMGA, correspondance générale. Les bureaux sont : Andenne, Beauraing, Florenville, Gedinne, Habay, Marche, Neufchateau, Paliseul, Poix, Virton, Jemelle, Bertrix, Bouillon, Ciney et Floreffe. « Seul le bureau de Jemelle où aboutissent 12 fils télégraphiques aura un service tout-à-fait permanent avec un employé présent la nuit ». Correspondance expédiée aux commandants des 3 divisions, de la Cavalerie et de l'Artillerie. MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 85 : Premier Corps : Correspondance expédiée.

³ (J.-B.), *Etudes sur les chemins de fer et télégraphes électriques...*, p. 249.

⁴ Renard (Bruxelles) à Chazal (Namur), le 29 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 99, EMGA, correspondance générale, lettre n° 614.

je vous en donnerai avis immédiatement. Les télégrammes m'arrivent par la poste et par paquets réunis avec des retards inexplicables¹. »

La situation est à ce point chaotique dans la correspondance que Chazal privilégie d'ailleurs à certains moments les contacts directs avec le Palais faute de pouvoir transmettre tous ses télégrammes au ministère de la Guerre². Le lieutenant-général Renard constate lui-même le grand embarras créé par l'embouteillage de dépêches télégraphiques. Le bureau télégraphique de Florenville est complètement encombré de dépêches. Or, il se trouve qu'il s'agit d'un des bureaux les plus importants sur le plan stratégique. Au cours de la même journée, le chef de l'Etat-major demande au directeur général des chemins de fer de « faire remédier, si possible, à cet état des choses »³. Pour compliquer la situation, les renseignements transmis depuis la frontière avant et pendant la journée du 1^{er} septembre ne sont pas le fait de reconnaissances militaires. Il s'agit en majorité d'informations transmises par les bourgmestres, les officiers de gendarmerie⁴ ou les officiers des douanes.

Il faut en effet dissiper dès maintenant un malentendu. Parmi les officiers ou fonctionnaires belges confrontés au franchissement des frontières fin août début septembre, beaucoup ne relèvent pas directement des rangs de l'armée. Quelques jours avant Sedan, le 28 août, le ministre de la Guerre écrit à ses collègues des Finances, des Affaires étrangères et de l'Intérieur qu'il a demandé de « faire prescrire aux douaniers de se porter à la rencontre des détachements étrangers qui dépasseraient un point-frontière pour les prévenir qu'ils atteignent un territoire neutre et les inviter à rétrograder »⁵. Guillaume a également demandé au ministre de l'Intérieur qu'il prenne les dispositions nécessaires avec les gouverneurs des provinces de Namur et du Luxembourg pour que le drapeau belge soit arboré sur les clochers des communes voisines du théâtre des hostilités. De même les habitants riverains sont invités à arborer de préférence un drapeau blanc sur leurs maisons⁶. Guillaume s'adresse enfin au

¹ Le télégramme envoyé met d'ailleurs plusieurs heures avant d'être reçu à Bruxelles. Chazal (Bure) à Renard (Bruxelles), le 1^{er} septembre 1870, envoyé à 12h50, reçu à 19h05, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 100 : dépêches télégraphiques.

² Pour ne pas que le lieutenant général Guillaume en prenne ombrage, il s'en explique dans un télégramme du 1^{er} septembre. Chazal (Bure) à Guillaume (Bruxelles), MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 121 : Bataille de Sedan.

³ Renard à Directeur général des chemins de fer, Bruxelles, le 1^{er} septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 99 : EMGA, correspondance générale.

⁴ A ce propos, la présence à l'armée d'observation du général inspecteur général de la gendarmerie est controversée. Il semble que les rapports de ce dernier avec le département de la Guerre et avec Chazal soient conflictuels. Le 3 septembre 1870, le ministre de la Guerre prend la décision de suspendre provisoirement « les dites fonctions d'Inspecteur général ». Renard (Bruxelles) aux commandants en chef des deux armées, le 3 septembre, Fonds 1870-1871, dossier n° 99 : EMGA, correspondance générale.

⁵ Guillaume au ministre des Finances Jacobs, Bruxelles, le 28 août 1870, in MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier n° 117 : *Bornes frontières*.

⁶ Guillaume à d'Anethan, Bruxelles, le 28 août 1870, in MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier n° 117.

ministre des Finances afin « de multiplier les poteaux indicateurs de la frontière sur les routes, chemins, sentiers »¹. Si le ministre de la Guerre s'adresse à ces instances, c'est que « l'autorité militaire n'a pas le pouvoir de mettre à exécution ces prescriptions qui rentrent dans les attributions des départements des Finances et de l'Intérieur »². Ces dispositions seront effectivement prises car le ministre des Finances répond le 30 août qu'il s'est « empressé de donner des ordres à la douane pour que les employés aient à se porter à la rencontre des belligérants qui franchiraient la frontière, à l'effet de les avertir qu'ils se trouvent sur un territoire neutre, et de les inviter à rétrograder. Quant aux poteaux indicateurs des limites, la douane n'en a possédé autrefois qu'à proximité des emplacements où se trouvent établis les bureaux d'entrée et cet usage est même tombé en désuétude dans plusieurs localités ; mais (...) je ne négligerai rien pour que les poteaux et les écussons (...) soient replacés partout où ils doivent l'être. S'il était utile de replacer ces poteaux ailleurs encore, ce devoir incomberait aux autorités communales »³. Certaines compagnies militaires seront envoyées par la suite pour placer des poteaux limites à la frontière alors que des belligérants en déroute franchissent déjà celle-ci⁴.

Cet enchevêtrement de responsabilités explique que les rapports de renseignement des douaniers ou des bourgmestres intéressant au premier chef le commandement de l'armée sont souvent adressés en priorité au supérieur hiérarchique, c'est-à-dire aux ministres de l'Intérieur, des Finances ou de la Justice. Nous n'avons pas retrouvé beaucoup de copies de ce type de rapports adressés nommément à Chazal dans les archives. Ainsi, le ministre de la Guerre apprend-il de son collègue de la Justice le 25 août 1870 qu'« un grand nombre d'étrangers fuyant devant les armées françaises et prussiennes, pénètrent en Belgique, par Aubange, et que les gendarmes et les douaniers stationnés à cette frontière sont insuffisants pour prendre les mesures nécessaires à l'égard de ces étrangers »⁵. Le général Chazal est prié

¹ Guillaume à Jacobs, Bruxelles, le 28 août 1870, in MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier 117.

² Renard à Guillaume, Bruxelles, le 28 août 1870, in MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier n° 117.

³ Jacobs à Guillaume, Bruxelles, le 30 août 1870, in MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier 117. Pour des compléments d'information sur les mesures prises, voir BRUNEL (Nicolas), *La Belgique...*, p. 83-84.

⁴ « Le mineur Dochy Désiré faisait partie du détachement de cinq hommes de la 6^e compagnie du régiment du génie, chargé sous les ordres du sous-lieutenant Sapin de placer des poteaux-limites à la frontière. Cet homme me paraissait fort intelligent, je lui ai fait narrer tout ce qu'il avait vu pendant son voyage à la frontière. Les renseignements qu'il m'a donnés me paraissent assez intéressants pour être portés à votre connaissance. Voici ce qu'il m'a dit : ' Nous avons fait prisonnier trois soldats français (le tableau a été envoyé à Monsieur le Lieutenant-général commandant la 2^e division) : ils voulaient attendre pour rentrer en France que les Prussiens fussent partis et ils ne voulaient pas rendre leurs armes. Ils craignaient d'être considérés comme déserteurs. Je conduisais la charrette et en voulant sauter de cheval pour empoigner le chasseur de Vincennes, j'ai déchiré ma capote ; le sous-lieutenant Sapin avait le revolver à la main ; les Français ont fait beaucoup de difficultés pour se laisser désarmer...' ». Capitaine Dupont commandant du génie de la 2^e division (Saint-Hubert), à Guillaume (Bruxelles), le 13 septembre 1870, MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier n° 122 : Rapports sur l'entrée des Français refoulés en Belgique.

⁵ Guillaume (Bruxelles) à Chazal (Namur), le 25 août 1870, MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier n° 122 : Rapports sur l'entrée des Français refoulés en Belgique.

« de prendre des dispositions pour renforcer l'action des autorités de ce côté, dans le cas d'éventualités. L'intervention de la force armée ne devra toutefois avoir lieu que si des désordres venaient à éclater »¹. Le chef de l'Etat-major croit bon d'insister à nouveau auprès de Chazal dans un courrier du 26 août : « J'invite le commandant de la Gendarmerie à renforcer la brigade d'Aubange. Si cette mesure ne suffisait pas, je vous prie de prendre les mesures que vous jugerez nécessaires »².

Les renseignements envoyés par les bourgmestres et les gouverneurs sont adressées au ministère de l'Intérieur. Le bourgmestre de Virton transmet le 29 août l'information suivante au ministre :

« Hier dimanche, une escarmouche entre français et prussiens a eu lieu à Chauvency, village situé entre Montmédy et Carignan (voie ferrée), 6 français tués, 5 blessés, 12 prisonniers. 2 Prussiens tués. Les derniers vainqueurs. (...) Jusqu'à ce jour, Montmédy est libre. Demain d'autres renseignements³. »

Enfin, la plupart des renseignements transmis par les gendarmes sont également envoyés au ministère de la Guerre à Bruxelles, ce qui n'est pas de nature à désencombrer les lignes télégraphiques déjà surchargées. Du poste télégraphique de Gedinne, le brigadier Thiran envoie le 29 août à Bruxelles le message suivant : « Prince Impérial à Sedan, Empereur, MacMahon et 300.000 hommes campés aux environs »⁴. Du poste télégraphique de Florenville, le commandant de gendarmerie Charnel, envoie encore le 29 août : « Hier petit engagement entre belligérants Chauvency à 12 kilomètres frontière belge »⁵. Les rapports de Charnel sont manifestement envoyés directement à Chazal qui les utilise comme une source de première main :

« Je reçois du colonel Charmet (sic) télégramme suivant. 'M'étant rendu à l'instant sur les hauteurs de Chassepierre, dit les Croisettes, près de Florenville, j'ai vu distinctement la fumée de la canonnade qui a lieu dans la vallée de la Meuse, direction

¹ Ibidem.

² Renard (Bruxelles) à Chazal (Namur), le 26 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 99 : EMGA, correspondance générale.

³ Marson bourgmestre à Virton à ministre de l'Intérieur Kervin de Lettenhove (Bruxelles), le 29 août 1870, envoyé à 10h20, arrivé à 11h19, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 121 : Bataille de Sedan.

⁴ Brigadier Thiran (Gedinne) à ministre de la Guerre (Bruxelles), Bruxelles, le 29 août 1870, envoyé à 6h25 et reçu à 7h24, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 121 : Bataille de Sedan.

⁵ Charnel commandant de gendarmerie (Florenville) à ministre de la Guerre (Bruxelles), Bruxelles, le 29 août 1870, envoyé à 3h matin et reçu à 4h46 matin, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 121 : Bataille de Sedan.

de Mouzon. J'ai vu six ballons. Cela se passe à vingt kilomètres d'ici. Canonnade a commencé à quatre heures, continue encore à sept heures du soir¹. »

Suite à ces renseignements, Chazal indique qu'il fait venir toute l'artillerie de réserve par la route de Dinant. Elle bivouaquera à Dinant et sera à Wellin, Chanly, Resteigne et Tellin le surlendemain². C'est encore le même colonel Charnel qui indique le 31 août à 4h54 du matin l'arrivée massive de migrants français dans le canton de Florenville³ et à 11h45 du matin la retraite de Mac-Mahon à Sedan⁴. La déroute d'une « partie de l'armée de Mac-Mahon (...) entre Carignan et Mouzon » est confirmée le même jour par le gouverneur du Luxembourg Vandamme au ministère de l'Intérieur⁵. Toujours à l'Intérieur, le bourgmestre Ozeray de Bouillon envoie des renseignements le 1^{er} septembre : « Bataille continue se rapprochant de Sedan. Forte canonnade entendue d'ici très distinctement – Point de résultat connu jusqu'à ce moment. Les Français seraient dans d'assez bonnes conditions. Nous n'avons encore ici que deux soldats français »⁶. Ce télégramme est démenti deux heures plus tard. Le bourgmestre Ozeray annonce des « difficultés nouvelles certaines » et des troupes nombreuses aux environs de Bouillon⁷.

B. Les avant-postes belges : dispositif adopté dans le Luxembourg⁸

Dans sa communication faite à la Commission de 1871, Chazal justifie stratégiquement le dispositif mis en place à proximité de la Semois :

« Pour compléter les renseignements que M. le ministre de la guerre vous a donnés sur nos positions, j'ajouterai que la Semois qui longe toute la frontière du Luxembourg et que j'avais prise pour ligne de défense, est une rivière fort encaissée aux abords très difficiles. Le passage ne pouvait en être tenté par des troupes, avec quelque chance de

¹ Chazal (Grupont) à Devaux (Bruxelles), le 30 août, envoyé à 22h05, reçu à 3h46 du matin, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 121.

² *Ibidem.*

³ Charnel (Florenville) à Renard (Bruxelles), le 31 août 1870, envoyé à 4h54 du matin, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 100.

⁴ Charnel commandant de gendarmerie (Florenville), à ministre de la Guerre (Bruxelles), le 31 août 1870, envoyé à 11h45 du matin, reçu à 13h47, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 121.

⁵ Gouverneur Vandamme (Arlon) à Kervyn de Lettenhove (Bruxelles), le 31 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 121.

⁶ Ozeray bourgmestre à Bouillon à Kervyn de Lettenhove (Bruxelles), le 1^{er} septembre 1870, reçu à 10h30 du matin, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 121.

⁷ Ozeray (Bouillon) à Kervyn de Lettenhove (Bruxelles), le 1^{er} septembre 1870, reçu à 12hh49, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 121.

⁸ Voir la carte en annexe du dispositif belge au soir du 31 août. Voir SECLEVE (M.), *La mobilisation belge en 1870*, Ecole Royale Militaire, Bruxelles, 1961, p. 17. Seclève étudie l'organisation de notre défense en arrière de cette rivière dans les pages 18-19 de son travail de fin d'études.

réussite, qu'en sept endroits que j'avais fait barricader et solidement occuper par des détachements des trois armes placés en deçà de la rivière. Sur l'autre rive, la cavalerie légère surveillait la route parallèle à la Semois qui conduit d'Arlon à Bouillon, ainsi que tous les débouchés de cette route vers la France¹. »

Il s'agit ici de la description des avant-postes. Le reste du premier corps de l'armée d'observation est pour sa part massé tout entier aux débouchés des bois qui bordent la rive droite de la Semois². Cette description est plutôt vague et les dossiers généraux conservés sur l'emplacement des troupes³ ne sont guère éclairants pour comprendre en détail le dispositif adopté par Chazal. En revanche, plusieurs lettres figurent dans la correspondance échangée entre le commandant du 1^{er} corps de l'armée d'observation d'une part, Chazal et le quartier général du Roi d'autre part, lettres qui permettent de combler cette lacune. La date du 21 août 1870 correspond au tournant stratégique puisque c'est la date à laquelle le quartier général royal à Bruxelles suggère à Chazal d'envoyer tout le premier corps au-delà de la Meuse. Le lendemain, Chazal marque son accord et envoie à Bruxelles un descriptif du déploiement qu'il se propose d'adopter derrière la ligne de la Semois. L'idée maîtresse du commandant de l'armée d'observation est que les combats vont se prolonger autour de Metz. C'est pourquoi il considère que la frontière est exposée entre Aubange, Virton, Florenville et Bouillon. Chazal explique que les sept avant-postes qu'il souhaite établir « correspondent tous aux passages obligés de la forêt ». Ces postes sont établis à Sainte-Cécile, Florenville, Chiny, les Bulles, Breuvanne, Rulles et Habay-la-Neuve. Ces postes se relieraient entre eux par de petits postes de cavalerie légère, établis le long de la route d'Arlon à Bouillon. Cette première ligne de postes et d'avant-postes avancés aurait derrière elle une seconde ligne de postes de soutien, établis au débouché des passages de la forêt, c'est-à-dire à Herbeumont, Straimont, Suxy, Assenois, l'Eglise et Anlier. Des postes de réserve seraient en 3^e ligne à Neufchâteau, Bertrix, Paliseul et Recogne. En cas d'agression par des forces supérieures, ces troupes recevraient l'ordre de défendre ces défilés et de se replier en combattant sur Recogne, les uns par Neufchâteau, les autres par Bertrix⁴. On le constate, ce dispositif est entièrement orienté face à la portion de frontière à l'est de Bouillon. Ce projet va évoluer légèrement à mesure que les combats se déplaceront vers l'Ouest.

¹ PV 1871, p. 80.

² CHAZAL (P.), *Considérations générales...*, p. 9.

³ MRA, Fonds 1870-1871, dossiers n° 69 à 71

⁴ Chazal (Namur) à Renard (Bruxelles), confidentielle, le 22 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93.

Une lettre de Chazal envoyée le 27 août au lieutenant-général Sapin commandant le 1^{er} corps de l'armée d'observation donne les missions dévolues aux trois divisions qui le composent. Dès leur arrivée dans leurs cantonnements respectifs, les commandants des trois divisions devront établir avec leurs généraux de brigade une reconnaissance « des positions à faire prendre par leur troupe pour garder la Semois et les routes qui conduisent de cette rivière en passant par les forêts qu'elle borde, jusqu'au chemin de fer d'Arlon à Marche ». La ligne du Grand-Luxembourg constitue donc l'axe stratégique sur les arrières de l'armée belge. Il s'agit de sauvegarder la ligne de retraite vers la Meuse. La 3^e division devra garder la partie de la frontière qui s'étend d'Etalle à Chiny. Elle établira des postes d'observation et de soutien sur les principaux passages de la rivière et aux principaux débouchés de la forêt. « Les points à étudier sont Habay-la-Neuve qui forme le nœud de plusieurs routes, Etalle, Rulles, Termes, les Bulles et Jamoigne comme postes avancés et Anlier, Mellier, Suxy, Assenois et Straimont comme postes de soutien. Dans le cas où cette division serait attaquée par des forces très supérieures, elle repliera ses postes avancés sur ses postes de soutien, en défendant énergiquement les défilés de la forêt ». En cas de retraite prononcée, elle se retirera sur Neufchâteau. La 2^e division « gardera par ses avant-postes le cours de la Semois depuis Lacuisine jusqu'à Cugnion et aura trois postes de soutien entre Bertrix et Paliseul ». Le point général de concentration de cette division en cas de retraite sera Bertrix. La brigade de cavalerie légère et le Régiment des Guides sous les ordres du Général Selle doivent veiller sur la route en avant de la Semois depuis Arlon jusqu'à Bouillon et de Bouillon à Dinant. La 1^{ère} division formera la réserve. Au premier ordre qu'elle recevra, elle se concentrera sur le plateau en arrière de Rochefort, dans la direction de Marche. Ce plateau est également le lieu de passage obligé des première et deuxième divisions en cas de retraite vers la première base d'opération derrière la Meuse. Le plateau est considéré par Chazal comme une « position très importante ». Le général Thiebauld est chargé d'y étudier l'emplacement à donner aux divisions en cas de jonction avec le 2^e corps d'armée. En cas de danger, il serait effectivement envoyé à Marche pour soutenir le 1^{er} corps. D'où l'agacement de Chazal lorsqu'il apprend par la suite l'envoi du 2^e corps vers Mariembourg et Couvin. Notons qu'une certaine latitude est laissée aux généraux de brigade qui « feront les modifications qu'ils jugeront utiles dans l'emplacement des troupes et des postes ». Les mêmes généraux sont libres d'établir à leur convenance des bivouacs ou campements provisoires, voire d'y établir quelques travaux de défense¹. Le 28 août, Chazal prescrit aux 2^e et 3^e divisions de choisir un emplacement

¹ Chazal (Namur) à lieutenant général Sapin (Namur), confidentielle, le 27 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 75 : Etat-major, correspondance expédiée.

convenable pour faire bivouaquer toutes les troupes qui ne sont pas établies sur la Semois. La 2^e division campera entre Recogne et Bertrix et la 3^e division entre Neufchâteau et Straimont. La droite de la 3^e division doit se relier à la gauche de la 2^e division¹. Le 28 août, Chazal ordonne aussi à la 1^{ère} division de se porter plus en avant².

Enfin le 29 août, les trois divisions reçoivent leurs instructions définitives avant la bataille de Sedan. La 3^e division devra pousser ses avant-postes aux passages de la Semois entre Arlon et Chassepierre, prévoir des postes de soutien en arrière de la forêt qui borde la rive droite de la Semois et concentrer le gros de ses forces vers Neufchâteau. La 1^{ère} brigade de la 2^e division poussera ses avant-postes entre Chassepierre et Bouillon (qui sera fortement occupée par un bataillon et une demi-batterie) avec des postes de soutien en arrière de la forêt et aux croisements des routes. La 2^e brigade sera concentrée et campée vers Recogne. Le gros des troupes de la 1^{ère} division sera concentrée en arrière vers Villance, en soutien de la 2^e division, avec des avant-postes entre Houdremont et Paliseul³. Les troupes de la 1^{ère} division commandées par le général Thiebault arriveront au bivouac de Villance le 31 août à 9 heures du soir avec la désagréable surprise de ne trouver ni vivres, ni paille, ni fourrage⁴.

Même si les avant-postes sont établis plus à l'ouest que ce qui avait été initialement décidé le 22 août, il est manifeste que le cours de la Semois en aval de Bouillon continue à être négligé dans les instructions de Chazal. Nous n'avons pas trouvé d'autres instructions du quartier général de Bure avant la bataille de Sedan ; néanmoins le dispositif adopté dans la journée du 31 août et du 1^{er} septembre s'est en partie adapté à la réalité du terrain, sans doute sous l'influence des reconnaissances effectuées par les différents généraux de brigade. La deuxième division garde les passages de la Semois entre Chassepierre et Gros-Fays. Ainsi le cours de la Semois en aval de Bouillon est-il occupé le 1^{er} septembre jusque sur les hauteurs d'Alle-sur-Semois par le 3^e bataillon du 3^e régiment de Chasseurs à pieds (1^{ère} Brigade, 2^e Division) : 1^{ère} compagnie du capitaine Libert à Vivy ; 2^e compagnie du capitaine Marx à Cornimont et Rochehaut ; 3^e compagnie du capitaine Vanderstichelen à Gros-Fays et Oizy ; 4^e compagnie du capitaine Lemye à Ucimont ; 5^e compagnie du capitaine Blaise à Sensenruth et

¹ Instructions aux 2^e et 3^e divisions, le 28 août, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 84 : Premier corps, correspondance expédiée.

² Chazal (Namur) à Renard (Bruxelles), le 29 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 100.

³ Instructions aux 1^e, 2^e et 3^e divisions, le 29 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 84.

⁴ Sapin à Chazal, le 2 septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 85 : Premier corps : correspondance expédiée.

6^e compagnie du capitaine Simonot à Noirefontaine. L'Etat-major de la brigade est à Vivy¹. Les différentes compagnies du 3^e bataillon du 3^e Chasseurs ont reçu pour instruction de se replier sur Vivy si elles sont enfoncées par des troupes supérieures en nombre. Le 1^{er} bataillon du 3^e Chasseurs (concentré à Paliseul) et le 2^e bataillon (concentré à Bertrix) se tiennent prêts à marcher en avant tandis que ce dispositif est encore soutenu sur la gauche par les avant-postes de la 1^{ère} division à Baillamont et Bièvre. Le gros de la 1^{ère} division est concentré à Villance mais au cours de la journée, à mesure de l'arrivée importante des troupes françaises face au flanc droit de l'armée belge, des éléments de la 1^{ère} division sont échelonnés plus en avant. La 2^e brigade s'échelonne entre Paliseul, Naomé, Our et Porcheresse. Trois compagnies de carabiniers sont également dirigées vers Graide². Ce sont donc les compagnies du 3^e bataillon du 3^e régiment de Ligne qui seront les plus sollicitées lors de l'arrivée des échappés français de Sedan en territoire belge. Hasard du dispositif ou volonté de placer les éléments les plus combattifs sur les flancs de l'armée, le 3^e régiment fait partie de la 1^{ère} brigade de la 2^e Division, brigade commandée par le général-major Cartiaux. Il s'agit de la première brigade qui avait été envoyée dans le Luxembourg le 16 août alors que le reste du premier corps n'avait pas encore franchi la Meuse³.

La présence de troupes belges au plus près de la frontière vers Muno le soir du 31 août (à trois kilomètres à l'ouest de Chassepierre) est confirmée par les patrouilles de reconnaissance allemandes qui aperçoivent les feux de bivouac depuis la France⁴. La répartition générale du 1^{er} corps⁵ indique cependant de façon assez nette que Chazal ne dispose guère d'un effectif très important pour interdire une attaque vigoureuse dans le Luxembourg. Rappelons, contrairement aux raccourcis officiels, que ce ne sont pas 100.000 hommes qui font face aux troupes belligérantes. A cause du déchet, l'armée belge compte, le 20 août 1870, 83.350 hommes en armes desquels il faut encore déduire 18000 hommes pour garnir les fortifications d'Anvers. Un peu plus de 10.000 hommes sont également nécessaires pour protéger les autres places fortes et les dépôts du pays. Au total, l'armée d'observation (ou de campagne) belge

¹ *Emplacement, 1^{er} corps, 2^e division, 31 août 1870 ; Armée d'observation, 1^{er} corps, 2^e division. Tableau indiquant l'emplacement de la division pendant la journée du 1^{er} septembre 1870*, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 83 : Premier corps.

² *Emplacements des troupes de la 1^{ère} division. 1^{er} septembre (matin) et (soir)*, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 83.

³ MORRISSON (John), *La Vie Militaire, Mes Souvenirs...*, p. 16. A l'époque, John Morriison est sous-lieutenant dans la 3^e compagnie du 3^e bataillon d'infanterie. Il est en poste à Gros-Fays.

⁴ Section Historique du Grand Etat Major Prussien..., Première partie, II, p. 1065-1066.

⁵ Nous reproduisons en annexe le tableau exact de l'emplacement des troupes belges du 1^{er} corps aux dates du 31 août – 1^{er} septembre sur la base des tableaux conservés dans le dossier n° 83 du fonds 1870-1871 du Musée Royal de l'Armée.

compte 54.000 hommes répartis en deux corps. Seul le premier corps est envoyé dans le sud du Luxembourg tandis que l'autre garde l'entre-Sambre-et-Meuse suite à une décision prise en dernière minute¹. Les avant-postes belges du 1^{er} corps confinent au cours de la Semois qui se rapproche bien à certains endroits de la ligne frontière mais s'en éloigne parfois de plusieurs kilomètres en d'autres points, laissant des portions de territoires ouvertes au passage des belligérants.

C. Quel comportement les troupes belges doivent-elles adopter face aux belligérants ?

La position de neutralité implique nécessairement une attitude spécifique des avant-postes belges confrontés directement aux belligérants dont on ignore de prime abord les intentions lorsqu'ils franchissent la frontière belge. La première note d'instructions est rédigée le 6 août aux Affaires étrangères sous forme d'un courrier adressé par d'Anethan au ministre de la Guerre :

« La Guerre qui se poursuit entre deux Etats voisins de nos frontières pourrait donner lieu à des éventualités qu'il convient de prévoir. Le territoire de la Belgique est inviolable de droit, aucune force étrangère ne peut prétendre à y pénétrer ou à le traverser malgré nous ; si une tentative de ce genre était faite, notre armée se trouvant en état de légitime défense aurait à repousser l'agresseur par tous les moyens en son pouvoir. Mais en dehors de ce cas qui, j'aime le croire, ne se réalisera point, il faut peut-être s'attendre à voir soit des soldats isolés, soit des corps de troupes refoulés par l'ennemi jusque sur notre sol. Laisser ces troupes ou ces soldats regagner leur patrie serait leur permettre de recommencer la lutte, alors que si notre territoire ne leur avait pas servi d'asile, ils eussent été faits prisonniers ; ce serait donc indirectement augmenter l'armée de l'un ou l'autre des belligérants, contrairement aux allocutions qui découlent de la neutralité. En semblable occurrence, il faudrait désarmer même par la force, les bandes qui chercheraient un refuge chez nous, interner les soldats et sous-officiers et ne laisser circuler les officiers que s'ils donnent par écrit leur parole d'honneur qu'ils ne passeront point la frontière ; quant aux armes, elles ne pourront être restituées qu'après la conclusion de la paix. Je vous prie de vouloir bien donner aux chefs de corps des instructions dans le sens des principes qui viennent d'être **imposés** [souligné par nous] et qui sont du reste conformes au droit des gens². »

¹ DE VOS (Luc), *Het effectief...*, p. 170-171 ; DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique...*, II, p. 41 ; HAUTECLER (G.), *L'armée belge...*, p. 609.

² D'Anethan à Guillaume, Bruxelles, le 6 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 76 : Etat-major : ordres généraux.

Cette lettre est transmise le 10 août à Renard par le ministre de la Guerre Guillaume¹. Ces mêmes instructions sont également transmises pour information le 23 août au ministre de Belgique à Londres Beaulieu afin d'être communiquées au Cabinet de Saint-James. Il s'agit d'obtenir l'approbation du garant anglais².

Cette note a-t-elle été transmise aux officiers directement concernés sur le terrain ? Il semble que la note du 6 août ait été complètement oubliée par le lieutenant-général Renard, sans doute parce qu'au moment où il la reçoit le 10 août, l'armée belge est encore loin des frontières et qu'il n'est pas encore question de franchir la Meuse. Souvenons-nous également des réticences de Renard à adopter le dispositif luxembourgeois auquel il préférera jusqu'au bout le principe de concentration au cœur du pays. La note du 6 août ne figure en tous cas pas dans la correspondance adressée à Chazal. En réalité, jusqu'à la dernière semaine du mois d'août, pas la moindre instruction relative aux devoirs de la neutralité n'est transmise aux officiers commandant les unités de l'armée d'observation. Ils ignorent tout simplement le comportement adéquat à avoir face à des belligérants qui pénétreraient sur le territoire belge. Nous avons vu que d'Anethan croit bon de rappeler le 20 août 1870 ses instructions envoyées deux semaines auparavant. La bataille de Rezonville fait craindre au ministre des Affaires étrangères des complications militaires pour la Belgique³. De la part de d'Anethan, il s'agit non seulement d'une invitation à transmettre des instructions précises aux 4000 hommes de la brigade Cartiaux déjà présents dans le Luxembourg⁴ mais aussi d'une invitation à y envoyer davantage de soldats belges. Le Roi est par ailleurs informé de ce rappel de d'Anethan à Guillaume⁵. Comme démontré précédemment, il n'est pas impossible que la lettre du ministre ait contribué à décider le Souverain belge à envoyer tout le 1^{er} corps d'armée au sud de la Meuse⁶.

A mesure que le danger se rapproche, la non-transmission d'instructions claires aux avant-postes belges est de plus en plus évidente. Lors de la séance de la chambre du 24 août 1870, d'Anethan est interrogé par le député Pirmez sur l'attitude de l'armée belge en cas de conflit.

¹ Guillaume à Renard, Bruxelles, le 10 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93.

² D'Anethan (Bruxelles) à Beaulieu (Londres), le 23 août 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, VII, microfilm P. 1648.

³ D'Anethan à Guillaume, Bruxelles, le 20 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93.

⁴ Léopold II informe le Baron d'Anethan de cet envoi de troupes dans une lettre du 16 août. Lettre de Léopold II à d'Anethan, Bruxelles, le 16 août 1870, citée in LICHTERVELDE (Comte Louis de), *Léopold II...*, p. 111-112.

⁵ Guillaume à Renard, Bruxelles, le 20 août 1870, copie de cette lettre envoyée au Roi, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93.

⁶ Voir supra.

Le ministre des Affaires étrangères lit sa lettre du 6 août adressée à son collègue de la Guerre. Une bonne façon sans doute de justifier publiquement qu'il a rempli pour sa part les devoirs inhérents à sa fonction ministérielle¹. Le même jour, dans une lettre envoyée à Chazal, le Roi rappelle en y mettant des formes au commandant en chef de l'armée d'observation qu'en raison du statut spécial de la Belgique, il faut veiller à ce qu'aucun incident ne se produise inutilement à la frontière. Il rappelle que des instructions très précises doivent être transmises aux troupes à cet effet : « Nous devons en veillant scrupuleusement à l'accomplissement de nos devoirs internationaux le faire de façon à ne pas laisser croire que les assurances diplomatiques que nous avons reçues sont sans valeur. Je suis persuadé mon cher Général que vous avez fait donner aux troupes dans le Luxembourg des instructions écrites pour le cas où des détachements ou corps étrangers chercheraient à se sauver par chez nous. Ceux qui entreraient ne sont pas pour nous tout d'abord des ennemis, ils ne le deviendraient que s'ils persistaient malgré nos avertissements à passer en Belgique en armes »². Ce n'est donc pas un hasard du calendrier si Chazal envoie justement deux jours plus tard des instructions précises sur l'organisation et la mission des avant-postes. Ceci indique bien que le rappel royal était nécessaire car le commandant de l'armée d'observation n'avait pas songé à tous les casus qui pouvaient se présenter aux compagnies belges confrontées à des troupes étrangères. Il n'empêche, Chazal considère désormais la transmission de ces instructions comme une priorité. « Tous les officiers, sous-officiers et soldats devront avoir connaissance de ces instructions ; elles seront lues plusieurs fois aux appels ». Il convient de souligner ici les passages les plus importants des ordres du commandant en chef de l'armée d'observation. D'emblée, Chazal interdit à ses troupes de se rapprocher trop ostensiblement de la frontière, sans doute afin de ne pas provoquer des escarmouches inutiles ou des incursions involontaires en France : « Aucun officier, sous-officier ou soldat, sous quelque prétexte que ce soit, ne pourra franchir la frontière ni même s'en approcher à plus de un ou deux kilomètres, ni dépasser les avant-postes ». Il s'agit donc pour l'armée de créer une zone tampon et de s'établir un peu en retrait de la frontière. Le rôle des avant-postes est ensuite strictement défini par Chazal :

¹ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 24 août 1870, p. 76. Notons que De Ryckel cite pour cette séance la lecture d'autres instructions émanant des Affaires étrangères et de la Guerre, instructions qui ne figurent dans aucun des documents conservés dans les archives. Il s'agit manifestement d'un résumé des principales instructions formulées par le ministère des Affaires étrangères et celui de la Guerre au cours du mois d'août. Ce résumé et la façon dont il est présenté sont trompeurs parce que si l'on ne retourne pas au compte-rendu de la Chambre, ils donnent l'impression que les instructions citées étaient déjà formulées telles quelles à la date du 24 août alors qu'une partie d'entre elles ne le seront qu'*in extremis*, à la date du 29 août. DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique...*, II, p. 54. Voir infra.

² Léopold II à Chazal, Bruxelles, le 24 août 1870, MRA, Fonds Chazal, F.1. doc n° 353-357.

« Tous ces postes sont militairement établis et militairement gardés. Les officiers qui les commandent étudieront les moyens de les défendre, de s'y maintenir et feront exécuter s'il est nécessaire quelques travaux pour atteindre ce but. Ils en demanderont au préalable l'autorisation au général de brigade. Ils étudieront et feront reconnaître les chemins par où ils pourraient être attaqués et ceux qu'ils auront à suivre pour se replier sur les postes de soutien, ou sur le point de concentration déterminé. Ils ne permettront à aucune personne étrangère à l'armée de visiter leur poste. Ils feront des reconnaissances journalières et de petites patrouilles la nuit pour se rendre compte de tout ce qui se passe autour d'eux. Ils exerceront en un mot la plus grande vigilance pour ne pas avoir le déshonneur d'être surpris. Ils ne perdront pas de vue que dans leurs reconnaissances et patrouilles ils ne doivent jamais dépasser la frontière, ni même s'en rapprocher de trop près. »

Chazal cherche avant tout à prévenir des initiatives belliqueuses au sein de l'armée belge. Le vocabulaire employé ensuite pour définir la manière dont les troupes étrangères doivent être reçues en Belgique est éclairant. La politesse, la courtoisie, les plus grands égards sont recommandés par le commandant de l'armée d'observation :

« On n'oubliera pas que nous n'avons pas d'ennemis et avant d'employer la force pour repousser la troupe étrangère signalée, on la fera prévenir qu'elle est sur un territoire neutre et dont l'inviolabilité a été reconnue et garantie par tous les gouvernements. On l'invitera courtoisement à se retirer ou à déposer les armes. Dans ce cas on accueillera avec bienveillance les officiers, sous-officiers et soldats, et je donnerai des ordres pour les faire diriger sur les lieux que j'indiquerai. On ne fera usage des armes que pour se défendre si on est attaqué, ou pour repousser des troupes qui n'obtempéreraient pas à l'invitation courtoise qui leur aurait été faite de se retirer ou de déposer leurs armes. Si les troupes des belligérants continuaient sur notre territoire un combat engagé entre elles, on les préviendrait d'avoir à cesser la lutte, et si cet avertissement fait avec les plus grands égards et dans les termes les plus polis, n'était pas écouté, on se mettrait immédiatement en mesure d'intervenir d'autorité au premier ordre que j'en donnerai. Mais avant d'agir, on fera prévenir le général commandant la brigade, qui avertira directement le général en chef et attendra ses ordres pour entrer en action, à moins qu'il n'y ait nécessité absolue de défendre immédiatement la position »¹.

Il existe entre ces instructions et celle du 6 août précédemment indiquée une contradiction fondamentale que Chazal a peut-être ignorées s'il n'a pas eu connaissance des recommandations du ministre des Affaires étrangères. D'un côté, Chazal inclut dans la procédure une invitation « courtoise » aux belligérants à se retirer ; de l'autre au contraire, la note du ministère des Affaires étrangères indique qu'on doit les désarmer instantanément pour éviter justement qu'ils ne retournent en France continuer la lutte. Alors que les commandants

¹ Chazal aux commandants des deux corps de l'armée d'observation, Quartier général à Namur, le 26 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 72 : Instructions données en 1870 par Chazal et Guillaume.

des deux corps de l'armée d'observation relaient le 27 août les instructions de Chazal auprès des commandants de division¹, Chazal envoie le même jour à Bruxelles, pour information, une copie de ses instructions personnelles². Les courriers entre le quartier général de Chazal à Namur, le ministère de la Guerre et le quartier général royal à Bruxelles doivent se croiser car, dans la même journée, Guillaume envoie pour sa part à Renard de nouvelles instructions qui s'efforcent d'effacer les approximations pouvant surgir de la note du 6 août. A présent que tout le premier corps est en route pour le sud de la province du Luxembourg, déclare Guillaume, il s'agit de définir scrupuleusement sa mission :

« 1° Si un corps de troupes, acculé à la frontière, se réfugiait sur notre territoire sans être poursuivi, il faudrait procéder à son désarmement et à son internement. Si ce corps était poursuivi jusque sur notre territoire, il faudrait s'interposer entre les belligérants et repousser, au besoin par la force, tous ceux d'entre eux, poursuivants ou poursuivis, qui ne consentiraient pas à évacuer le pays ou à déposer les armes.
2° Si un corps de troupes voulait entrer sur notre territoire pour faciliter une manœuvre ou la rendre plus rapide, ou pour tourner l'ennemi, nos troupes devraient barrer le passage et envoyer un parlementaire pour réclamer la retraite volontaire³. »

Guillaume accompagne encore sa note d'une recommandation solennelle à l'extrême prudence. Il faut « prévenir les excès de zèle des commandants des détachements. On ne devra faire usage de la force qu'à la dernière extrémité et en cas de nécessité résultant du refus d'obtempérer aux sommations de respecter le territoire. Une incursion, un simple passage de l'une des parties saillantes de la frontière, peut n'être qu'une simple erreur d'un officier subalterne ». A nouveau, cette modération tranche étrangement avec les instructions du 6 août beaucoup plus catégoriques sur l'inviolabilité de la moindre portion de territoire. Le 28 août, Guillaume transmet une copie de ses instructions au ministère des Affaires étrangères accompagnée également de l'extrait le plus significatif des instructions transmises par Chazal le 26 août. Dans le même courrier, il signale qu'il a demandé au ministère des Finances et de l'Intérieur la collaboration des douaniers et des gouverneurs pour les mesures de surveillance et de balisage des frontières⁴. D'Anethan ne semble pas remarquer les contradictions qui

¹ Instructions du commandant du 2^e corps aux commandants des 4^e et 5^e divisions, brigade de cavalerie, artillerie, le 27 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 87 : 2^e corps, correspondance expédiée ; Instructions du commandant du 1^{er} corps aux commandants des 1^e, 2^e, 3^e divisions, à la cavalerie et à l'artillerie, le 27 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 85 : Premier corps, correspondance expédiée.

² « J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint, les copies des instructions que j'ai données aux généraux sous mes ordres ». Chazal (Namur) à Guillaume (Bruxelles), le 27 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 72. Le même document est contenu dans le dossier n° 76 : Etat-major : ordres généraux.

³ Guillaume à Renard, Bruxelles, le 27 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93.

⁴ Guillaume à d'Anethan, Bruxelles, le 28 août 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, VII, microfilm P. 1648. Voir supra.

existent entre les instructions de Guillaume et les siennes. Il approuve ces instructions qu'il transmet d'emblée à Beaulieu afin d'en informer à nouveau le gouvernement britannique. Il précise que « ces instructions sont de tous points conformes aux principes posés dans la lettre que j'ai adressée au ministre de la Guerre [6 août] et dont je vous ai donné connaissance sous la date du 23 de ce mois »¹. Lorsque nous comparons les instructions entre elles, nous constatons que les instructions de Chazal et Guillaume sont plus modérées mais aussi plus difficiles à concrétiser sur le terrain, à cause de la diversité des casus pris en compte. Les instructions de Guillaume prévoient ainsi d'interdire à un quelconque belligérant la possibilité de manœuvrer par la Belgique ; mais le ministre de la Guerre ne se rend pas compte qu'en prévoyant, à l'instar de Chazal, une procédure de sommation suivie d'une retraite volontaire des belligérants, il laisse la porte ouverte à une forme de manœuvre déguisée : « Excusez-nous messieurs les soldats belges, nous ne faisons que passer ». En revanche, plus pragmatique mais beaucoup moins diplomatique, la note du 6 août prévoyait de façon unilatérale l'arrestation et l'internement de tous les soldats pénétrant sur le sol belge, pour éviter justement qu'ils ne se servent du territoire belge en prétextant d'une erreur involontaire.

Une question demeure en suspens : les instructions gouvernementales ont-elles été transmises jusqu'aux avant-postes avant la bataille de Sedan ? Ont-elles franchi les multiples échelons de l'armée belge, depuis le quartier général à Bure jusqu'aux commandants de compagnies présentes sur la Semois en passant successivement par les commandants de corps, de division, de brigade, de régiments et de bataillons ? Il est curieux de découvrir dans la correspondance générale de l'armée d'observation que Chazal envoie le 29 août au commandant du 1^{er} corps la lettre suivante :

« Comme suite aux instructions que je vous ai adressées sur la conduite que doivent tenir les troupes stationnées sur la frontière, je vous transmets celles émanant du gouvernement sur le même sujet. Veuillez faire que chacun en ait connaissance, s'en pénétre et s'y conforme sans rien y ajouter ni retrancher². »

Chazal cherche désormais à parer au plus pressé. Il joint à son courrier une copie de la note du 6 août signée par d'Anethan. En revanche, nous ne trouvons pas de trace dans cette correspondance de la note du 27 août élaborée par Guillaume, pourtant beaucoup plus

¹ D'Anethan (Bruxelles) à Beaulieu (Londres), le 29 août 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, VII, microfilm P. 1648.

² Chazal (Namur) au lieutenant général commandant le 1^{er} corps de l'armée d'observation (Namur), le 29 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 76.

complète. Est-il possible que Chazal ait pris la liberté de ne pas la transmettre ? Chazal a-t-il jugé que cette note, qui arrive juste après la sienne, risquait d'embrouiller les troupes ou de faire double emploi ? Une dernière hypothèse est que Renard, pas avare en approximations depuis le début de la campagne, ne l'ait tout simplement pas transmise¹. Quoi qu'il en soit, après des instructions aussi précises et aussi formelles que celles du 26 août, la légèreté avec laquelle Chazal surajoute les consignes gouvernementales laisse songeur. En langage populaire, nous pourrions dire que Chazal transmet « la patate chaude » à son subordonné. La correspondance du 1^{er} corps indique que des instructions supplémentaires sur le comportement à adopter face aux belligérants sont bien transmises le 31 août aux commandants des 3 divisions, à la cavalerie et à l'artillerie, sans préciser toutefois de quelles instructions il s'agit². Ces mêmes instructions ne sont portées à la connaissance des commandants des divisions du 2^e corps que le 1^{er} septembre³. Les dates indiquées nous laissent dubitatifs quant à leur transmission, leur pleine compréhension et stricte application jusqu'à l'échelon des compagnies le 1^{er} septembre⁴.

Pour information, il convient de préciser qu'une note rédigée aux alentours du 29 août au ministère des Affaires étrangères vient encore compléter les instructions précédentes. Manifestement, le ministère des Affaires étrangères n'évacue pas la possibilité d'une alliance avec un des belligérants si la Belgique s'avérait trop faible sur le plan militaire. Elle précise

¹ Chazal (Namur) au lieutenant général commandant le 1^{er} corps de l'armée d'observation (Namur), le 29 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 76. La lettre envoyée par Chazal indique que le courrier contenait deux annexes. La première annexe est la note des Affaires étrangères du 6 août, la deuxième annexe est une feuille de brouillon sur laquelle les différents officiers ayant reçu la note attestent de la bonne remise du courrier. Etant donné l'état lacunaire de certaines correspondances, on peut à la limite se risquer à supposer que la deuxième annexe n'était pas cette feuille de brouillon mais bien la note de Guillaume du 27 août, sans aucune certitude.

² Instructions envoyées aux commandants des 3 divisions, à la cavalerie, à l'artillerie, le 31 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 84 : Premier corps : registre de correspondance confidentielle expédiée.

³ « Comme suite aux instructions que je vous ai adressées par ma dépêche du 28 c¹ N°148, sur la conduite que doivent tenir les troupes stationnées sur la frontière, je vous transmets celles qui émanent du gouvernement sur le même sujet. En suite de la dépêche du commandant du 2^e corps de l'armée d'obs, j'ai l'honneur de vous prier de faire en sorte que chacun en ait connaissance, s'en pénètre et s'y conforme, sans rien y ajouter ou retrancher ». Général Dupont aux commandants des divisions du 2^e corps, le 1^{er} septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier 49bis : *Cinquième division : registre de correspondance reçue*, cité dans BRUNEL (Nicolas), *La Belgique...*, p. 79.

⁴ Les instructions de Chazal semblent le plus avoir marqué les esprits. En effet, quelques années plus tard, au cours d'une polémique entre *La Belgique militaire* et la *Militair-Literatur Zeitung*, le journal belge se servira des instructions de Chazal pour justifier le comportement irréprochable des troupes à la frontière. Détail piquant, le début des instructions de Chazal ordonnant aux soldats belges de se trouver au moins à un ou deux kilomètres de la frontière n'est pas cité par *La Belgique militaire*. Cet oubli n'est bien entendu pas un hasard. Qui plus est, aucune allusion n'est faite aux instructions gouvernementales pourtant beaucoup plus rigoureuses, ce qui indique à tout le moins qu'elles n'ont pas marqué les esprits. *La Belgique militaire*, le 25 avril 1875, p. 501-504.

les modalités d'une alliance éventuelle avec un « corps poursuivant » qui n'aurait pas violé en premier le territoire belge :

« Les instructions préparées par les Départements des Affaires étrangères et de la Guerre traitent des rapports qui peuvent s'ouvrir entre notre armée d'observation et une force étrangère arrivant sur notre territoire. Or, il est à prévoir que notre armée se trouvera en relations non seulement avec le corps poursuivi, mais avec le corps poursuivant. Quelles sont les règles à adopter à l'égard de ce dernier ? Nulle difficulté lorsque le premier dépose les armes et se laisse interner. L'autre belligérant, dans cette hypothèse, n'a évidemment aucune action à exercer sur notre territoire. Mais si le corps poursuivi ne cédait pas à l'invitation de déposer les armes et si, par suite, un conflit s'engageait entre lui et les forces belges, on se trouverait devant une violation flagrante de notre neutralité. L'autre belligérant en pareil cas, n'aurait à intervenir que si la Belgique était impuissante à faire respecter elle-même les droits attachés à sa qualité de neutre. Ce serait là une question d'appréciation que le commandant de l'armée belge devrait, si les circonstances le permettaient, soumettre au Gouvernement du Roi. Que si la marche précipitée des événements militaires rendait ce recours impossible, nos généraux ne perdraient pas de vue que le droit de la Belgique est de repousser la force par la force et que, ce but atteint, leur rôle ne doit pas aller au-delà. C'est à ce point de vue qu'ils se placeraient dans l'hypothèse où l'insuffisance de leurs moyens, les mettrait en situation de combiner leurs opérations avec celles du belligérant qui ne serait pas l'agresseur »¹.

Ces instructions complémentaires sont à nouveau transmises pour information à Beaulieu le 30 août 1870². Le 31 août Beaulieu, communique les diverses mesures prises par la Belgique à Granville. Ce dernier réagit tardivement par une lettre datée du 3 septembre, qui curieusement n'est transmise à Beaulieu que le 8 septembre³. A-t-elle été antidatée ? Granville se borne dans cette lettre à qualifier les mesures belges de « très judicieuses ». Ce retard et cette réponse laconique sont sans doute liés aux nombreuses informations qui parviennent au *Foreign Office* pendant les combats de Sedan et à la nécessité pour Granville d'y voir plus clair. Durant ces journées critiques, Granville a en effet été informé par l'intermédiaire de son ministre à Bruxelles Lumley du franchissement des frontières belges par de nombreux cavaliers français échappés de Sedan⁴.

¹ Copie conforme au document remis par le ministre des Affaires étrangères au ministre de la Guerre, Bruxelles, s.d., MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 72 : Instructions données en 1870 par Chazal et Guillaume ; Le même document, adressé au Général Jorissen mais à nouveau non daté, se trouve dans le dossier n° 93 : ministère de la guerre : correspondance ; une copie du même document, datée du 29 août, se trouve dans les archives du ministère des Affaires étrangères, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, VII, microfilm P. 1648

² D'Anethan (Bruxelles) à Beaulieu (Londres), le 30 août 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, VII, microfilm P. 1648.

³ Beaulieu (Londres), à d'Anethan (Bruxelles), le 8 septembre 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, VII, microfilm P. 1648.

⁴ Voir infra.

V. Les échappés de Sedan et le franchissement de la frontière belge

Au cours de la journée du 31, avant de gagner la position de Sedan, l'armée française est en pleine déroute. Les Allemands capturent un grand nombre de prisonniers sur les routes menant à Sedan. Dans le désordre général, des unités françaises gagnent déjà Mézières¹. Certaines d'entre elles traversent le territoire belge pour éviter d'être capturées par les Allemands. Ainsi le colonel Sûter, commandant d'artillerie de la division L'Hérillier, qui de Saint-Menges avec les hommes sous son commandement, gagne Mézières par Nouzon en traversant préalablement la Belgique sur une longueur de quatre kilomètres². Le Colonel Sûter a vraisemblablement emprunté la route de Sugny – Pussemange qui sera d'ailleurs empruntée par la suite par la plupart des autres fuyards. Ensuite au cours de la journée du 1^{er} septembre, les informations contradictoires du haut commandement, l'âpreté des combats, la démoralisation générale, la peur aussi d'être capturé ou tué par l'ennemi, enfin l'orientation sud-nord très tentante des chemins forestiers au nord de la position de Sedan, poussent un grand nombre de soldats français en direction du territoire belge.

Dès 6 h 30 du matin, de violents combats s'engagent au sud-est de la position vers le village de Daigny. La 4^e division française est chargée de couvrir le village. Partie à 6h de son campement à proximité du calvaire d'Illy, elle franchit le Fond de Givonne – qui se jette à Bazeilles dans la Chiers – et cherche à s'établir sur le plateau qui domine le village de Daigny sur la rive gauche. Les troupes allemandes sont postées dans les bois qui bordent le plateau depuis la veille au soir. Deux heures après le début des combats, le 3^e Zouaves français est débordé par les saxons et reflue du plateau vers le ruisseau de la Givonne sous un feu nourri et meurtrier. D'autres corps français (56^e de ligne, 1^{er} bataillon de Chasseurs, 3^e Tirailleurs algériens (turcos), etc.) participent à l'opération. Ils tentent désespérément de protéger le village de Daigny qui est bientôt contrôlé par les Allemands. Les Français regagnent leurs positions du bois de la Garenne à quelques exceptions près³. Comme l'explique le rapport du

¹ VINOY (Joseph) (général), *Campagne de 1870-1871...*, p. 39 ; PALAT (Barthélemy-Edmond), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 499.

² PALAT (Barthélemy-Edmond), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 510 ; *Historique de l'artillerie de la 3^e division par le colonel Sûter* (24 juillet 1871), in *Revue d'histoire*, rédigée à l'Etat-major de l'armée, section historique, Paris, Chapelot, n° 68, août 1906, p. 470-471.

³ *Journal privé du colonel d'Andigné, chef d'Etat-major ; Rapport du chef d'escadron d'Etat-major Warnet au général Hartung, directeur du personnel ; Historique du 1^{er} bataillon de Chasseurs à pied ; Rapport du chef de bataillon Hervé, commandant la portion du 3^e régiment de Zouaves, à l'armée*. Tous ces documents sont reproduits dans *Revue d'histoire*, rédigée à l'Etat-major de l'armée, section historique, Paris, Chapelot, n° 68, août 1906, p. 472-484.

colonel d'Andigné, chef d'Etat-major de la 4^e division, blessé au cours des combats et capturé par l'ennemi, la route du Fond de Givonne est alors bien tentante pour tous ces soldats français complètement démoralisés : « Le reste de nos troupes a regagné le campement, mais en laissant bien du monde dans la vallée, car ce ravin de Givonne, abrité par son encaissement et suivi par une excellente route qui conduit directement en Belgique, et par le bois à Mézières, offrait de vives tentations à des hommes découragés »¹.

Une bonne partie du 3^e Zouaves avec le drapeau frappé de l'aigle, sous les ordres du lieutenant-colonel Méric, plutôt que de regagner le campement, prend la route de Belgique tandis que l'autre partie sous les ordres du commandant Hervé franchit la Givonne pour rejoindre le gros de la division. Le 3^e Zouaves est accompagné dans sa fuite de trois cents hommes de divers corps (56^e de ligne, 1^{er} bataillon de Chasseurs, 3^e Tirailleurs)². Les rapports des différents officiers ayant vécu cette débâcle sont contradictoires selon qu'ils ont ou qu'ils n'ont pas quitté le champ de bataille. Le rapport du chef d'escadron d'Etat-major Warnet laisse penser que la partie du 3^e Zouaves dirigée par le lieutenant-colonel Méric est partie uniquement lorsque le canon prussien a commencé à tonner vers une heure de l'après midi entre Saint-Menges et Fleigneux. Le lieutenant-colonel aurait alors pris conscience de l'encerclement de la position et aurait procédé à une percée héroïque au nord³. De son côté, le rapport du colonel d'Andigné est relativement ambigu – s'agit-il de protéger la réputation de ses hommes ? – sur la chronologie des faits⁴. Le colonel semble de prime abord confirmer que le 3^e Zouaves s'est séparé en deux après que « le soleil avait déjà franchi le zénith⁵ » mais la façon dont le colonel d'Andigné glisse en fin de rapport sur la séparation du 3^e Zouaves en deux colonnes distinctes, sans plus aucune indication chronologique, nous paraît suspecte. D'autres détails suspects émaillent d'ailleurs le rapport Warnet : l'artillerie allemande n'a pas

¹ *Journal privé du colonel d'Andigné, chef d'Etat-major...*, p. 474

² PALAT (Barthélemy Edmond), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 530 ; *Rapport du chef de bataillon Hervé...*, p. 483-484.

³ « Il était environ une heure de l'après-midi ; je fus tout à coup surpris de voir des coups de canon partir d'une position entre les villages de Saint-Menges et de Fleigneux ; c'était une batterie prussienne qui ouvrait son feu, en même temps que des bataillons ennemis s'avançaient sur nos derrières, pour venir couper la route d'Illy à Corbion. (...) Il devenait de toute évidence, que nous allions être complètement enveloppés et que nous serions forcés de mettre bas les armes ; il n'y avait plus, pour échapper à la captivité, qu'un seul moyen celui de marcher droit à l'ennemi et de nous frayer un passage à travers la ligne. Le lieutenant-colonel Méric, commandant le 3^e Zouaves, fut de cet avis ; il forma sa troupe en colonne, suivi de quelques hommes du 56^e de ligne et du 3^e Tirailleurs ; et nous prîmes à travers champs, en arrière du village d'Illy, pour gagner la route de Corbion au moulin d'Olly, sous le feu de l'artillerie prussienne ». *Rapport du chef d'escadron d'Etat-major Warnet...*, p. 478-479.

⁴ *Journal privé du colonel d'Andigné, chef d'Etat-major...* La façon très compréhensive avec laquelle cet officier parle de la route de Belgique, comme une source de tentation pour ses hommes découragés, nous incline à penser que cet officier a lissé quelque peu son rapport.

⁵ Cet élément vient dans son récit avant la séparation du 3^e Zouaves en deux colonnes distinctes.

commencé à pilonner les positions françaises depuis Saint-Menges à partir d'une heure puisque cette dernière a acquis la supériorité sur l'artillerie française depuis Saint-Menges dès 10h30 du matin. Quant à l'artillerie du XI^e corps, elle est déployée complètement à l'est de Saint-Menges à 11 heures, épaulée par l'artillerie du Ve corps. Le tout forme une puissante ligne de feu de Floing à la forêt des Ardennes, ligne d'artillerie allemande qui a profité dès le début de sa supériorité pour battre tous les débouchés découverts de l'armée française¹. L'historique du Grand Etat-major prussien note d'ailleurs à ce moment que « des petits corps français » tentent « de remonter la vallée de la Givonne sur les hauteurs pour s'échapper dans la direction du nord-ouest » et indique l'apparition de la cavalerie française qui menace un moment la gauche des batteries prussiennes². Du même historique, l'on peut aisément déduire que la route de Belgique par le moulin d'Olly est coupée vers 11h00 du matin et que l'encercllement de la position de Sedan est achevé au plus tard à midi³. Deux autres rapports d'officiers français sont plus honnêtes car ils indiquent que les fuyards du 3^e Zouaves et du 56^e de ligne ont bien pris la route de Belgique mais beaucoup plus tôt dans la matinée, soit dès la retraite de Daigny. Ainsi le rapport du chef de bataillon Hervé commandant la frange du 3^e Zouaves restée sur le champ de bataille :

« A partir de ce moment [retraite de Daigny], le régiment se trouva divisé en deux parties. Cette fraction, qui rejoignit la compagnie du drapeau, fut aperçue vers 9 heures du matin sur les hauteurs où nous avons passé la nuit ; depuis ce moment, on n'en eut pas de nouvelles. M. le lieutenant-colonel Méric d'ailleurs eut son cheval tué dès le commencement de la fusillade du plateau de Daigny et n'avait plus reparu »⁴.

Un autre rapport anonyme dressant l'historique du 1^{er} bataillon de Chasseurs à pied chargé de suivre le 56^e de ligne pendant les combats de Daigny, indique qu'un grand nombre de soldats de ce corps prennent également la direction de la Belgique tôt dans la matinée :

« (...) notre colonne arriva vers 6h30 sur la route qui conduit de Sedan à Givonne ou aussi en Belgique. Nous remarquons que le 56^e prend la route de Belgique (sept ou huit compagnies)⁵. »

¹ PALAT (Barthélemy Edmond), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 571-572 et p. 577 ; Section Historique du Grand Etat-major prussien..., Première partie, II, p. 1155-1157.

² Section Historique du Grand Etat-major prussien..., Première partie, II, p. 1157.

³ DUQUET (A.), *La Victoire à Sedan...*, p. 259-263 ; Section Historique du Grand Etat-major prussien..., Première partie, II, p. 1155-1157.

⁴ *Rapport du chef de bataillon Hervé...*, p. 483

⁵ *Historique du 1^{er} bataillon de Chasseurs à pied...*, p. 480.

Le rapport du chef d'escadron Warnet indique bien que quelques hommes du 56^e de ligne accompagnent le 3^e Zouaves dans sa fuite, mais vers une heure de l'après-midi, quand tout semble perdu. S'agit-il d'autres soldats du 56^e que ceux-là qui prennent la fuite quelques heures plus tôt ? Warnet cherche manifestement à dissimuler qu'il est parti beaucoup plus tôt du champ de bataille¹ ? Son rapport est encore confondu par l'historique du 3^e Tirailleurs algériens qui indique avec beaucoup de franchise que les échappés « suivirent, le matin d'assez bonne heure, le mouvement du 3^e Zouaves et du 56^e de ligne vers la frontière belge, par la route de Bouillon »².

Quoi qu'il en soit, une fois qu'il a atteint la frontière de Belgique, le 3^e Zouaves est confronté à de nouvelles difficultés. Va-t-il se faire interner, bénéficiera-t-il d'une aide complaisante des unités belges ou parviendra-t-il à échapper à leur vigilance ? Le rapport Warnet indique comment le 3^e Zouaves a pu regagner Hirson sans être inquiété en longeant la frontière belge à travers bois jusque Gespunsart. Des détails nous laissent penser qu'en réalité, comme la majorité des unités françaises, les échappés ont emprunté la route de Corbion-Sugny-Pussemange pour rentrer sur le territoire français à hauteur de Gespunsart. En effet, le chef d'escadron Warnet indique que la colonne a délibéré à Corbion avant de se décider à longer la frontière belge à travers bois pendant la nuit. L'alibi patriotique est soigneusement mis en évidence : « ...nous voulions rester complètement libres et pouvoir continuer à combattre pour sauver notre pays ». Or, Corbion est situé en Belgique et non sur la frontière. En outre, les forêts qui jouxtent la frontière ne sont guère faciles à traverser, encore moins la nuit ; et pour achever de nous convaincre, Corbion est relié à Gespunsart par un bon chemin passant par Sugny et Pussemange. Warnet pousse cependant la précision jusqu'à indiquer la présence d'un guide dont l'identité n'est pas déclinée, qui aurait évité à la colonne de franchir sans le savoir la frontière belge, alibi s'il en est de la motivation des soldats à ne pas se faire interner

¹ L'historien militaire Palat tranche : « Le 3^e Zouaves a quitté les abords nord-est de Daigny pour regagner ce village, quand il est pris entre deux feux. Il reflue sur les hauteurs sous une pluie de balles et d'obus et se jette en désordre, après des pertes sérieuses, dans les jardins et le parc au nord du village. (...) il est coupé en deux fractions. L'une, la moins considérable, sous les ordres du commandant Hervé, se porte sur les hauteurs de la rive gauche, près du 3^e Tirailleurs et rejoint ensuite le reste de la division. L'autre, avec l'aigle, gagne la frontière belge par Olly, puis Rocroy, Signy-le-Petit et Hirson, d'où elle est dirigée par voie ferrée, le 5 septembre, sur Paris ». PALAT (Barthélemy Edmond), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 530. Palat déduit ces faits de la lecture des différents rapports mais il ne signale pas les contradictions dans ces rapports qu'il ne cite d'ailleurs qu'imparfaitement, lui toujours si prompt à donner des références exactes.

² DARIER-CHATELAIN (lieutenant au corps), *Historique du 3^e Tirailleurs algériens*, ouvrage rédigé d'après les ordres du colonel Boitard ; Constantine, Georges Heim, 1888, p. 340, cité d'après DUQUET (A.), *La Victoire à Sedan...*, p. 264. C'est aussi l'avis partagé par l'histoire du Colonel prussien Borbstädt. BORBSTÄDT (Oberst. A.), *Opérations des armées allemandes depuis le début de la guerre jusqu'à la catastrophe de Sedan*, traduit de l'allemand par le Capitaine E. Costa de Serda, Paris, Dumaine, 1872, p. 666, cité dans DUQUET (A.), *La Victoire à Sedan...*, p. 273.

en Belgique. La fin du rapport trahit visiblement une certaine inquiétude : « Tels sont les faits qui ont motivé notre départ du champ de bataille, alors qu'il était évident que tout était perdu. (...) Nous sommes partis en ordre, avec ce que nous avons pu réunir de la division et nous avons forcé la ligne ennemie essuyant un feu terrible en la traversant... »¹. La perspective de la cour martiale a sans doute aidé cet échappé de Sedan dans la rédaction de son rapport car en fait de guide belge, il semble que le 56^e de ligne ait bénéficié dans sa fuite de la complicité de douaniers belges présents sur la frontière. Le témoignage du général Canonge, commandant du 56^e de ligne échappé de Sedan, recueilli par Alfred Duquet bien longtemps après les faits, est éclairant et vient clore le débat :

« Le général Canonge nous a déclaré, au dîner de la *Plume et l'Epée*, le 18 mars 1903, que des fractions du 3^e zouaves, du 56^e de ligne, du 3^e turcos [Tirailleurs algériens] étaient sorties du champ de bataille, avaient pris la route de Bouillon et étaient entrés en Belgique où les douaniers leur avaient dit : 'Dépêchez-vous, passez-vite, afin que les Prussiens ne nous disent rien.' Les échappés s'étaient hâtés autant que la fatigue le leur permettait, étaient rentrés en France par Gespunsart et avaient gagné Mézières². »

La complicité de certains agents belges semble donc avérée. L'exemple du 3^e Zouaves allait être suivi durant la matinée par d'autres unités. Selon les rapports laissés par les soldats, il ne s'agit presque jamais de départs volontaires. La violence des combats et la nécessité de s'échapper les ont poussés « naturellement » vers la frontière. Ainsi, le 1^{er} bataillon du corps franc (1^{ère} Légion) a reçu pour mission le 30 août d'occuper le village de la Chapelle, situé au nord-est de Sedan à l'orée de la forêt d'Ardennes qui borde la frontière belge. Dans la matinée du 1^{er} septembre, une forte colonne de cavalerie et deux régiments d'infanterie se présentent. Selon le rapport du capitaine Marconnier, après une lutte acharnée de deux heures où ils subissent de fortes pertes, submergés par le nombre, ils se replient vers le bois³. Le capitaine Marconnier, commandant la 1^{ère} compagnie se propose d'attendre la nuit pour gagner Sedan à travers bois :

« Nul poteau indicateur ne faisant connaître la frontière belge, j'avais placé mes hommes dans un bois que j'ai su peu après être sur le territoire belge. M. le capitaine Sarazin, du 5^e régiment d'infanterie belge⁴ se présenta suivi de deux Chasseurs à

¹ *Rapport du chef d'escadron d'Etat-major Warnet...*, p. 479-480.

² DUQUET (A.), *La Victoire à Sedan...*, p. 256.

³ Rapport du capitaine Marconnier, commandant la première compagnie du 1^{er} bataillon du corps franc (1^{ère} légion), in *RH*, n° 68, août 1906, p. 469-470.

⁴ L'organigramme de l'armée conservé dans le fonds 1870-1871 recoupe cette information. Le Capitaine Sarazin est le commandant de la 4^e compagnie du 1^{er} bataillon du 5^e régiment d'infanterie de Ligne. Cette compagnie fait partie de la deuxième division du 1^{er} corps de l'armée d'observation. *Etat des cadres de MM. les officiers. 5^e*

cheval, et me fit observer que j'avais franchi la frontière, m'invitant pour observer la neutralité à repasser sur le sol français »¹.

Le capitaine Sarazin accepte de recevoir après les avoir désarmés les blessés français. Mais au même moment, une colonne de Hussards prussiens de la Garde pousse le capitaine Marconnier à demander la protection du sol belge. Le récit indique bien la manière dont procèdent les unités belges pour faire respecter le territoire. Le capitaine procède alors au désarmement des corps français avant de se présenter aux soldats allemands :

« Le capitaine commandant, von der Groeben, se présenta et le capitaine Sarazin lui déclara la position difficile dans laquelle nous nous étions trouvés et lui assura que la neutralité n'avait pas été violée, et que la Belgique était restée dans les exigences voulues. M. von der Groeben, M. Sarazin et moi, nous avons constaté que chacun s'était conformé au droit de l'honneur et du droit des gens, et nous sommes engagés chacun à rendre compte officiellement à notre gouvernement »².

Le capitaine Marconnier a vraisemblablement emprunté avec ses hommes la route de Sedan à Bouillon où est stationnée la compagnie belge du capitaine Sarazin³. Un grand nombre de troupes qui participaient au combat au nord de la position vers le village d'Illy sont confrontées à la même situation. Pris en tenaille en matinée entre les batteries allemandes établies sur les hauteurs de la Givonne vers Daigny et celles établies progressivement au nord d'Illy vers Saint-Menges et Fleigneux, ils sont placés devant le dilemme suivant : soit se faire tuer sur place ou se faire capturer pour les plus chanceux, soit battre en retraite vers la forêt d'Ardenne au nord-est de Sedan. Pour y accéder, les échappés disposent de la route impériale Sedan – Bouillon qui traverse la Givonne au village du même nom. La Givonne est par ailleurs bordée d'un chemin vers le moulin d'Olly (chemin du Lazaret qui conduit vers le moulin puis dans les bois au nord d'Illy écumés par la cavalerie prussienne) par lequel les fuyards en provenance du plateau de Floing – Illy aboutiront à la route de Bouillon. Cette route n'est barrée par les Allemands qu'entre 11h00 et midi et conduit tout droit vers la frontière belge. De façon très convaincante, en citant de nombreux documents à l'appui de sa thèse (historique des unités françaises et allemandes, conditions topographiques) Duquet conteste la légende des « perceurs de Sedan » « vers l'ouest » en direction de Mézières. Il prouve que les échappés du 1^{er} septembre n'ont pu depuis Sedan se « diriger vers l'ouest » en

régiment d'infanterie (2^e division), MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 68 : Organisation ; *Emplacement, 1^{er} corps, 2^e division, 31 août 1870*, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 83 : Premier corps.

¹ Rapport du capitaine Marconnier..., p. 470.

² Rapport du capitaine Marconnier..., p. 470.

³ *Emplacement, 1^{er} corps, 2^e division, 31 août 1870*, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 83 : Premier corps.

traversant, comme ils le prétendent, les bois à la limite frontalière entre la Belgique et la France. Ces derniers ont tous dû emprunter d'une façon ou d'une autre la route Corbion – Sugny – Pussemange – Gespunsart¹. Duquet affirme même, sans citer ses sources, qu'ils ont été très bien reçus par la population belge de Corbion où ils ont fait une halte². Une fois entrés en France à Gespunsart, les échappés traversent le village de Neufmanil puis franchissent la Meuse à Nouzon. Dans la mesure où ils circulent non en troupe compacte mais en groupes plus ou moins denses, certains choisissent ensuite de se diriger vers le sud et de gagner Mézières ; d'autres se dirigent vers l'ouest et passent la nuit à Renwez ou Sécheval³.

C'est le même chemin qui sera emprunté par une partie importante de la cavalerie française. Cette dernière défend le plateau d'Illy contre les Ve et XI corps allemands prenant à revers la position de Sedan. Les généraux Margueritte et Brahaut ont le projet d'enfoncer l'artillerie des Ve et XI récemment arrivée et moyennement soutenue par l'infanterie. Cependant, très vite ils doivent renoncer à leur projet devant l'afflux continu de troupes allemandes entre 10h30 et 11h du matin. Qui plus est, l'artillerie croisée allemande jette un désordre indescriptible dans leurs rangs. La majeure partie de la cavalerie se replie vers le bois de la Garenne mais les escadrons du 7^e Chasseurs à la tête desquels se trouvent les généraux de Brahaut et de Bernis s'éparpillent au nord-est d'Illy dans la forêt d'Ardenne où ils tentent d'échapper à des poursuivants prussiens. Brahaut est finalement capturé ainsi que plusieurs officiers de sa garde par des cavaliers du 14^e Dragons prussiens en provenance d'Issancourt⁴.

¹ « Partis de Givonne et d'Illy, entre 10 heures et midi, ils ont, tous, gagné la route impériale menant à Bouillon, les uns, directement, au sortir de Givonne, les autres, par Olly, en empruntant la route du Lazaret. Tous ont passé par La Chapelle et ont continué ainsi vers le nord-est pendant trois kilomètres environ, jusqu'à un chemin d'intérêt commun qui monte brusquement au nord. Là, quelques-uns n'ont pas quitté la route impériale et se sont dirigés droit sur Bouillon ; ce sont surtout ceux-là qui ont été désarmés par les Belges. Les autres, le plus grand nombre, ont enfilé le petit chemin d'intérêt commun se dirigeant vers le nord, à travers bois, franchissant, sur un petit pont, le ruisseau de la Bonne-Fontaine et arrivant, juste à la frontière, à un chemin vicinal ordinaire, quand ce chemin tourne à l'ouest, vers Corbion, sur le territoire belge. Les fugitifs l'ont suivi, pendant deux kilomètres, toujours à travers bois, longeant ainsi étroitement le côté nord de la frontière, en terre non française, puis ont abandonné cette frontière pour entrer plus en avant dans la zone neutre, poussant droit sur Corbion, ou nord-ouest et laissant à leur gauche le château Cabiche ». DUQUET (Alfred), *La Victoire à Sedan...*, p. 271-283.

² « Après avoir été très bien reçus et restaurés par les habitants de Corbion, ils se sont remis en marche, encore par le chemin vicinal ordinaire, ont touché la frontière française sans la dépasser, au Moulin-Joli, l'ont longée de nouveau à 10, 50, 200, 500 mètres de distance, au milieu des bois, pendant une lieue et demie. C'est alors qu'ils se sont tout à fait éloignés de la France afin d'atteindre le village de Sugny. Deuxième halte. Mais ils repartent bientôt pour gagner le petit village de Pussemange. (...) Un excellent chemin de grande communication relie Pussemange à Gespunsart, gros village français ». DUQUET (Alfred), *La Victoire à Sedan...*, p. 283.

³ DUQUET (Alfred), *La Victoire à Sedan...*, p. 284-285.

⁴ Brahaut déclare dans son rapport qu'il cherchait à gagner la Meuse à travers bois pour la traverser au-dessous de Mézières. *Rapport du général Brahaut sur les marches et opérations de la division de cavalerie du 5^e corps* (Mayence, 27 septembre) in *RH*, n° 69, septembre 1906, p. 752. Sur les mouvements de la cavalerie prussienne à proximité de la frontière belge : « Durant le mouvement du Ve corps sur Vivier-au-Court, la cavalerie de son avant-garde, qui battait le pays dans la direction du nord, se rencontrait de même avec des partis ennemis errants

En revanche, le général de Bernis, son officier d'ordonnance et un sous-officier parviennent à gagner Mézières au matin du 2 septembre¹. Selon le général de Bernis, ils ont emprunté un chemin « qui longe la frontière belge »². A nouveau, il est fort probable que le général soit passé par Sugny avec le reste du 7^e Chasseurs mais que son rapport préfère ne pas s'étendre sur ce détail embarrassant. En effet, le rapport du colonel Thornton à la tête du 7^e Chasseurs ne fait pour sa part aucun mystère sur ce franchissement. Il suit dans les bois avec ses hommes les généraux Brahaut et de Bernis. Thornton et le gros du 7^e Chasseurs échappent aux cavaliers du 14^e Dragons venant d'Issancourt. Ils forment alors une longue colonne de trois kilomètres à travers les taillis, écornent le territoire belge vers Sugny avant de rejoindre Gespunsart, Sécheval et Rocroi³. Il ne s'agit plus ici d'individus isolés mais d'une colonne de cavaliers entiers.

Cette violation massive n'est pas unique. Un autre groupe important de cavalerie traverse la Belgique au cours de la journée. Le général Michel commandant la division de cavalerie du 1^{er} corps rompt le combat au nord d'Illy. Contrairement au général Brahaut qui pénètre directement dans la forêt d'Ardennes, la division Michel cherche d'abord à contourner Sedan par le Nord où la route est complètement obstruée. Elle rejoint finalement la brigade de cavalerie légère du général de Septeuil au calvaire d'Illy d'où Michel constate que le terrain situé entre Illy, le bois de la Garenne et le Fond de Givonne est criblé d'obus⁴. Il décide donc de s'échapper par le nord d'Illy mais est pris à partie par des tireurs prussiens une fois le village dépassé. Il se jette alors vers le Fond de Givonne et la route de Bouillon⁵. Le général

le long de la frontière belge. C'est ainsi que le capitaine de Massow, venu d'Issancourt avec le 1^{er} escadron du 14^e régiment de Dragons, faisait prisonniers le général de Brahaut et une partie de son Etat-major. Continuant ensuite à s'avancer dans les forêts qui bordent la frontière, en avant du village belge de Sugny, cet escadron opérait sa jonction avec le 4^e et un peloton du 2^e arrivés par la Claire ; cette petite troupe trouvait encore et capturait un certain nombre de fantassins français débandés, de chevaux, de voitures, et ramenait toutes ces prises à La Claire ». Section historique du Grand Etat-major Prussien..., Première Partie, II, p. 1156. Nous verrons plus loin que des cavaliers allemands sont même passés en territoire belge à la poursuite des Français, vraisemblablement en suivant le chemin de Fleigneux à Sugny.

¹ PALAT (Barthélemy Edmond) (général), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 583 ; France, Armée, Service Historique, *La guerre de 1870-71...*, III, p. 117 ; *Rapport du général Brahaut sur les marches et opérations de la division de cavalerie du 5^e corps* (Mayence, 27 septembre) ; *Rapport du général de Bernis, commandant la 1^{ère} brigade de cavalerie du 5^e corps, au ministre de la guerre* (Hirson, 4 septembre), in *RH*, n° 69, septembre 1906, p. 751-755.

² *Rapport du général de Bernis...*, p. 754.

³ France, Armée, Service Historique, *La guerre de 1870-71...*, III, p. 120, d'après le rapport du colonel Thornton au ministre de la Guerre, Versailles, 7 septembre 1870.

⁴ PALAT (Barthélemy Edmond) (général), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 583-584 ; France, Armée, Service Historique, *La guerre de 1870-71...*, III, p. 117-119.

⁵ « Il fallait bon gré mal gré passer par Illy ou à l'Est de ce village. Un peu au-delà, on commença à former les pelotons pour préparer un déploiement. C'est alors que de nombreux obus vinrent s'abattre des deux côtés de la tête de la colonne et atteignirent plusieurs hommes et plusieurs chevaux, celui du colonel Tripart fut tué. Presque

Michel déclare qu'il est persuadé à ce moment que le mouvement de retraite a été ordonné vers Mézières, ce qui aura une influence, selon lui, sur sa décision de prendre la direction de la forêt d'Ardenne afin de ne pas bloquer en rétrogradant vers la place la retraite des troupes quittant Sedan¹. Michel s'enfonce relativement loin dans les bois étant donné la longueur de sa colonne de cavalerie². A l'abri des taillis, il tient conseil avec les autres officiers présents à ses côtés dont le général de brigade de Nansouty³. Selon Duquet, Michel se trouve déjà quelques mètres au-delà de la frontière belge⁴. Les avis sont très partagés sur la direction à prendre. Sur ces entrefaites, la division est rejointe par plusieurs groupes qui avaient suivi un peu plus tôt les généraux Brahaut et de Bernis. Ainsi, le 3^e Hussards et le 11^e Chasseurs se joignent à ce conseil de guerre improvisé, en l'absence de leur général de brigade de Septeuil⁵. Alors que le général Michel s'apprête à retourner vers le champ de bataille pour

en même temps, une troupe assez considérable d'infanterie prussienne, jusque-là dérobée à la vue de nos cavaliers par des haies et des obstacles de terrain, apparut et son feu acheva de jeter le désordre dans les trois premiers pelotons déjà assez ébranlés par les éclats d'obus. Ils se débandèrent en criant : « Au bois ! au bois ! » s'enfuyant vers un appendice de la forêt de l'Ardenne, au triple galop. Cette panique n'aurait pas tardé à s'étendre, si le général Michel, le général de Nansouty et des officiers n'avaient rétabli l'ordre, le pistolet au poing, et fait passer tout le reste de la colonne malgré les cris répétés : 'Au trot ! Au trot !' qui se faisaient entendre derrière eux. (...) Ceux qui ont assisté à de pareilles scènes peuvent seuls s'en faire une idée. A partir de ce moment, un retour immédiat dans la direction de la ville eût été bien difficile. Faire rétrograder toute une division de cavalerie sous des feux croisés de nombreuses pièces d'artillerie et défiler devant l'infanterie abritée à une distance de 300 ou 400 mètres, n'était-ce pas tenter une aventure qui pouvait avoir les plus graves conséquences ». *La division de cavalerie du 1^{er} corps à la bataille de Sedan*, manuscrit inédit du général Michel, dont la copie a été versée aux Archives de la Guerre par le lieutenant-colonel Sabattier le 28 avril 1903, in *RH*, n° 68, août 1906, p. 503.

¹ « Il est probable que les généraux de cavalerie qui ont fait autrement, ne croyaient pas à la retraite, vu qu'ils avaient connaissance du contrordre donné par le général de Wimpffen quand il avait pris le commandement ». *La division de cavalerie du 1^{er} corps...*, p. 505.

² *La division de cavalerie du 1^{er} corps...*, p. 506.

³ L'Historique du 10^e Hussards (pour le 6^e Lanciers) indique que les généraux de cavalerie ont délibéré sous le couvert des bois vers 11h00 et qu'ils ont décidé la retraite. *Historique du 10^e Hussards*, d'après les archives historiques du ministère de la Guerre, les archives du corps et autres documents recueillis par E. Simon, lieutenant-colonel du 10^e Hussards, septembre 1898, p. 77, inédit, manuscrit des archives du ministère de la Guerre, cité d'après DUQUET (A.), *La Victoire à Sedan...*, p. 266.

⁴ DUQUET (A.), *La Victoire à Sedan...*, p. 275.

⁵ La brigade de Septeuil (3^e Hussards, 11^e Chasseurs) a suivi vers le bois le 7^e Chasseurs sous le commandement du colonel Thornton lui-même guidé par les généraux Brahaut et de Bernis. Dans la cohue, le 3^e Hussards et le 11^e Chasseurs perdent la trace du général de Septeuil qui se serait inséré à la colonne du 7^e Chasseurs vers le moulin d'Olly. De Septeuil n'a pas pris garde à ses hommes bloqués en arrière par le bouchon des chevaux du 7^e Chasseurs étiré en colonne par un sur le chemin étroit du moulin. Si l'on en croit l'historique du 11^e Chasseurs qui recoupe en partie le rapport de Septeuil, le 11^e Chasseurs tente alors de prendre le chemin d'Olly vers la gauche (le nord) pour éviter le bouchon mais y essuie des feux prussiens. Quelques temps après, sans doute après avoir fait demi-tour et emprunté la route de Bouillon, la brigade toujours privée de son général fait jonction avec le général Michel. PALAT (Barthélemy Edmond) (général), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 584 ; *La division de cavalerie du 1^{er} corps...*, p. 505 ; *Historique du 3^e régiment de Hussards* ; *Rapport du colonel Dastugue, commandant le 11^e Chasseurs à cheval* ; in *RH*, n° 68, août 1906, p. 521-522 ; LE MOINE DE MARGON (lieutenant-colonel), *Historique du 11^e régiment de Chasseurs*, Vesoul, 1896, cité dans DUQUET (A.), *La Victoire à Sedan...*, p. 275. Le général de Septeuil isolé avec quelques hommes suit le 7^e Chasseurs. Dans son rapport il prétend avoir été à nouveau complètement esseulé avec quelques cavaliers après une fusillade prussienne laquelle désorganise toute la colonne. Cette information semble masquer le fait qu'il soit parti en avant sans se soucier de ses hommes. On sait que le gros du 7^e Chasseurs finira par rallier la Belgique par Sugny

prendre le pouls des combats, deux escadrons du 10^e Dragons arrivent encore. Ils expliquent avoir dû traverser plusieurs lignes ennemies, ce qui signifie que le cercle allemand s'est définitivement refermé sur Sedan. La colonne Michel opère ensuite sa jonction avec le 5^e Lanciers. Cette unité de cavalerie se trouvait déjà dans les bois depuis une heure et demie environ, un peu au nord-ouest. Le 5^e Lanciers avait également suivi les généraux Brahaut et de Bernis avant de les perdre. La jonction avec ce dernier corps de cavalerie permet au général Michel d'apprendre la percée récente du général Brahaut et surtout sa capture par l'ennemi. Le doute n'est désormais plus permis ; il décide à ce moment de gagner Mézières¹. La « colonne Michel » fait encore jonction par la suite avec des escadrons du 12^e Chasseurs qui l'avaient précédé dans le bois². Cette deuxième colonne de cavalerie très importante suit spontanément la route, quasi inévitable, des échappés français par Sugny, Pussemange et Gerspunsart. Elle arrive à Mézières vers 6 heures du soir où le général Vinoy est encore présent³. Selon Vinoy, tous ces rescapés « s'accordaient pour dire qu'une bataille avait été livrée le matin et que, dès 9 heures, elle semblait perdue »⁴. Ce qui confirme bien entendu la thèse d'une échappée de Sedan peu après le début de la journée et non dans l'après-midi comme le prétendra par exemple l'historique du 7^e Chasseurs⁵.

En l'absence de cartes⁶, certains des officiers de cavalerie français se perdent complètement dans ce labyrinthe forestier. C'est le cas du général de Septeuil dont le témoignage concerne la Belgique :

« Après une marche des plus pénibles à travers bois, sans chemins frayés, la colonne fut assaillie par une vive fusillade qui mit un tel désordre dans ses rangs, que la direction de la tête fut complètement perdue. Le général, suivi seulement de quelques

et Pussemange. En revanche le général de Septeuil est moins chanceux puisqu'il pénétrera en Belgique vers Alle-sur-Semoy où il cherchera à fuir avant d'être capturé par les troupes belges. *Rapport du général de Septeuil sur les mouvements de la 1^{ère} brigade de la division de cavalerie du 1^{er} corps*, Paris, le 3 octobre 1871, in *RH*, n° 68, août 1906, p. 519-521. Voir infra pour sa capture.

¹ Ce passage est le fruit du recoupement de toute une série de rapports : *La division de cavalerie du 1^{er} corps...* ; *Extrait d'une lettre du général Boërio, commandant comme colonel le 5^e Lanciers*, Poitiers, le 20 octobre 1871 ; *Extrait d'une lettre du général de Nansouty au général Michel*, Bagnères-de-Bigorre, 13 avril 1873 ; *Extrait d'une lettre du capitaine Quirot, officier d'ordonnance du général de Nansouty* ; *Historique du 3^e régiment de Hussards* ; in *RH*, n° 68, août 1906, p. 505-522.

² *Historique 12^e Chasseurs* ; *Historique du 5^e Lanciers* ; in *RH*, n° 69, septembre 1906, p. 756-757.

³ France, Armée, Service Historique, *La guerre de 1870-71...*, III, p. 118-119 ; VINOY (Joseph) (général), *Campagne de 1870-1871...*, p. 54-55 ; *La division de cavalerie du 1^{er} corps...*, p. 508 ; *Historique du 3^e régiment de Hussards...*, p. 522.

⁴ VINOY (Joseph) (général), *Campagne de 1870-1871...*, p. 54

⁵ DUQUET (A.), *La Victoire à Sedan...*, p. 273.

⁶ « Comme Sedan était une garnison de cavalerie, il pensa que quelques-uns de ses officiers pourraient lui fournir des renseignements sur la topographie du pays et lui indiquer des chemins qui le ramèneraient sur le champ de bataille ». *La division de cavalerie du 1^{er} corps...*, p. 506.

cavaliers (...) chercha longtemps une issue dans ces bois inextricables ; ce n'est que vers 5 heures que, trouvant une route devant lui, il s'y engagea et arrive au village de Hall¹, où il apprend qu'il est en Belgique. Alors, il prend un guide se donnant comme connaissant parfaitement le pays, et qui lui assure qu'il va le ramener sur un point de la frontière française non occupé par l'ennemi. Dans la nuit, soit par suite de la perfidie du guide, soit par suite de son ignorance de la position des postes belges, le général est arrêté avec ses officiers et les quelques hommes qui suivaient, malgré ses protestations, et bien qu'il eût affirmé hautement de son désir de rentrer en France². »

Le lieutenant-colonel retraité John Morrisson raconte dans ses souvenirs l'épisode de la capture du général de Septeuil d'une façon quelque peu différente de celle du général français. A l'époque, Morrisson est sous-lieutenant de la 3^e compagnie du 3^e bataillon du 3^e régiment de Chasseurs à pied en garnison à Mons. Le régiment est intégré à la 2^e division d'infanterie de l'armée d'observation³. A la veille de Sedan, le 3^e bataillon est aux avant-postes à l'extrémité sud-ouest du dispositif belge. La 3^e compagnie est commandée par le capitaine Vanderstichelen, assisté du lieutenant Coone et du sous-lieutenant Morrisson lui-même. Elle est cantonnée à Gros-Fays, au centre du bataillon. Elle garde la route en provenance d'Alle-sur-Semoy vers Saint-Menges, Floing et Sedan⁴. Selon le récit de Morrisson, les officiers français étaient très nombreux à Gros-Fays, fantassins, artilleurs et cavaliers.

« Les cavaliers étaient en majorité, et parmi eux, le colonel et tout l'Etat-major d'un régiment de Chasseurs d'Afrique. Le général de Septeuil se trouvait avec ces messieurs à leur arrivée sur notre territoire ; mais, après avoir passé le pont de la Semois, à Alle, il jugea bon de prendre le galop et de se sauver. Cette fugue ne lui servit à rien, car il fut repris, lui et quelques officiers, à Gedinne, par nos Chasseurs à cheval⁵. »

Nous constatons que le général français a manifestement oublié de préciser sa fuite devant les postes belges à Alle. Il sera reçu, lui et plusieurs officiers français au quartier général de Chazal à Bure d'où ils sont envoyés à Dinant par chemin de fer puis de Dinant à Namur⁶.

¹ Alle-sur-Semoy.

² *Rapport du général de Septeuil...*, p. 520-521.

³ *Etat des cadres de MM. les officiers. 3^e Régiment de Chasseurs à pieds (2^e Division d'infanterie, 1^{ère} brigade)*, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 68 : Organisation.

⁴ MORRISSON (John) (lieutenant-colonel retraité), *La Vie Militaire, Mes Souvenirs, 1859-1902*, Bruxelles, Imprimerie militaire L. Sermon, 1910, p. 16.

⁵ MORRISSON (John) (lieutenant-colonel retraité), *La Vie Militaire...*, p. 28.

⁶ Dépêche télégraphique du général Chazal, Bure, le 2 septembre 1870, annexe n° 5 du rapport de Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 2 septembre 1870 10h10 a.m., NA-UK, FO 10/307.

Après la guerre, la réputation des « perceurs de Sedan » n'est guère enviable¹. Le général Michel s'explique dans un long plaidoyer. Il a manifestement eu beaucoup à souffrir au cours des mois qui ont suivi d'une réputation de déserteur, d'autant plus que la charge héroïque mais suicidaire de Galiffet et Margueritte², qui aurait arraché au Roi de Prusse des paroles admiratives – « Ah les braves gens » – est passée à la postérité comme le modèle du dévouement patriotique³. Palat, qui rédige son historique de la guerre de 1870 plus de trois décennies après les faits, a conservé des paroles très dures sur les échappés de Sedan dont il estime que « la conduite mérite d'être sévèrement jugée »⁴. De même, l'historien polémiste Alfred Duquet consacre dans son livre publié en 1904 sur « La Victoire à Sedan » un chapitre sur le sujet intitulé les « fuyards de Sedan »⁵. Dans le duel historique qui oppose Ducrot à De Wimpffen, Alfred Duquet est farouchement partisan du deuxième. L'épisode des échappés de Sedan et de leur passage en Belgique occupe dans cette vive polémique une place importante. En effet, comme cela transparait dans leurs rapports, certains perceurs ont cherché à se dédouaner en prétendant avoir voulu se libérer de l'étreinte allemande « vers Mézières » pour continuer ensuite la lutte, selon les ordres même de Ducrot en début de journée. Si ces perceurs sont parvenus à gagner Mézières, déclarent certains, c'est qu'il était donc encore possible pour l'armée française de trouver des chemins forestiers à l'ouest de Sedan pour éviter l'encerclement. Or, affirme Duquet, ces chemins de l'ouest sont « mythiques » et tous ces perceurs n'ont pu gagner l'ouest qu'en traversant d'abord le territoire belge, au risque d'y être faits prisonniers. Il ne s'agissait donc pas d'une manœuvre pour briser l'encerclement mais bien d'une fuite éperdue, conclut-il de façon implacable. Et Duquet de citer à l'appui de sa thèse l'histoire militaire du général Canonge, commandant le 56^e de ligne échappé de Sedan :

« Sans vouloir renouveler de douloureux souvenirs, il est permis de dire que les troupes qui sont sorties du champ de bataille, à la suite d'un ordre mal donné ou mal

¹ Note de la *RH*, n° 68, août 1906, p. 507.

² Margueritte est soigné à Beauraing par les docteurs Merchié, Sovet (père et fils), grièvement blessé à la face lors de sa charge de cavalerie héroïque par un coup de feu « qui avait produit d'affreux ravages ». Le docteur Merchié se rend à son chevet le 4 septembre où il trouve ce dernier « épuisé par les hémorragies (sic) qui s'étaient produites pendant son trajet de Sedan à Beauraing ». Margueritte meurt dans la journée du 6 septembre 1870. MERCHIE (Docteur) (ancien inspecteur général du service de santé de l'armée), *Guerre de 1870-1871, Les secours aux blessés après la bataille de Sedan, avec documents officiels à l'appui*, Bruxelles, Manceux, Muquardt, Paris, 1876, p. 84.

³ « L'insuccès des admirables charges du général de Galiffet et de ses braves cavaliers n'atténue pas le regret qu'il [Michel] éprouve de s'être privé de l'honneur de combattre à leur côté ». *La division de cavalerie du 1^{er} corps...*, p. 505.

⁴ PALAT (Barthélemy Edmond) (général), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 585.

⁵ DUQUET (A.), *La Victoire à Sedan...*, p. 251.

interprété, ont traversé un espace complètement libre et ont débouché, en grande partie, sur la route de Bouillon. Il convient, au nom de la vérité, de faire justice à la légende des perceurs, tout au moins désobligeante pour ceux qui sont restés¹. »

Comme pour mieux souligner la forfaiture des perceurs de Sedan, Canonge cite un billet du général Margueritte rédigé peu avant sa mort à Beauraing. Dans ce billet, Margueritte indique qu'il ne pouvait guère « aller en Belgique sans violer la neutralité »².

Comme nous l'avons exposé ci-dessus, le rapport du général Michel et les documents cités à l'appui de son témoignage dans la *Revue historique* de l'Etat-major de l'armée de 1906 donnent quelques indications significatives qui permettent de nuancer la « fuite » d'une partie de la cavalerie française en direction de la frontière belge. Si l'on suit les souvenirs du général Michel, les cavaliers français se seraient retrouvés malgré eux à l'extérieur du cercle de fer prussien après une percée désespérée. Plus intéressant pour notre sujet, un faible nombre de cavaliers aurait suggéré, au cours du mini-conseil de guerre dans les taillis, la retraite pure et simple vers la Belgique. Cette possibilité aurait été vivement contestée par le général Michel et la majorité des cavaliers présents : « Quelques-uns, heureusement peu nombreux, auraient voulu gagner le territoire belge. Le général refusa si brusquement de discuter ce dernier avis qu'il n'en fut plus question »³.

Nous retrouvons ici cette idée, déjà rencontrée dans les propos du général de Wimpffen, du déshonneur inhérent à toute retraite vers le territoire belge. Suggérer cette retraite, à lire les rapports, soulève l'indignation générale. Le territoire neutre n'est pas vu comme un refuge mais comme une prison ou une échappatoire indigne. Quoi qu'il en soit, le territoire belge a bien été traversé par Michel mais le général « oublie » de le signaler dans son rapport. Argument du silence, ce dernier détail indique bien en définitive que le général Michel est conscient du déshonneur inhérent à un tel passage⁴. Par ailleurs, comme pour se dédouaner, il indique que d'autres l'ont fait pour y trouver refuge : « beaucoup de cavaliers de divers corps se sont sauvés en Belgique ; quelques-uns avaient même abandonné leurs chevaux »⁵. En effet, les échappés français réfugiés en Belgique peuvent être classés en deux catégories, à

¹ CANONGE (Joseph Frédéric), *Histoire militaire contemporaine*, II, Paris, Charpentier, 1882, p. 223-224

² « L'original est entre les mains de M. le commandant Laffon, ancien capitaine au 1^{er} Chasseurs d'Afrique, aujourd'hui en retraite, à l'obligeance duquel nous devons de pouvoir porter à la connaissance du public cette sorte de testament qui peint bien le vaillant cavalier au cœur chaud et à l'âme élevée ». *Idem*, p. 223.

³ *La division de cavalerie du 1^{er} corps...*, p. 507.

⁴ *La division de cavalerie du 1^{er} corps...*, p. 495-508.

⁵ *La division de cavalerie du 1^{er} corps...*, p. 505.

l'exclusion des blessés. Il s'agit d'une part de ceux qui se sont fait internés contre leur gré en Belgique et, de l'autre, des soldats français écœurés qui se sont volontairement constitués prisonniers pour échapper à l'horreur des combats¹. La carte topographique indique que ceux qui ont choisi de se faire interner n'ont pu gagner la Belgique que par la route de Bouillon ou par la route de Corbion à Alle-sur-Semoy.

VI. Réactions des postes belges au passage des Français

Il nous reste à analyser ce qui s'est passé sur le terrain, plus spécialement dans la pointe sud-ouest du Luxembourg vers Alle, Corbion, Sugny et Pussemange. Hautecler prétend dans son histoire de l'armée belge de 1870 que les postes belges présents dans cette région ont volontairement fermé les yeux le 1^{er} septembre lors du passage des Français tandis qu'ils auraient arrêté systématiquement les soldats allemands :

« Au cours de la journée du 1^{er} septembre, un certain nombre de troupes françaises pénètrent en Belgique, puis, se dirigeant vers l'ouest, gagnent Mézières par Sugny et Pussemange (5000 à 6000 hommes environ). Contrairement aux ordres reçus, les postes belges de cette région laissent entrer ces unités en armes et leur indiquent la route à suivre pour rentrer en France, tout en arrêtant soigneusement les patrouilles allemandes »².

Le général Vinoy évalue pour sa part à 10.000 le nombre de rescapés³. Hautecler n'apporte aucun document à l'appui de ses informations. Il appuie uniquement son raisonnement par une note renvoyant aux témoignages français édités par le service historique de l'Etat-major de l'armée française⁴ : « Les renseignements relatifs au passage des troupes françaises par la Belgique y sont dispersés dans les rapports des commandants d'unités. Il faut les placer bout à bout pour se rendre compte de leur importance »⁵.

¹ PALAT (Barthélemy Edmond) (général), *Histoire de la guerre...*, VI, p. 583 ; *Historique du 12^e Chasseurs...*, p. 757.

² HAUTECLER (G.), *L'armée belge de 1870...*, p. 612.

³ VINOY (Joseph) (général), *Campagne de 1870-1871...*, p. 54-55.

⁴ *La guerre de 1870-1871*, tome III (Sedan), publié par la revue d'histoire de la Section historique de l'Etat-major de l'Armée, Paris, Librairie militaire R. Chapelot et Cie, 1907, 390 p. + 478 p. d'annexes.

⁵ HAUTECLER (G.), *L'armée belge de 1870...*, p. 612.

La complicité d'éléments belges est certes devinée à travers les témoignages français qui parlent parfois de « guides » ou de « douaniers »¹. Mais jamais il n'est précisé qu'il s'agit de troupes belges. Or, Hautecler indique sans aucune note que ce sont « les postes belges de cette région » qui ont laissé entrer les Français. En vérité, si « laxisme » il y a eu, il est précisément dû à l'absence de troupes belges en armes dans la partie traversée par la cavalerie française. En effet, comme nous l'avons démontré plus haut, l'avant-poste belge le plus à l'ouest est situé à Gros-Fays. Il est destiné à surveiller le passage de la Semois à Alle et Mouzaive. Divers documents indiquent que les avant-postes du 3^e bataillon du 3^e régiment de Chasseurs ont recueilli un grand nombre de cavaliers en aval de Bouillon. Ces cavaliers ont été désarmés et conduits vers les postes de soutien échelonnés vers le nord à Paliseul, Bertrix (2^e division), Baillamont et Bièvre (1^{ère} division). Une fois réceptionnés par ces postes, ils sont conduits vers la station de chemin de fer la plus proche à Poix Saint-Hubert comme l'atteste le télégramme du général Sapin envoyé à minuit et demi, dans la nuit du 1^{er} au 2 septembre :

« L'aile gauche du maréchal Mac-Mahon a été culbutée aujourd'hui, rejetée sur notre frontière. Une masse d'hommes appartenant à l'armée française, officiers, sous-officiers et soldats affluent à nos postes. Il y a plus de 1800 hommes à Paliseul, 500 chevaux etc. etc. Je me suis rendu à Bièvre, de là à Baillamont. J'y ai rencontré 16 officiers et environ 400 hommes, 200 chevaux, etc. etc. approximativement, je les ai emmenés à Paliseul. Tous étaient très fatigués et épuisés. Au couvent de Carlsbourg on leur a donné à manger. J'ai laissé les 16 officiers au couvent après leur avoir fait signer la déclaration prescrite². Ils seront amenés par un de mes aides de camp demain à mon quartier général. Demain, tous seront dirigés sous escorte sur la station de Poix. J'avais prescrit en partant au 7^e de ligne, à l'escadron du 1^{er} chasseur de renforcer les postes. Ils seront établis en arrière. Un officier de Chasseurs du poste de Baillamont amène à l'instant une autre colonne de 400 hommes et environ 80 chevaux, 3 pièces d'artillerie et une colonne de munition se trouve à Baillamont. J'ai laissé le commandement du bivac [sic] du village au général Abry [?]. Je suis à cheval depuis ce matin. Je vais laisser reposer mes chevaux pendant une heure et rejoindre mon quartier général où je suis plus rapproché pour recevoir vos ordres. J'ai donné le commandement des postes avancés au colonel Poplimont. Des reconnaissances partiront de bonne heure pour recueillir les hommes qui sont sur notre territoire. La

¹ Voir supra. Le général de Septeuil parle d'un « guide ». *Rapport du général de Septeuil...*, p. 520-521 ; le chef d'escadron Warnet parle lui aussi d'un « guide ». *Rapport du chef d'escadron d'Etat-major Warnet...*, p. 479-480, seul un témoignage postérieur du général Canonge commandant le 56^e de ligne indique que des douaniers auraient indiqué aux Français la route de Pussemange. DUQUET (A.), *La Victoire à Sedan...*, p. 256.

² Les officiers français sont libres à condition qu'ils donnent leur parole de ne pas quitter le territoire. Chazal applique ainsi les directives précisées par le ministère des Affaires étrangères dans sa note du 6 août. Chazal (Bure) à Renard (Bruxelles), le 1^{er} septembre 1870, envoyé à 19h00, reçu à 20h20, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 100.

contrée est épuisée, il n'y a plus de vivres. Il serait urgent d'en envoyer. Y a-t-il possibilité d'avoir un convoi à Poix pour diriger hommes et chevaux sur Namur¹. »

L'activité du poste de Bièvre est déjà mentionnée plus tôt dans la journée par un télégramme de Chazal au quartier général à Bruxelles : « J'envoie un convoi de 100 prisonniers pris par mes avant-postes à Bièvre sur Poix avec escortes. Ils seront dirigés vers Namur »². De même que l'activité de l'avant-poste de Rochehaut :

«...à l'instant j'apprends qu'une grande quantité de cavalerie française a été [arrêtée] à Rochehaut sur la Semois par mes avant-postes et a déposé les armes. Que vais-je faire de tous ces prisonniers et comment les nourrir ? Je tacherai d'aviser³. »

La description tragique de Morrison présent au poste de Gros-Fays indique bien cependant que ce sont surtout les éléments les plus découragés de l'armée française qui ont franchi la Semois pour obtenir le secours de l'armée belge⁴. Les autres, guidés peut-être par les indications de la population belge ou des douaniers, ont pu emprunter la route de Sugny-Pussemanage pendant une bonne partie de la journée. En effet, aucune instruction de l'Etat-major général ne prescrivait aux avant-postes de se porter au-delà de la Semois. Tout semble indiquer dans les souvenirs de Morrison que les troupes belges n'ont pas dépassé la rivière. Le lieutenant-colonel retraité indique même qu'au matin du 1^{er} septembre, il avait reçu l'ordre d'aller retirer le poste d'observation à Alle-sur-Semoy. Les Belges n'y sont retournés que suite à l'arrivée d'un courrier à cheval envoyé par le bourgmestre réclamant le secours de l'armée pour maintenir l'ordre et la sécurité dans le village encombré par des troupes

¹ Lieutenant-général Sapin, commandant du 1^{er} corps (Paliseul) au lieutenant-général Thibault (Saint-Hubert), le 2 septembre 1870, 0h30. Le télégramme est envoyé immédiatement au général Chazal. MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 121 : Bataille de Sedan.

² Chazal (Bure) à Renard (Bruxelles), le 1^{er} septembre 1870, envoyé à 19h00, reçu à 20h20, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 100.

³ Télégramme de Chazal (Bure) à Bruxelles, le 1^{er} septembre 1870, 8h20 p.m., annexe n° 1 du rapport de Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 2 septembre 1870, NA-UK, FO 10/307.

⁴ « A l'arrivée de la colonne, nous fûmes saisis d'une pitié irrésistible : des officiers et des troupes françaises de toutes armes, défilèrent devant nous dans le plus pitoyable état ! Ma plume est impuissante à exprimer ici, les sensations douloureuses que je ressentis à ce moment ! Ces troupes n'étaient plus guère reconnaissables, leurs vêtements souillés de boue et de sang étaient en lambeaux, des malheureux marchaient pieds nus et avaient les pieds en bien piteux état. (...) Quelques-uns de ces malheureux avaient un air ahuri, des regards hébétés de fous, et semblaient en proie à la plus grande terreur ! De pauvres chevaux, blessés et n'ayant plus que la peau sur les os, avaient bien de la peine à porter leur cavalier. Ce spectacle était inoubliable ! (...) Toutes ces troupes désorganisées avaient pu échapper au cercle de fer qui entourait Sedan, dès le matin du 1^{er} septembre, et dont il est question dans l'ouvrage publié par le Grand Etat-major allemand (...) Les nombreux blessés attirèrent d'abord notre attention ; leurs blessures, pour la plupart négligées, étaient horribles à voir, et répandaient une odeur infecte de pourriture, il était urgent de leur faire donner des soins immédiats ». MORRISSON (John), *La Vie Militaire, Mes Souvenirs, 1859-1902*, Bruxelles, Imprimerie militaire L. Sermon, 1910, p. 23-27.

françaises et des fuyards de toutes sortes se livrant à la maraude¹. Et le général Chazal n'avait-il pas ordonné dans ses instructions du 26 août de ne pas s'approcher à plus d'un ou deux kilomètres de la frontière, de ne surtout pas dépasser les avant-postes² ?

Les divers rapports des échappés de Sedan collectés par le service historique de l'armée française ne parlent pas de la présence de postes belges sur cette route à une exception près. Seul le court historique anonyme du 3^e Hussards commente ce passage en masse : « Depuis longtemps déjà, des troupes traversaient ce pays et peu de temps après le passage du 3^e Hussards, un poste belge venait fermer cette route et interner les troupes qui la traversaient »³. Cette allusion à une barricade belge tardive sur la route de Sugny est étrange. Le tableau qui indique les localités occupées par les avant-postes du 3^e bataillon d'infanterie (2^e division), chargé de défendre la région, n'y fait pas référence. Officiellement, il n'y avait pas de poste à Sugny⁴. Cependant, les souvenirs de Morriçon nous donnent peut-être à nouveau la clef de compréhension de ce témoignage français. Ils contiennent en effet un élément étrange concernant le dispositif belge adopté dans la région. Selon le lieutenant-colonel retraité, le 3^e bataillon du 3^e régiment de Chasseurs à pieds est alors réparti en six compagnies. Trois compagnies, la première, la deuxième et la sixième restent en réserve à Vivy avec l'Etat-major. Les autres compagnies sont envoyées en avant pour observer les passages de la Semois. La troisième compagnie du capitaine Vanderstichelen assistée par le lieutenant Coone et le sous-lieutenant Morriçon lui-même se trouve au centre du dispositif à Gros-Fays au nord d'Alle-sur-Semoy. La cinquième est à Cornimont, en face du passage de Mouzaive. Etrangement, Morriçon indique que la quatrième compagnie est positionnée à Sugny⁵. Les souvenirs du lieutenant-colonel retraité recourent bien l'organigramme présent dans les archives⁶. En revanche, ils ne correspondent pas aux tableaux des emplacements de la 2^e

¹ MORRISSON (John), *La Vie Militaire...*, p. 20-21.

² Chazal aux commandants des deux corps de l'armée d'observation, Quartier général à Namur, le 26 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 72.

³ *Historique du 3^e régiment de Hussards...*, p. 522.

⁴ *Emplacement, 1^{er} corps, 2^e division*, 31 août 1870 ; Armée d'observation, 1^{er} corps, 2^e division. *Tableau indiquant l'emplacement de la division pendant la journée du 1^{er} septembre 1870*, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 83.

⁵ MORRISSON (John), *La Vie Militaire, Mes Souvenirs...*, p. 16.

⁶ Les souvenirs de Morriçon recourent bien l'organigramme présent dans les archives : 1^{ère} compagnie : capitaine de Preter, lieutenant Lorain et sous-lieutenant Dumonchaux ; 2^e compagnie : capitaine Marx, lieutenant Papéians et sous-lieutenant Jacqmain ; 3^e compagnie : capitaine Vanderstichelen, lieutenant Coones et sous-lieutenant Morriçon ; 4^e compagnie : capitaine Lemye, lieutenant de Paëpe et sous-lieutenant Bienfait ; 5^e compagnie : capitaine Blaise, lieutenant d'Hoffschmidt et sous-lieutenants Weylandt et Hubert ; 6^e compagnie : capitaine Simonot, lieutenant Maglinse et sous-lieutenant Lefèbvre de Sardans. Etat des cadres de MM. les officiers. 3^e Régiment de Chasseurs à pieds (2^e Division d'infanterie, 1^{ère} brigade), MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 68 : Organisation.

division aux dates du 31 août et du 1^{er} septembre. Selon ces tableaux, ce n'est pas la 5^e compagnie mais la 2^e compagnie qui est à Cornimont ; la quatrième compagnie est quant à elle postée à Ucimont et à Rochehaut ; seule la première compagnie et l'Etat-major du bataillon sont à Vivy ; et surtout il n'y a jamais eu de poste à Sugny¹. Les tableaux semblent plus fiables que les souvenirs du lieutenant-colonel retraité. Ils sont en tous cas plus cohérents sur le plan tactique. Morrisson indique en effet que les avant-gardes belges au plus près de la frontière française à cette hauteur avaient pour mission de surveiller les passages de la Semois vers Chairière, Mouzaive et Alle². Or, lorsque nous observons la carte, nous constatons que la route de Sugny-Pussemange est située largement au sud de la Semois. Par conséquent, il aurait été stratégiquement risqué d'y aventurer des défenseurs, surtout si on se proposait de résister sur la Semois. Est-il possible que le lieutenant-colonel retraité ait voulu préserver dans son récit les apparences d'une défense « à la frontière », c'est-à-dire une défense du moindre centimètre carré de territoire national ? Son intérêt pour l'anecdote ne semble guère s'embarasser de rédiger une « histoire patriotique » du conflit. La chronologie est le cadet de ses soucis. Il est plus probable que Morrisson ne se soit guère aperçu du caractère contradictoire de ses informations et qu'il confonde ici le dispositif défensif adopté en début de journée avec un dispositif adopté par la suite après le passage des Français. Cette hypothèse permettrait éventuellement de recouper l'historique du 3^e Hussards français mentionné plus haut qui indique que la route de Sugny a été interceptée plus tard dans la journée par un poste belge.

L'arrivée tardive de la sixième compagnie à Sugny pourrait par ailleurs résulter de la présence de six douaniers belges sur les lieux, très vite débordés par l'afflux des Français. Ces douaniers pourraient avoir donné l'alerte à une des compagnies du 3^e bataillon. Le témoignage du sous-lieutenant des douanes Oriane mérite d'être cité in extenso :

« Hier notre territoire a été violé par les belligérants. Ils se sont même battus au chemin de la grève. Un uhlan a été tué par un français sur la route en face de l'aubette, route de Sedan ; les prussiens ont fait un officier français prisonnier au pré-pierret. Environ 6000 hommes ont traversé Sugny pour rentrer en France par Pussemange. J'ai protesté de cette violation, les officiers français m'ont répondu avec beaucoup de courtoisie, mais que poursuivis sur le territoire sans savoir où ils étaient, ils allaient rentrer immédiatement en France. Avec mon personnel de cinq hommes, Monsieur le

¹ *Emplacement, 1^{er} corps, 2^e division, 31 août 1870 ; Armée d'observation, 1^{er} corps, 2^e division. Tableau indiquant l'emplacement de la division pendant la journée du 1^{er} septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 83.*

² MORRISSON (John), *La Vie Militaire...*, p. 16.

Contrôleur, et les prussiens sur notre terrain, j'ai dû comme vous devez bien le penser, les laisser faire. Vous auriez déjà reçu cette dépêche hier à 4 heures du soir, mais le préposé Michel qui était chargé de la porter à Corbion a failli être victime des balles des Prussiens en arrivant au chemin de la grève, il s'est enfui à travers bois vers Alle et il est rentré chez moi à 4 heures après-midi. Le facteur n'étant pas arrivé à 2 heures après-midi, je pars à trois heures après midi pour Corbion »¹.

Le rapport des douanes n'indique cependant pas qu'un quelconque poste militaire a été prévenu. Il reste surprenant d'y lire que des escarmouches entre Français et Uhlans² ont bien eu lieu jusque sur le territoire belge, au chemin de la grève. Cet incident est somme toute assez grave sur le plan diplomatique puisqu'il y a même eu mort d'homme en territoire belge. Rappelons que la Prusse n'avait pas caché son intention de pénétrer sur le territoire belge si les Français y pénétraient sans déposer les armes. Il ne s'agit pas de paroles en l'air car le ministre de Prusse à Londres Bernstorff rappelle lui-même un peu plus tard au Gouvernement de la Reine Victoria qu'en cas de violation de la neutralité belge par la France, « le Roi son Souverain regarderait le casus belli comme arrivé et qu'il se considérerait comme autorisé à intervenir »³. Le ministre de Belgique à Londres Beaulieu, muni des instructions rédigées le 29 août aux Affaires étrangères, répète à Bernstorff ce qu'il a déjà eu l'occasion de communiquer à Granville, à savoir que « la Prusse n'aurait à intervenir que si la Belgique se trouvait, sur le point où la violation de la Belgique aurait eu lieu, impuissante à faire respecter par ses propres forces ses droits d'Etat neutre »⁴. Selon Hautecler, qui ne cite pas ses sources, Bismarck était parfaitement au courant de l'incident. Le chancelier aurait décidé de fermer les yeux sur le passage des Français pour ne pas enclencher une crise avec la Belgique et l'Angleterre⁵. Cette information est exacte. Les archives du ministère des Affaires étrangères belge contiennent une traduction du télégramme envoyé par Bismarck le 2 août à 1h25 du matin à l'ambassade de la Confédération d'Allemagne du Nord à Bruxelles :

¹ Sous-lieutenant Oriante (Sugny) à Monsieur le Contrôleur des douanes (Bouillon), le 2 septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 122 : Rapports sur l'entrée des Français refoulés en Belgique. Soulignons ici un fait essentiel : Sugny ne dispose pas de télégraphe et le courrier n'arrive à Bruxelles, aux Finances, que cinq jours après le passage des cavaliers français ! Le ministre de la Guerre ne prend connaissance de la lettre que par un courrier du 6 septembre 1870 de la main de son collègue des Finances. Jacobs à Guillaume, Bruxelles, le 6 septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 122.

² Sans doute ceux du 14^e Dragons prussiens en provenance d'Issancourt et Bosseval qui ont dû emprunter les chemins forestiers au nord de Sedan vers Sugny. Section historique du Grand Etat-major Prussien..., Première Partie, II, p. 1156.

³ Beaulieu (Londres) à d'Anethan (Bruxelles), le 1^{er} septembre 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, VII, microfilm P. 1648.

⁴ Beaulieu (Londres) à d'Anethan (Bruxelles), le 1^{er} septembre 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, VII, microfilm P. 1648

⁵ HAUTECLER (G.), *L'armée belge de 1870...*, p. 612.

« Les Français, battus à Sedan, passent la frontière belge, non défendue à l'Ouest de Bouillon, sans être désarmés. Nous désirons que ce désarmement se fasse, sinon nous devrions passer nous-mêmes la frontière pour mettre les troupes françaises dans l'impossibilité de nuire. Je vous prie de me répondre immédiatement, de me communiquer les ordres donnés aux autorités belges à Bouillon et à Sugny et de me dire directement quelles sont les mesures prises pour le désarmement. Devant Sedan le 1^{er} septembre, (s.) Bismarck¹. »

Ce télégramme a été reçu par Balan à 4h00 du matin. Il n'a vraisemblablement été transmis par l'ambassade de la Confédération d'Allemagne du Nord qu'après les faits car le document présent dans les archives porte la mention « non communiqué par m. de Balan ». Fort heureusement pour la Belgique, le passage de la cavalerie française n'a pas modifié l'issue de la bataille. Gageons qu'il en eut été autrement si les cavaliers français avaient pris à revers les Prussiens après leur passage en Belgique plutôt que de prendre la fuite vers Mézières. A la suite du télégramme de Bismarck figure dans les archives une note non signée vraisemblablement envoyée par Chazal :

« On désarme tout ce qui arrive en Belgique. (...) La forme de notre frontière me rend la surveillance très difficile. Nous désarmons néanmoins tous ceux qui entrent chez nous. S'il y en a qui nous ont échappé, c'est qu'ils n'auraient fait qu'effleurer notre frontière et seraient sortis presque en même temps entrés². »

Le commandant de l'armée d'observation a-t-il été sollicité depuis Bruxelles pour répondre aux remontrances allemandes ? Le quartier général à Bruxelles n'ignore en tout cas pas la situation car il a été informé par diverses sources que des soldats français en armes circulent impunément sur le territoire belge. Un peu après midi, le 1^{er} septembre, le bourgmestre de Bouillon Ozeray télégraphie au ministère de l'intérieur : « La bataille touche à notre frontière. Blessés français arrivent. Cavalerie française (environ 200 à 300 hommes) envahissent notre territoire du côté de Corbion où il n'y a pas de troupes. Il est probable que notre garnison sera impuissante bientôt si elle n'est pas augmentée. Résultat de la bataille encore inconnu. La canonnade est des plus vives »³. A Orchimont, beaucoup plus au nord, le brigadier Thiran télégraphie à 17h22 : « Ai rencontré midi près Orchimont trentaine Lanciers français, en me

¹ Bismarck (Sedan) à de Balan (Bruxelles), télégramme envoyé depuis Varennes le 2 septembre à 1h25 du matin, reçu à Bruxelles à 4h00, traduction sur papier à en-tête du Cabinet, ministère des Affaires étrangères belge, mention « non communiqué par m. de Balan », MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, VII, microfilm P. 1648.

² Note non datée d'une écriture très enlevée et peu lisible. Il doit s'agir de la transcription d'un télégramme de Chazal. MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, VII, microfilm P. 1648.

³ Ozeray (Bouillon) à Kervyn de Lettenhove (Bruxelles), le 1^{er} septembre 1870, envoyé à 12h19, reçu à 17H05, copie sur papier à en-tête du ministère de la Guerre, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 121 : Bataille de Sedan.

voyant plusieurs ont tiré sabres, couchés aussitôt en joue ont repassé frontière. 700 autres armés signalés dans diverses communes frontières belges, arrêté deux avec cheval »¹. Le même brigadier couvre le secteur d'Alle² où il apprend que les bois sont remplis de soldats français³.

En admettant même que des soldats, gendarmes ou douaniers belges partis en reconnaissance à la frontière aient volontairement laissé passer les Français, d'autres explications que la simple fraternisation belgo-française viennent à l'esprit. Il est tout-à-fait envisageable de considérer que ce laxisme ait pu être aussi le fruit d'une sage prudence. Les estafettes, gendarmes ou douaniers belges à pied ont dû être impressionnés par les longues colonnes de cavalerie française passant « au grand trot »⁴ sur la route. C'est ce qu'indique le rapport des douaniers présents à Sugny et ce n'est peut-être pas un exemple isolé. Admettons même que des soldats belges aient effectivement indiqué la route de France, comme le prétend Hautecler⁵ qui y voit un geste coupable, il convient également de nuancer la « faute » des agents concernés en rappelant le caractère ambigu des instructions données. Dans les instructions transmises par Chazal le 26 août « lues plusieurs fois aux appels », une procédure de reconduite à la frontière est envisagée⁶. Les instructions de Guillaume du 27 août prévoient aussi une sommation suivie d'une retraite volontaire des belligérants entrés sur le territoire belge⁷. Il est manifeste que ces instructions sont irréalistes⁸. Elles ne prennent pas du tout en compte la nature du terrain, spécialement dans la région de Sugny où la trouée de Givet toute proche offre une alternative bien tentante pour des cavaliers français poursuivis sur leurs

¹ Brigadier Thiran (Gedinne) à Renard (Bruxelles), le 1^{er} septembre 1870, envoyé à 17h22, reçu à 19h57, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 100 : dépêches télégraphiques. Le même télégramme est adressé au ministre de la Guerre MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 121 : Bataille de Sedan.

² « Canon gronde vers Sedan, on l'entend de Gedinne. Je pars pour Alle ». Brigadier Thiran (Gedinne) à Renard (Bruxelles), le 1^{er} septembre 1870, envoyé à 10h32 du matin, reçu à 14H53. MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 100 : dépêches télégraphiques.

³ « Bois d'Alle remplis soldats français. On dit que hulans (sic) les poursuivent que armée prussienne est à Saint-Manche (sic) [Saint-Menge] et que bataille continue vers Mézières environs. Vingt mille bourgeois français sauvés dans mon canton. Brigadier Thiran (Gedinne) à Renard (Bruxelles), le 2 septembre 1870, envoyé à 23h02 du matin, reçu le 3 septembre à 08H59 du matin. MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 100 : dépêches télégraphiques. Le même télégramme est adressé au ministre de la Guerre. MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 121. Il nous semble plus cohérent de dater ce message du 1^{er} septembre même s'il apparaît à la date du 2 dans les archives.

⁴ « ...la moitié de la route [ndlr : de Sedan à Mézières par Sugny et Gespunsart] au moins a été faite au grand trot et il est impossible qu'on ait mis plus de trois heures pour la parcourir. » *La division de cavalerie du 1^{er} corps...*, p. 508.

⁵ HAUTECLER (G.), *L'armée belge de 1870...*, p. 612.

⁶ Chazal aux commandants des deux corps de l'armée d'observation, Quartier général à Namur, le 26 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 72.

⁷ Guillaume à Renard, Bruxelles, le 27 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93.

⁸ Nous avons souligné plus haut les contradictions entre ces instructions ou celles transmises par Guillaume le 27 août avec les recommandations rédigées par le ministère des Affaires étrangères le 6 août.

arrières par les Uhlans. Des soldats belges postés tactiquement sur la Semois, à plusieurs kilomètres de la frontière, conformément aux instructions de Chazal du 26 août, ne peuvent s'assurer efficacement que les troupes arrêtées acceptent de faire demi-tour par le même chemin à moins de connaître exactement par où elles sont venues et de les y escorter. A Bouillon, il suffit d'intimer aux belligérants de faire demi-tour¹. A Sugny, c'est bien la route de Pussemange qui est la plus directe et la plus courte pour retourner en France. En l'empruntant, les Français manœuvrent habilement par le territoire belge puisqu'ils échappent ainsi à leurs poursuivants mais les Belges qui les laissent passer sont-ils capables de comprendre ces subtilités politico-stratégiques ? Surtout si c'est une poignée d'hommes qui est confrontée à une colonne entière de cavalerie. Pour compléter nos arguments, ajoutons qu'une telle attitude peut aussi s'expliquer par des raisons pratiques. Nous verrons plus loin que la problématique de la gestion des blessés et des prisonniers se révèle rapidement très difficile pour l'armée belge. Dans un télégramme révélateur du 1^{er} septembre envoyé au quartier général à Bruxelles, Chazal écrit : « Des troupes étrangères débordent sur le territoire de Corbion près de Bouillon. Je vais être très embarrassé de tout ce monde – comment le faire vivre ? »².

Même s'il est mal informé, Chazal n'ignore pas ce qui se passe. Alerté par divers informateurs, un simple regard sur une carte doit suffire au lieutenant-général pour comprendre que son dispositif est trop appuyé à l'est. L'absence de troupes belges à Sugny embarrasse même fortement le commandant de l'armée d'observation. Nous pouvons l'affirmer grâce à une découverte que nous avons faite dans la correspondance de l'ambassadeur anglais à Bruxelles, Lumley. Dans cette correspondance, figurent des copies de télégrammes envoyés par Chazal à Bruxelles, vraisemblablement à Jules Devaux³, durant les journées critiques du 1^{er} et 2 septembre⁴. Ils indiquent que Chazal est complètement dépassé par les événements.

¹ *Rapport du capitaine Marconnier...*, p. 470.

² Télégramme de Chazal (Bure) à Bruxelles, le 1^{er} septembre 1870, 8.20 p.m., annexe n°1 du rapport de Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 2 septembre 1870, NA-UK, FO 10/307.

³ Les copies des télégrammes transmises à Lumley n'indiquent pas le destinataire. Nous n'avons retrouvé aucun des télégrammes correspondant dans le Fonds 1870-1871 à l'exception d'une copie à l'encre noire adressée à Jules Devaux qui tranche avec la présentation des autres télégrammes sur papier calque généralement envoyés à Renard. Chazal (Bure) à Devaux (Bruxelles), le 2 septembre 1870, 7.46 du matin, reçu à 8h25, (copie), MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 100 : dépêches télégraphiques. Voir aussi annexe n° 4 du rapport de Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 2 septembre 1870, NA-UK, FO 10/307.

⁴ Nous remarquons que tous les rapports transmis à Lumley parlent d'incursions françaises en territoire belge. Il est probable qu'en transmettant à l'ambassadeur anglais des renseignements aussi confidentiels, Léopold II espère en retour une intervention anglaise si la neutralité est trop ouvertement violée.

Nous avons déjà cité le premier télégramme présent dans la correspondance anglaise. Il s'agit d'un télégramme de Chazal envoyé le 1^{er} septembre à 8h20 du soir. On y apprend que la frontière belge est traversée par des hommes en armes en plusieurs endroits notamment à Corbion. Toutes ces troupes ne sont pas systématiquement désarmées et capturées :

«...à l'instant j'apprends qu'une grande quantité de cavalerie française a été [arrêtée] à Rochehaut sur la Semois par mes avant-postes et a déposé les armes. Que vais-je faire de tous ces prisonniers et comment les nourrir ? Je tâcherai d'aviser. On m'annonce encore des déserteurs ou fuyards de toutes armes à Gros-Fays. Ils vont être arrêtés. Des Uhlans prussiens se sont présentés du côté du Château du Comte de Flandres¹. Ils se sont retirés sur l'avis qu'ils étaient sur le territoire belge. Des troupes étrangères débordent sur le territoire de Corbion près de Bouillon. Je vais être très embarrassé de tout ce monde – comment le faire vivre ?² »

Un télégramme envoyé à 11h00 du soir indique en outre que durant toute la journée du 1^{er} septembre, Chazal s'est interrogé sur ce qui se passait à Sedan. Le général belge semble croire d'abord, sous l'influence de deux rapports, que l'armée française s'est repliée sur Mézières et que les échappés français observés à l'extrémité du territoire font partie intégrante de cette armée en retraite :

« D'après deux télégrammes, l'un du major Bodart à Bouillon, l'autre de Auguste à Bouchon [?]³ l'armée française a été refoulée sur Corbion et Sugny à l'ouest de Bouillon allant vers Mézières : impossible d'évaluer le nombre qui ont traversé point extrême de notre frontière à cause de forêt qui s'étend des deux côtés. On me signale aussi 80 Français qui ont déposé les armes aux avant-postes près Bouillon. Les Prussiens qui les poursuivaient sont venus s'assurer s'ils étaient sur le territoire Belge⁴. »

Nous sentons bien que Chazal cherche à minimiser et justifier les passages de troupes françaises en Belgique par la couverture offerte par la forêt qui s'étend de part et d'autre de la frontière. A 1h45 du matin, Chazal revient sur cet argument dans son télégramme où il admet clairement que des « troupes nombreuses » ont traversé des pointes extrêmes du territoire :

¹ Château des Amerois à dix kilomètres de Bouillon et 15 kilomètres de Florenville.

² Télégramme de Chazal (Bure) à Bruxelles, le 1^{er} septembre 1870, 8h20 p.m., annexe n° 1 du rapport de Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 2 septembre 1870, NA-UK, FO 10/307.

³ Peut-être Bohan situé au nord de Sugny sur la Semoy ?

⁴ Télégramme de Chazal (Bure) à Bruxelles, le 1^{er} septembre 1870, 11h p.m., annexe n° 2 du rapport de Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 2 septembre 1870, NA-UK, FO 10/307.

« Mac-Mahon appuyé à Sedan à notre territoire neutre a été refoulé vers sa gauche où un corps de 15.000 hommes a été coupé et ses débris rejetés vers nous. Tous nos avant-postes ont de nombreux prisonniers. Des troupes nombreuses d'infanterie, de cavalerie ou de toutes armes ont pu traverser des pointes extrêmes de notre territoire grâce aux grands bois qui forment une forêt unique traversée par la frontière. A Gedinne on a fait prisonnier le Lieut-Col Maldan, le Capitaine Les Cieux, le vétérinaire Nandin, le Lieut. Rostain, le Sous-Lieut de Rouvelle et 42 hommes dont 35 montés, tous de l'artillerie, coupée au commencement de la journée. Les officiers sont prisonniers sur parole par écrit. J'ai envoyé immédiatement ordre au général Tibaut [sic] d'envoyer de Paliseul des troupes à Bohan, Houdremont, Ozepe [sic] et Alles [Alle] à l'extrême limite ouest du Luxembourg dont les bourgmestres demandent des troupes à cause du grand nombre de fuyards chez eux. Espère bien parer à tout¹. »

Repérons sur la carte les noms des villages cités ; Bohan est au nord de Sugny sur la Semoy, Houdremont est situé plus au nord le long de la frontière française et Gedinne est encore plus au nord que Houdremont. Le rideau belge est véritablement poreux du côté de la trouée de Givet. Rappelons à ce titre la fuite du général de Septeuil rapportée par Morrisson. L'officier français en fuite depuis Alle n'aurait été rattrapé qu'à Gedinne². Tôt dans la matinée du 2 septembre, Chazal pense encore que les combats continueront du côté de Mézières. A 7H46 du matin, il écrit :

« L'aile gauche des Français a été rejetée sur notre frontière. On me signale des détachements qui errent dans les bois de l'extrême frontière. Des patrouilles sont à leur recherche. Je crois que le combat recommencera vers Mézières. Je fais de Paliseul et de Bouillon deux dépôts de prisonniers. J'y dirige vivres et fourrages³. »

Les deux derniers télégrammes cités indiquent bien que des patrouilles belges n'ont été envoyées que tardivement « à l'extrême frontière ». Autre signe qui ne trompe pas, Chazal, conscient que son dispositif est trop appuyé à l'est, décide de le modifier immédiatement. Dès le 2 septembre, il envoie des instructions pour que l'armée se reporte à l'ouest pour coller davantage à la trouée de Givet. Le nouveau dispositif doit être établi à partir du 3 septembre, de grand matin :

« La 1^{ère} division portera son quartier général à Beauraing et occupera les villages depuis Hastières par-delà, jusque Vonèche, et s'étendant en arrière jusqu'à la Lesse. Elle surveillera par ses avants les débouchés vers la France et donnera la main au 2^e

¹ Télégramme de Chazal (Bure) à Bruxelles, le 2 septembre 1870, 1.45 a.m., annexe n° 3 du rapport de Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 2 septembre 1870, NA-UK, FO 10/307.

² MORRISSON (John) (lieutenant-colonel retraité), *La Vie Militaire...*, p. 28.

³ Télégramme de Chazal (Bure) à Devaux (Bruxelles), le 2 septembre 1870, 7.46 a.m., annexe n° 4 du rapport de Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 2 septembre 1870, NA-UK, FO 10/307. Une copie intégrale de ce télégramme se trouve dans MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 100.

corps porté sur la rive gauche de la Meuse. Les pontonniers ont reçu l'ordre de s'établir à Hastières – Lavaux pour y construire un pont ; on enverra immédiatement occuper ce village par un bataillon qui bivaquera (sic) au besoin si les logements étaient insuffisants. La 2^e division portera son quartier général à Wellin en Famenne et occupera les villages entre Vonèche, Haut-Fays, Paliseul et Libin adossés au chemin de fer du Luxembourg. Elle poussera ses avant-postes pour observer tout le terrain devant elle et surveillera particulièrement toutes les communications vers la France depuis Vonèche jusqu'à Gros-Fays. On fera bivaquer (sic) les troupes qui ne pourraient être cantonnées. La 3^e division ira remplacer la 1^{ère} au camp de Villance et dans ses cantonnements. Elle surveillera, par ses avant-postes, tout le terrain jusqu'à la Semois et particulièrement les routes vers la France entre Gros-Fays, Bouillon et Florenville. Bouillon restera occupé par un bataillon et une demi-batterie de la 3^e Division qui relèvera par les siens tous les postes de la 2^e Division. La cavalerie couvrira tout le mouvement en appuyant à droite ; elle s'étendra de Dinant à Florenville¹. »

Tous ces mouvements commenceront à la date du 3 septembre et autant que possible de très grand matin. Le 4 septembre, le mouvement est réalisé. 50.000 soldats belges défendent alors la frontière d'Arlon et Virton jusqu'à Chimay et Beaumont².

La tentation est grande de conclure, en suivant Chazal dans sa correspondance télégraphique, que c'est l'envoi inopiné du 2^e corps vers Philippeville et Mariembourg qui a provoqué une trouée dans le dispositif belge ; trouée que Chazal s'est empressé de combler par la suite :

« On se bat depuis hier dans la direction de Sedan. Le combat a recommencé ce matin à 3 heures et dure encore. On entend parfaitement le canon de mon quartier général de Bure. Je ne pourrai mettre mes troupes du 1^{er} corps en mouvement pour boucher la trouée faite dans ma ligne par l'envoi du 2^e corps à Philippeville que demain encore faudra-t-il que je sache le résultat de la bataille qui se livre dans ce moment pour changer mes positions. J'ai prescrit de faire prendre deux jours de vivres aux soldats pour pouvoir les mettre en marche au premier ordre³. »

Rappelons-nous que l'intention primitive de Chazal était d'envoyer le 2^e corps en soutien vers Marche, sur le plateau destiné à servir de premier lieu de retraite en cas d'attaque ennemie⁴. Rien n'indique donc qu'il entrât dans l'intention de Chazal de lui faire occuper la frontière jouxtant la pointe de Givet. Qui plus est, il serait arrivé trop tard pour arrêter les cavaliers

¹ Chazal (Quartier général à Bure) à Renard (Bruxelles), le 2 septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 75 : Etat-major, correspondance expédiée.

² *PV 1871*, p. 76 ; Composition de l'armée et emplacement des corps de troupes au 4 septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 70.

³ Chazal (Bure) à Renard (Bruxelles), le 1^{er} septembre 1870, envoyé à 12h50, reçu à 19h05, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 100.

⁴ Chazal (Namur) à lieutenant général Sapin (Namur), confidentielle, le 27 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 75.

français dans de bonnes conditions puisque le 2^e corps était toujours en plein déplacement durant la journée du 31 août. Il n'atteint ses positions vers la trouée de Chimay que dans la matinée du 1^{er} septembre¹.

Les franchissements continuent dans les jours qui suivent la débâcle de Sedan. Mais ils ne concernent plus que des petits groupes épars ou des individus isolés². Par la suite, le théâtre des opérations tend à se déplacer vers le nord de la France suite au siège de Paris commencé par les Allemands le 19 septembre. Les armées belligérantes occupent par la force des choses un grand nombre de points rapprochés de la frontière méridionale de Belgique. C'est pourquoi des postes de surveillance belges sont échelonnés tout au long de la frontière depuis Arlon jusqu'à Ypres. Des colonnes mobiles sont organisées dans les garnisons de Namur, Charleroi, Mons et Tournai³. Le 27 novembre 1870, la bataille d'Amiens consacre la défaite de l'Armée du Nord du général Farre, une armée du Nord qui était toujours en pleine réorganisation. Le 3 décembre 1870, le gouvernement de la Défense nationale en confie la direction au général Faidherbe. Les préparatifs français d'organisation, notamment à Lille, sont poussés activement⁴. A cette occasion, de nouvelles précautions sont prises par la Belgique. Les opérations des armées belligérantes, aux prises dans le nord de la France, font de nouveau craindre une violation du territoire belge entre Tournai et Ypres. En conséquence, un corps de troupe commandé par le général Thiebault est réuni le 9 décembre dans la région de Courtrai – Ypres, couvert par un régiment de cavalerie, le 3^e Lanciers, envoyé à la frontière pour observer les voies de communication en provenance de Lille. La situation est délicate car l'armée belge doit surveiller une ligne frontalière de près de soixante lieues d'étendue depuis le Luxembourg jusqu'à la mer du Nord. Il est impossible de le faire efficacement sans disséminer dangereusement les troupes. En cas d'incursion d'une colonne ennemie dans l'intérieur du pays, l'armée belge serait incapable de se concentrer rapidement en nombre sur

¹ Voir supra.

² « Le 3 septembre, la 3^e et la 4^e compagnie du bataillon [2^e Bataillon, régiment des Carabiniers] se rendaient de Recogne à Vencimont, lorsqu'en traversant les bois de Porcheresse, elles rencontrèrent un cavalier français sans armes et deux chevaux blessés. Cet homme déclara se nommer Meyer Michel et appartenir au 11^e Régiment de Chasseurs à cheval. Il ajouta que l'un des deux chevaux était le sien et que l'autre appartenait à son camarade qui, monté sur un troisième cheval non blessé, l'avait abandonné dans la forêt afin d'éviter la rencontre des carabiniers. Tous deux étaient entrés en Belgique pour n'être pas faits prisonniers par les Prussiens, et comptaient se rendre à Givet en traversant les bois. Michel Meyer a donc été arrêté, dirigé sur Vonèche et de là sur Namur ». Rapport du 2^e Bataillon, Régiment des Carabiniers (2^e division), Saint-Hubert, le 12 septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 122.

³ Le Colonel, directeur de la 1^{ère} Division, au ministre de la Guerre, le 15 décembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93.

⁴ FAIDHERBE (L.) (général), *Campagne de l'armée du Nord en 1870-1871*, dédié à M. Gambetta, membre du Gouvernement de la défense nationale, Paris, Dentu, 1871. Aucune considération sur la Belgique n'est présente dans les souvenirs du général.

le point attaqué. Ces considérations stratégiques, mises en évidence par le Colonel directeur de la 1^{ère} division, décident le ministre de la Guerre à rassembler en un point central une force suffisante pour s'opposer, le cas échéant, à la marche d'une colonne dans l'intérieur du pays. C'est dans ce but que la 3^e division de l'armée est concentrée autour de Bruxelles¹. Après le 23 décembre 1870 (bataille de Pont-Noyelles), on décide de renforcer la mission de surveillance confiée au général Thiebault. Ses effectifs sont augmentés afin de constituer une division mixte. Elle est composée des quatre régiments d'infanterie de la 1^{ère} division, d'un régiment de cavalerie et de cinq batteries d'artillerie. Cette division prend position entre Ypres et Tournai le 4 janvier 1871. Elle y est maintenue jusqu'après la cessation des hostilités en France début février². Entre-temps, la bataille de Saint-Quentin le 19 janvier 1871 laisse présumer un siège imminent de Cambrai. Le Gouvernement estime alors qu'il est nécessaire de renforcer également la surveillance entre Tournai et Erquelines. Une brigade de la 4^e division est envoyée dans la région de Mons³.

¹ Le Colonel, directeur de la 1^{ère} Division, au ministre de la Guerre, le 15 décembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93 ; *Guerre franco-allemande de 1870-1871, Rôle de l'armée belge en observation*, in *La Belgique militaire*, 29^e année, Bruxelles, Dimanche 26 février 1899, p. 246 ; DEBUSSCHERE (S.), *Het Belgisch leger gedurende de Frans-Duitse oorlog (1870-1871) in de Belgische pers*, E. R. M., Bruxelles, 1989, p. 94-117.

² LECLEIR (L. A.), *L'infanterie...*, p. 56 ; MRA, Fonds 1870-1871, dossier 71 : *Composition et emplacement des corps de troupes*, pièce n° 26 : *Résumé des mouvements de l'armée belge d'observation en 1870-1871*.

³ PV 1871, p. 76.

VII. Retour polémique sur l'action de l'Etat-major belge

Le général Chazal, pour des raisons diplomatiques et/ou personnelles¹, prend bien garde de ne pas mentionner le passage de la cavalerie française vers Sugny, ni au cours des séances de la commission de 1871, ni dans ses écrits postérieurs. Quelques années après, dans son pamphlet destiné à contester l'opportunité de fortifier la Meuse, Chazal persiste à écrire que l'armée belge réussit à « faire face à tout » mais laisse poindre un léger doute dans l'esprit du lecteur en ajoutant « malgré des circonstances et des faits étranges, que ce n'est ni le lieu, ni le moment de rapporter ici, que nous dirons peut-être un jour... »². S'agit-il d'une allusion très édulcorée au passage des Français ? Selon Chazal, toutes les troupes françaises qui décident d'échapper à la manœuvre d'encerclement en traversant les frontières belges sont arrêtées aux passages de la Semois, désarmées et internées³. On sait ce qu'il faut en penser. Outre le passage de la cavalerie française, il s'en est fallu de peu que l'armée belge ne soit complètement débordée. Ainsi, la couverture de la trouée de Chimay n'était pas encore décidée en Belgique que le général Vinoy arrivait à Mézières dans la nuit du 30 au 31 août afin de soutenir Mac-Mahon. Dans son pamphlet, Chazal glisse rapidement sur ces faits sans aucune précision chronologique :

¹ Il n'est pas inutile de rappeler ici que Chazal était d'origine française et qu'il entretenait de bons contacts avec la famille impériale française. GARSOU (J.), *Chazal et Napoléon III (1863-1870)*, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, XXVII, 1949, p. 756-770. D'après les mémoires du Maréchal Canrobert, il semble que Chazal ait continué à entretenir une correspondance avec l'Impératrice Eugénie pendant le conflit. Lors d'une réunion avec ses chefs d'armée à Metz, début août, Napoléon III expose sa stratégie en fonction de renseignements en provenance de Belgique : « Le maréchal Le Bœuf et le général Lebrun ont suivi le maréchal Canrobert. Aussitôt la porte refermée sur eux, le maréchal Canrobert prend la parole : 'Sire, nous avons six corps sur huit qui n'ont pas été engagés, peut-être est-il encore temps de se jeter sur l'armée prussienne qui s'est battue à Forbach, avant qu'elle ne soit rejointe par le prince Frédéric-Charles ?' L'Empereur répond que l'Impératrice l'a prévenu d'après un avis qu'elle a reçu de Belgique et qui vient du général Chazal, que les diverses armées prussiennes ont dû faire leur jonction ou du moins sont sur le point de la faire ; aussi veut-il concentrer, ce soir même, les quatre corps présents sur Metz, sous la Nied française ; c'est uniquement pour donner cet ordre et en discuter les moyens d'exécution, qu'il vient d'aller voir le maréchal Bazaine qu'il a nommé, cette nuit même, par décret, commandant en chef des troupes sous Metz ». BAPST (G.), *Le Maréchal Canrobert...*, IV, p. 186-187.

² CHAZAL (général), *Considérations générales...*, p. 11.

³ CHAZAL (P.), *Considérations générales...*, p. 10-11. Au total, tout au long du conflit, 4.427 soldats français seront internés. Ils seront rapatriés en France dans les premiers jours de mars 1871. Or, du 2 novembre 1870 au 12 février 1871, il est passé par Namur se rendant à Lille 5.438 individus en bourgeois qu'on suppose être en partie des militaires évadés des mains des Allemands, en partie des conscrits de la levée en masse. « Même partiels, ces chiffres couvrent la période de passage la plus importante : après la capitulation de Metz (27 octobre 1870). En conclusion : le nombre d'internés est très faible par rapport au nombre de ceux, ou présumés tels, qui ont traversé la Belgique ». ANNET (P.), *L'internement des soldats français en Belgique pendant la guerre de 1870*, in *Revue Belge d'Histoire Militaire*, XXVIII, 5, 1990, p. 338-339. Pour de plus amples informations sur les internés français, consulter le mémoire dont est tiré cet article, ANNET (P.), *L'internement des soldats français en Belgique pendant la guerre franco-allemande (1870-1871)*, mémoire de licence en Histoire (inédit), UCL, 1988.

« Le deuxième corps reçut l'ordre de marcher de Namur et Ciney sur Dinant, d'où il devait être échelonné dans la direction de Bouillon. Deux ponts avaient été jetés par nos pontonniers sur la Meuse pour assurer le passage rapide de l'armée sur la rive gauche, soit qu'il fallut battre en retraite devant des forces trop supérieures, soit qu'il fallut passer dans l'Entre-Sambre et Meuse, si les Français, poursuivant leur retraite en longeant notre frontière, réussissaient à donner la main au général Vinoy arrivant de Paris à Mézières avec un renfort de trente mille hommes¹. »

Nulle trace du contrordre donné depuis Bruxelles pour prévenir justement une incursion inopinée à droite de la pointe de Givet. A lire Chazal, le IIe corps a été échelonné dans le Luxembourg à la droite du 1^{er} comme il l'avait prévu initialement. Plus loin, Chazal persiste et signe en déclarant à nouveau que l'armée belge était prête dès les premiers coups de canon : « Aux premiers coups de canon de Beaumont, aux premiers avis du passage de la Meuse à Mouzon par les belligérants, de leur marche le long de notre frontière, où leur patrouilles venaient à chaque instant se heurter à nos avant-postes, toute notre armée achevait sa concentration. Aux premiers coups de canon de Sedan, elle était prête à agir, soit pour repousser une agression, soit pour effectuer sa retraite si elle était impuissante à arrêter un débordement supérieur à ses forces ou à passer dans l'entre-Sambre et Meuse si les Français continuaient leur retraite vers Mézières »². Dans son intervention à la commission de 1871, Chazal avait été moins elliptique en mentionnant l'ordre donné depuis Bruxelles et le rôle exact du IIe corps au cours de la bataille de Sedan, mais sans s'attarder toutefois sur le fait que ce changement l'avait profondément exaspéré puisqu'il créait un trou dans son dispositif³.

Malgré la discrétion de Chazal, certaines rumeurs courent après la guerre selon lesquelles l'armée belge n'aurait pas rempli dignement la mission qui lui était impartie :

« On reproche, et non sans raison, aux chefs de l'armée belge d'avoir trop dispersé les troupes, et de ne pas s'être rapprochés assez tôt du point où allaient se décider les destinées de la France. Ils sentirent la faute, car, à la veille de Sedan, le quartier-général de M. le lieutenant général Chazal fut transporté au château de Bure, et l'on fit faire à toute l'armée un mouvement vers le sud du Luxembourg⁴. »

¹ CHAZAL (P.), *Considérations générales...*, p. 9.

² CHAZAL (P.), *Considérations générales...*, p. 12.

³ *PV 1871*, p. 80.

⁴ *Histoire de la guerre de 1870-1871, ou Relation illustrée de la campagne franco-allemande, avec dessins de batailles, plans, cartes géographiques et topographiques*, Bruxelles, Rosez ; Anvers, Van Dieren, 1872, p. 118. Il s'agit de la traduction d'un ouvrage allemand paru en 1871. *Illustrierte Kriegschronik 1870-1871, Gedenkbuch an den Deutsch-Französischen Feldzug von 1870-1871*, Leipzig, Weber, 1871, 454 s. mit zahlreichen Holzstichen: Portraits, Geschichts- u. Gefechtsbildern, Plänen u. Karten.

L'histoire dont est tirée cet extrait est relativement bien documentée malgré sa parution rapide après les événements. L'auteur anonyme rapporte en outre que le dispositif défensif belge était mal conçu. Plutôt que de placer des compagnies entières comme avant-postes ainsi qu'il l'a fait, Chazal aurait dû privilégier l'utilisation d'éclaireurs rapportant d'éventuelles incursions aux troupes belges concentrées plus en arrière ; lesquelles auraient pu alors se porter massivement sur un point déterminé de la frontière afin de repousser un ennemi entreprenant avec quelque chance de succès. Il faut avouer que ces arguments stratégiques sont assez concluants. En effet, le dispositif avancé de la Belgique composé d'une multitude de compagnies disséminées le long de la Semois aurait pu être facilement enfoncé par des corps décidés et moins désorganisés. L'auteur se moque au passage des mesures dérisoires prises par les Belges à la frontière-même consistant en poteaux surmontés d'un drapeau belge et portant une planchette sur laquelle on lisait en gros caractère « Belgique neutre »¹.

La même critique est encore partagée par le Baron Auguste Lahure, capitaine d'Etat-major belge, dans un ouvrage polémique paru fin 1874. Selon lui, l'ordre de bataille entre Arlon et la Meuse était tellement divisé « que toute tentative de percer eût réussi sans laisser beaucoup de chance à une concentration éventuelle »². Lahure poursuit plus loin dans son livre en mettant en évidence l'erreur commise à Bruxelles d'avoir privé le 1^{er} corps de l'appui du 2^e corps³. Lahure et cet historique récent de la campagne de 1870 défendent donc la conception d'une armée belge prête à en découdre avec un corps belligérant à la frontière et oublie quelque peu que l'armée belge avait aussi pour mission de tendre un cordon pour réceptionner des unités isolées.

Dans cette question de la défense de la frontière belge en 1870, il est manifeste que les conceptions juridique et stratégique des limites de l'état neutre se télescopent. L'armée belge avait à la fois une mission de police des frontières à remplir et une mission de sauvegarde de l'indépendance du pays. On peut reprocher à Chazal d'avoir trop dispersé ses troupes à la frontière, à condition de supposer qu'il entraînait dans l'intention de ce dernier de transformer la Semois en ligne de front. Or, les 1^{er} et 2 septembre, le gros des troupes belges était massé plus en arrière. Les compagnies envoyées « à la frontière » étaient conçues comme autant d'avant-postes sur la Semois, utiles pour résister à des unités isolées. Ces postes se seraient

¹ *Ibidem.*

² LAHURE (Auguste), (Baron), (capitaine E.M.B.), *Direction des armées. Note sur le service des états-majors en campagne et en temps de paix*, Bruxelles, Weissenbruch, Muquardt, 1875, I, p. 11.

³ *Idem*, p. 57.

progressivement retirés en cas de forte résistance de l'ennemi. Les différentes instructions de Chazal l'indiquent et n'omettent jamais de mentionner les lignes de retraite à emprunter. Il n'entraîne pas dans les intentions de Chazal, grand architecte du réduit national, de faire la guerre à la France ou à l'Allemagne à la frontière mais d'offrir une résistance graduée avec retraite progressive vers le plateau de Rochefort d'abord, vers la position adoptée précédemment sur la Meuse ensuite et en ultime recours vers le camp retranché d'Anvers duquel l'armée belge ne devait surtout pas être coupé. C'est ce que Chazal affirmera plus tard dans une conversation avec l'attaché militaire français Hepp :

« En ce qui touche particulièrement le choix des positions de la Semoy, je ne crois pas, d'après ce qu'il m'en a dit lui-même, que le Général Chazal y ait été déterminé par la pensée de trouver dans le cours de cette rivière une ligne de défense sérieuse contre le territoire neutre de la Belgique. L'idée d'une agression réelle ne lui est jamais venue, et, le rôle de l'armée belge lui paraissait devoir se borner à une observation attentive, non à soutenir une lutte qui n'était pas personnelle. C'est en vue de lui faire remplir le mieux possible ce rôle qu'il a porté ses troupes sur la ligne de la Semoy. (...) On franchit la Semoy sur sept points principaux où aboutissent les routes conduisant de France en Belgique. C'est sur ces points que les avant-postes belges se sont établis, les éclaireurs de cavalerie et les petits postes d'infanterie fouillant et surveillant le terrain sur la rive gauche. Les travaux exécutés avaient pour but d'assurer l'installation des avant-postes et de faciliter leur service de surveillance, bien plutôt que de servir à une résistance efficace. En arrière et à quelque distance sur la rive droite, se trouvait le gros des forces belges, le quartier général à Saint-Hubert (sic)¹. »

Ainsi, la Belgique aurait rempli son devoir d'état neutre sans menacer l'intégrité de son armée dangereusement avancée dans le Luxembourg.

Il est vrai cependant que si l'on s'appuie sur les principes de la neutralité *stricto sensu*, la route de Sugny aurait dû être barrée et les chemins forestiers surveillés. Cette différence de perception entre le droit strict et les principes logiques d'une défense rationnelle du territoire a toujours nourri et nourrira encore bien des palabres dans les débats futurs sur le système défensif belge. Cette confusion entre frontière légale et frontière militaire explique pourquoi après la guerre, des récits illustrés ont naïvement présenté les soldats Belges le pied sur la ligne frontière plantant des poteaux indicateurs ou des petits drapeaux interdisant l'entrée en Belgique². Il est vraisemblable que Bismarck, au courant des incursions françaises, ait compris avec une certaine mansuétude que la frontière belge ne pouvait pas être hermétique

¹ Hepp (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), le 13 juin 1875, SHD/DAT, 1M 1453.

² L'imagerie de l'histoire de Belgique présente dans les manuels scolaires est à ce titre très significative des représentations véhiculées dans l'opinion publique.

en tous ses endroits. Dans l'euphorie de la capture de l'Empereur et d'une bonne partie de l'armée française, quelques milliers de Français écornant la Belgique n'ajoutaient rien au sort des armes.

Ces conceptions stratégiques ont été discutées au lendemain de Sedan dans les cercles militaires belges. En effet, on trouve très tôt un écho de ce débat entre partisans de la concentration et partisans de la défense à la frontière. Dans une note adressée au ministre de la Guerre le 15 décembre 1870, le colonel directeur de la 1^{ère} division commente négativement le dispositif défensif du pays beaucoup trop étiré selon lui le long de toute la frontière méridionale du pays. Dans son commentaire, il affiche manifestement sa préférence pour une politique défensive de concentration :

« Si donc une colonne pénétrait subitement dans le pays par un point quelconque de ce cordon, nous ne pourrions pas l'arrêter avant d'avoir réuni nos forces disponibles (...). Il suffit d'exposer cette situation pour faire comprendre qu'il serait imprudent de renforcer les troupes de la frontière. Ces troupes suffisent d'ailleurs pour exercer une surveillance active et rigoureuse ; les événements l'ont prouvé. La neutralité ne nous impose pas le devoir d'empêcher toute violation du territoire (souligné dans le texte) ; elle exige seulement que nous fassions en sorte qu'aucune violation ne reste impunie. Une nation militaire de premier ordre ne pourrait pas empêcher que des soldats isolés ou en petits groupes n'entrassent furtivement dans le pays par un village frontière et ne sortissent par un village voisin. A plus forte raison cette tâche serait-elle impossible pour la petite Belgique. (...) Il y a longtemps que la science stratégique a condamné le vieux système de cordon qui consistait à vouloir défendre une ligne en occupant cette ligne même plutôt qu'un point central en arrière »¹.

Dans cette note, l'allusion à la journée du 1^{er} septembre nous paraît trop évidente pour être simplement due au hasard. Ce commentaire stratégique indique à nos yeux que le passage des Français est un secret de polichinelle parmi les hauts officiers belges qui s'en accommodent plutôt bien. Mais le débat sur l'attitude de l'armée belge en 1870 n'est pas clos pour la cause. Il rebondira fin 1874 lors de l'incident Lahure².

¹ Le Colonel, directeur de la 1^{ère} Division, au ministre de la Guerre, le 15 décembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93.

² Voir infra.

La guerre de 1870-1871

DEUXIEME PARTIE : CHEMINS DE FER

Au cours du conflit, les chemins de fer belges sont l'objet de diverses préoccupations. Dans un premier temps, de préoccupations défensives. Il s'agit d'empêcher leur utilisation par les armées belligérantes. Dans un second temps, ils participent activement au transport des troupes belges vers la frontière sud. Enfin ils constituent l'enjeu d'une querelle diplomatique entre la France et la Prusse au sujet du transport des blessés de guerre.

I. Mesures de précaution : le dispositif d'interruption des chemins de fer

Le 19 juillet 1870, la France déclare la guerre à la Prusse. Dès le 12 juillet, vingt et un détachements du Génie sont envoyés depuis Anvers aux extrémités du pays. Chaque chef de détachement reçoit avant son départ d'Anvers des instructions détaillées pour l'exécution du travail dont il est chargé¹. Ces instructions sont directement tirées de l'étude réalisée par le Génie belge l'année précédente concernant les voies de chemins de fer². Les préparatifs d'interruption commencent officiellement le 15 juillet suite à un ordre du lieutenant-général Guillaume ministre de la Guerre. Le caractère alarmiste du télégramme ministériel, qui n'exclut pas une immixtion surprise sur le territoire, provoque l'émoi dans certains détachements. Les instructions du ministre de la Guerre laissent présager à ces officiers une incursion imminente, surtout du côté français. Guillaume précise bien que les détachements ne peuvent effectuer des destructions sans l'avis de leur hiérarchie mais dans un second temps, soucieux de parer à toute éventualité, il déclare laisser à l'appréciation des détachements le soin d'effectuer certaines destructions en cas d'invasion imminente. Ce qui explique par exemple que les détachements les plus consciencieux organisent en plus de leurs travaux préparatoires, une surveillance de la frontière reliée avec le commandant du

¹ MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 33, *Rapport du ministre de la Guerre sur la mobilisation de 1870* (présenté à la Chambre des Représentants le 31 mars 1871), p. 27-28.

² Voir supra.

détachement par le télégraphe¹. Le 23 juillet 1870, le lieutenant-général Leclercq commandant en chef du Génie suggère à Renard que soit révisé dans un sens plus restrictif le passage de la dépêche ministérielle du 15 juillet édictant que « la mise à feu des fourneaux ne peut avoir lieu sans ordre du département de la guerre que dans un seul cas : s'il vous était prouvé par un fait ou un rapport indéniable que le pays est envahi et qu'un train ennemi s'avance sur la voie ». En effet, plusieurs chefs de détachement ont demandé au lieutenant-général Leclercq des précisions sur la manière dont il fallait comprendre ces instructions ambiguës². Ces demandes ne sont pas anodines car dans la matinée du 15 juillet, sous l'impression d'un danger imminent laissée par les instructions ministérielles, un jeune officier un peu fougueux croit opportun de faire sauter le viaduc entre Blandain et Baisieux, interrompant ainsi la circulation des trains sur l'importante ligne Tournai – Lille. Le Baron Beyens ministre de Belgique à Paris, catastrophé, télégraphie la nouvelle au ministère des Affaires étrangères. Une copie du télégramme est directement transmise au Palais³. Comme Beyens s'y attendait, le Duc de Grammont ministre des Affaires étrangères français le convoque immédiatement. Il lui déclare que l'incident a « ému » le Cabinet français. Les mesures belges sont interprétées comme un manque de confiance en la parole de la France donnée quelques jours plus tôt. Qui plus est, l'incident a eu un effet déplorable sur l'opinion publique ; la presse française se déchaîne⁴. Le Baron Beyens est très embarrassé et n'a guère d'arguments à opposer au Duc de Grammont. Bruxelles s'empresse de lui fournir dans la soirée les explications désirées par voie télégraphique. Il s'agit d'un incident involontaire dû à une mauvaise interprétation des ordres reçus. Le commandement de l'armée a été prompt à réagir puisque dans la journée, l'officier maladroit a été immédiatement « relevé de ses fonctions » et mis « aux arrêts forcés » tandis que les communications belgo-françaises ont déjà été rétablies⁵. Cependant,

¹ Rapport du sous-lieutenant E. Lammens, commandant en chef du détachement de Lobbes, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115 : Interruptions. Depuis le poste de Comines où s'est installé le détachement, la voie longe la Lys qui marque la frontière française avant de la franchir douze kilomètres plus loin. C'est pourquoi le chef de détachement a fait installer un poste de garde au bureau de douanes du Touquet relié à Comines par le télégraphe. Rapport du sous-lieutenant C. Tayart, commandant en chef du détachement de Comines, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115.

² Lettre du lieutenant-général Leclercq au lieutenant-général Renard, Bruxelles, le 23 juillet 1870, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 113, *Destructions : incidents survenus*.

³ Beyens (Paris) à d'Anethan (Bruxelles), le 15 juillet 1870, télégramme chiffré, « communiqué au Palais », MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, I, microfilm P. 1644.

⁴ Beyens (Paris) à d'Anethan (Bruxelles), le 15 juillet 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, I ; Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), les 17 et 23 juillet 1870, in NA-UK, FO 10 / 306 ; *L'Etoile Belge*, 17.7.1870.

⁵ D'Anethan (Bruxelles) à Beyens (Paris), télégramme envoyé le 15 juillet à 22h00, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, I, microfilm P. 1644. Étrangement le rapport du détachement de Tournai ne contient aucune mention de l'incident. A notre connaissance, la seule trace dans le fonds 1870-1871 du MRA est un listing non daté des officiers du Génie et de leur affectation à la frontière. Pour le poste de Tournai, le nom du capitaine en second Louis François Deschepper y a été remplacé par le capitaine en premier F. Bech. Nous

tout en se confondant en excuses, le Gouvernement ne peut nier avoir acheminé des troupes et du matériel à la frontière française, avant même le déclenchement des hostilités. Beyens fait remarquer le lendemain de l'incident que la confiance sera dure à rétablir¹. D'Anethan trouve cependant la parade aux remontrances françaises en rebondissant cyniquement sur les paroles du Duc de Grammont adressées à Beyens le 8 juillet. Le ministre français avait demandé si la Belgique avait la volonté et le pouvoir de défendre sa neutralité. Eh bien, qu'il s'estime satisfait déclare d'Anethan : « Nous aurions manqué à la parole que vous lui avez donnée en vous rendant le fidèle interprète de nos intentions si ne nous étions pas mis en mesure de repousser une agression de quelque côté qu'elle vient. Les préparatifs que nous avons faits l'ont été sans exception de frontière, il n'aurait pu en être autrement sans que l'on fût en droit de nous accuser de partialité »².

Le malentendu dissipé, la Belgique reçoit peu de temps après les assurances écrites de la France³ et de la Prusse⁴ qu'elles respecteront la neutralité belge dans la mesure bien entendu où leur adversaire s'engage à en faire autant. Cet incident et les assurances franco-prussiennes expliquent vraisemblablement les vœux de plus grande rigueur dans la procédure d'interruption de la part du commandant en chef du Génie⁵. Rappelons également que l'armée belge est sur le pied de guerre depuis le 15 juillet ; elle est pratiquement prête maintenant à se porter à la rencontre d'un éventuel envahisseur⁶. Les travaux du Génie doivent-ils servir uniquement à couvrir la période de mobilisation où doivent-ils être prolongés pour interdire toute forme d'incursion en Belgique ? Déjà le 20 juillet, Leclercq avait demandé l'autorisation à Renard de pouvoir rappeler les chefs de détachements à Anvers dès que leur tâche serait accomplie afin de les incorporer au régiment du Génie où leur présence était vivement

n'avons trouvé aucune trace d'un renvoi ou d'une quelconque sanction dans l'*Annuaire de l'armée belge* où L. F. Deschepper apparaît au même grade en 1871. Rapport du capitaine F. Bech, commandant en chef du détachement de Tournai, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115 : Interruptions ; *Liste des officiers du Génie commandant les détachements*, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 113.

¹ Beyens (Paris) à d'Anethan, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, I, microfilm P. 1644.

² D'Anethan (Bruxelles) à Beyens (Paris), le 16 juillet 1879, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, I, microfilm P. 1644.

³ Lettre de Napoléon III transmise à Léopold II le 17 juillet 1870. LABOULAYE (Paul de), *Souvenirs de ma mission en Belgique (1870-1871)*, in *Revue de Paris*, 45^e année, tome II, mars-avril 1938, p. 26.

⁴ Lettre du ministre de la Confédération d'Allemagne du Nord transmise au gouvernement belge le 18 juillet 1870. BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 236.

⁵ Lumley indique dans son rapport du 23 juillet que la Belgique aurait cédé aux pressions de la presse française suite à cet incident en retirant la poudre explosive des fourneaux de mine. Aucuns des rapports du génie belge consultés n'indique une telle manipulation par ailleurs aberrante sur le plan tactique. Le ministre d'Angleterre extrapole sans doute ici les mesures de précaution réclamées par le commandant en chef du Génie. Lumley (Bruxelles) à Granville, le 23 juillet 1870, in NA-UK, FO 10/306.

⁶ HAUTECLER (G.), *L'armée belge de 1870...*, p. 608.

souhaitée. Ils seront remplacés par des lieutenants et sous-lieutenants afin de continuer à assurer la garde des postes restants¹.

Certains postes du Génie sont supprimés dans les trois semaines qui suivent la mise de l'armée sur pied de guerre. Ainsi le 20 juillet, Renard informe le ministre de la Guerre qu'« aucune crainte ne pouvant venir du côté de la Hollande, ni de l'Ouest de la France, il semble que les postes d'Eygenbilsen, Neerpelt, Ans, Ypres, Dixmude, Turnhout peuvent être complètement supprimés. Il y a lieu de voir si les postes de Marche et Peruwelz sont indispensables »². Le 28 juillet, le commandant en chef du Génie demande en plus à Renard s'il ne conviendrait pas de supprimer l'ensemble des sites de destruction car l'armée est désormais prête ; ces mesures posent des questions de sécurité et il manque de troupes pour les surveiller constamment³. Le 31 juillet, le Quartier général estime que tous les sites mentionnés dans le courrier du 20 juillet peuvent être démantelés à l'exception de celui de Marche. Les autres devront être conservés. Le déchargement des fourneaux de mine est entrepris dans les localités concernées à partir du 3 août⁴. Le 20 août, c'est au tour des postes de Dolhain, Marche, Tournai, Mouscron, Comines et Vielsalm d'être supprimés⁵. Les huit sites d'interruption restants (Arlon, Dinant, Florennes, Walcourt, Lobbes, Bonne-Espérance, Frameries et Quiévrain) se justifient par leur proximité avec la zone des combats dans le nord de la France. Enfin le 29 août, Leclercq réitère de façon plus explicite sa demande de modification de la dépêche ministérielle du 15 juillet : « Aujourd'hui que notre armée se trouve réunie dans le voisinage de la frontière et que les circonstances de guerre qui peuvent menacer le pays ne sont plus les mêmes, je crois qu'il y a lieu de modifier cette instruction et de prescrire aux commandants des détachements de ne mettre le feu aux poudres que sur un ordre émanant du Commandant de l'armée d'Observation »⁶. Renard transmet les doléances de Leclercq au ministre de la Guerre. En définitive, il sera prescrit aux commandants des huit détachements restants « de ne mettre le feu aux poudres que sur un ordre émanant du Commandant de l'armée d'observation ou du Commandant en chef de l'armée »⁷. Notons que cette disposition est prise la veille de la bataille de Sedan. Les derniers fourneaux de mine des

¹ Leclercq à Renard, Bruxelles, le 20 juillet 1870, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 113.

² Renard à Guillaume, Bruxelles, le 20 juillet 1870, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 113.

³ Leclercq à Renard, Bruxelles, le 28 juillet 1870, in *idem*, pièce n° 29, lettre citée d'après BRUNEL (N.), *La Belgique...*, p. 82.

⁴ MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 113, pièces n° 51, 52, 56 et 57, citées d'après BRUNEL (N.), *La Belgique...*, p. 82.

⁵ Renard à Guillaume, le 20 août 1870, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 113.

⁶ Leclercq à Renard, Bruxelles, le 29 août 1870, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 113.

⁷ Guillaume à Renard, Bruxelles, le 31 août 1870, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 113.

localités concernées seront définitivement déchargés fin septembre. Suite à plusieurs semaines d'intempéries, plusieurs dispositifs avaient d'ailleurs déjà souffert de l'humidité qui avait gâché la poudre contenue dans des boîtes en bois ; malgré le goudron dont certaines avaient été enduites¹.

La somme des comptes-rendus et des notations diverses des vingt et un détachements envoyés aux frontières constituent un beau témoignage des arcanes du Génie belge². Au-delà des détails techniques sur les charges explosives à employer, de nombreux passages, parfois cocasses, rapportent les problèmes rencontrés *in situ*. Comme toujours lorsque le danger presse à la porte, les belles théories calligraphiées dans les ordres de mission n'ont pas toujours été appliquées sur le terrain. En définitive, aussi regrettables qu'ils soient pour l'Etat-major général, tous les déboires vécus par les détachements devront servir pour l'avenir. Outre les difficultés rencontrées, les officiers sont aussi invités dans un chapitre spécial de leur rapport à faire savoir si les travaux entrepris pourront encore servir à l'avenir. On pense tout spécialement ici aux galeries et autres chambres de mine créées pour la circonstance. Subsisteront-elles en l'état ? Ont-elles été rebouchées ? En pareil cas, pourront-elles être déblayées facilement au point d'être considérées comme des dispositifs permanents ? Quel temps faudrait-il à un futur détachement pour mettre à jour le dispositif ? Enfin quelles améliorations faudrait-il apporter aux instructions précédentes ?

Les principaux reproches adressés par tous les postes concernent le manque de temps pour réaliser les travaux et l'absence de matériel adéquat. Partis le 12, arrivés sur place le 13, ils doivent encore souvent compléter leur matériel ou trouver des hommes lorsqu'ils reçoivent dans la nuit du 14 au 15 juillet l'ordre de commencer les travaux dans les plus brefs délais. Le travail s'effectue alors de jour comme de nuit avec de maigres effectifs et un matériel rendu rapidement obsolète par la dureté des rochers en certains endroits³. Lorsqu'elle est employée,

¹ Au détachement d'Arlon les dégâts ont été constatés uniquement fin septembre lors du déchargement des fourneaux de mine dont la surveillance laissait sérieusement à désirer. Sur la ligne de Dinant, le capitaine Ch. Smets avait pris les devants en remplaçant les boîtes de bois goudronnées par des bouteilles dites « dames-jeannes » dont on fait usage pour renfermer les charges immergées dans l'eau. Rapport du capitaine J. Eugène, commandant en chef du détachement d'Arlon, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115 ; Rapport du capitaine Ch. Smets, commandant en chef du détachement de Dinant, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115.

² MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115 : Interruptions.

³ « En réparant les outils pour ainsi dire à chaque minute, on parvient à approfondir les trous de pétard jusqu'à 1m50. Arrivé là, il fut impossible de continuer. La difficulté que l'on avait éprouvée à miner le rocher fit voir que le creusement de rameaux de mine dans le roc des environs de Dinant est chose sinon impossible, du moins fort difficile et, en tout cas, excessivement longue... ». Rapport du capitaine Ch. Smets, commandant en chef du détachement de Dinant, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115. Le sous-lieutenant H. de Leu, chef du détachement de Dixmude, a dû recourir de son côté à un entrepreneur de la localité pour fournir burins et

la main-d'œuvre locale doit être payée et elle n'est pas toujours très disciplinée¹. La palme de la lenteur revient sans conteste au détachement d'Autel-Bas. L'effectif s'y avère insuffisant au bout de deux jours de travaux et il faut faire appel à des ouvriers de chemins de fer à raison parfois de quarante personnes par jour. Le comblement de la tranchée à proximité de la station d'Autel n'est pas été entrepris car elle n'a pas été jugée assez encaissée pour qu'on puisse y produire une obstruction sérieuse. Cette décision a été soumise préalablement à l'approbation du lieutenant-général Leclercq le 17 juillet. Le détachement propose à la place de se concentrer exclusivement sur la coupure à effectuer dans le remblai en regard du village de Weyler. La réponse de Leclercq n'arrive que le 24 juillet ! Il semble que jusqu'à cette date rien n'ait été entrepris. Enfin, il faudra encore six à sept jours d'un travail non interrompu pour exécuter les mesures prévues. Les travaux sont souvent interrompus car le passage de trains produit des « trépidations violentes » entraînant des éboulements « que les plus grandes mesures de prudence n'ont pas toujours permis d'éviter ». L'officier remarque benoîtement que ce temps lui paraît fort long en cas d'invasion du pays. On ne pourrait mieux dire puisque la guerre entre la France et la Prusse a été déclarée officiellement le 19. Et l'officier de poursuivre : « Il peut évidemment se présenter tels événements où l'on ne puisse, sans danger, consacrer un laps de temps aussi considérable à l'exécution de ce travail. Il conviendrait donc pour porter remède à cet inconvénient, de construire à l'avance des rameaux en maçonnerie de manière à pouvoir préparer la mise à feu en moins de 24 h »². A ce propos, aucun des préparatifs dont l'étude de 1869 avait recommandé la réalisation « en temps de paix » n'ont été exécutés. Dans la culée du pont sur la Lys près d'Armentières notamment, les fourneaux de mines recommandés l'année précédente n'ont pas été préparés³.

marteaux. Un ordre du ministre des Travaux publics permet au chef de détachement de Marche le lieutenant Lambert de réquisitionner des ouvriers de la compagnie du Grand-Luxembourg qui avaient travaillé quelques années auparavant à la construction de la ligne du Luxembourg ainsi qu'à celle de la ligne de l'Ourthe. Rapports du sous-lieutenant de Leu et du lieutenant Lambert, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115.

¹ « Pour empêcher que des outils ne disparaissent pendant le trajet d'une demi-lieue jusqu'à la forge, il y avait dans chaque tranchée un de mes hommes chargés de les y porter et de les en rapporter réparés. Autant que possible je faisais (sic) travailler mes hommes entre eux hors du contact des bourgeois. Il s'établissait ainsi entre eux une émulation dont le travail ne pouvait que profiter, et qui pouvait remplacer avantageusement l'appât du gain de l'ouvrier civil ». Rapport du sous-lieutenant J. Schwartz, commandant en chef du détachement de Vielsalm, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115. Nous trouvons un écho de ce jugement dans un article de *La Belgique militaire* publié en janvier 1871 : « Dans ces derniers temps, le service du génie s'est augmenté de la destruction et du rétablissement des voies ferrées. Il est vrai que si on suivait l'avis de quelques militaires imbus de l'idée que les spécialités sont inutiles, on compterait, pour les services spéciaux, sur les ouvriers et sur les employés civils. [...] on ne pourrait, sans craindre des mécomptes, faire reposer ces branches importantes du service sur des ouvriers et des employés civils qui, n'étant pas soumis au régime militaire, seraient indisciplinés et peu disposés à sacrifier leurs intérêts à leurs devoirs ». « Les travaux du génie contre l'invasion », in *La Belgique Militaire*, 8.1.1871, p. 39-40.

² Rapport du commandant en chef du détachement d'Autel-bas, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115.

³ Rapport du sous-lieutenant C. Tayart, commandant en chef du détachement de Comines, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115.

Les améliorations suggérées par les officiers du Génie dans leur rapport dépassent parfois de très loin l'esprit des instructions primitives, lesquelles privilégiaient plutôt des destructions peu onéreuses pour le Trésor public. Ainsi, il n'a pas échappé au capitaine Müllendorff, commandant du détachement de Dolhain, que ses instructions ne comportaient la destruction d'aucuns ouvrages d'arts. C'est pourquoi il croit bon d'ajouter à la fin de son rapport :

« En supposant que l'ennemi ayant envahi le territoire par Herbesthal, se soit mis à l'œuvre pour débayer l'encombrement de la tranchée de la Moutarde, à l'effet de rétablir à son profit la circulation sur cette ligne, travail qui lui coûtera déjà beaucoup de temps, de nombreux moyens d'interruption, plus expéditifs [souligné par nous], se rencontreront dans la vallée de la Vesdre, de l'Ourthe et de la Meuse, jusqu'à Liège, tels que ponts, viaducs et tunnels à ruiner au dernier moment, de façon à enlever à l'ennemi d'une façon presque absolue et en tous cas pour une longue durée, l'usage de la voie ferrée¹. »

Mais ce genre de suggestions audacieuses sont plutôt exceptionnelles car les chefs de détachement ont bien compris que la priorité de l'Etat-major est de faire le moins de vague possible. A Eygen Bilsen, le capitaine Vanderheyden est soucieux de ménager les susceptibilités de la population : « Nous n'avons pas jugé utile de détruire les viaducs au-dessus de la voie vu le peu de volume de ces constructions et la rapidité avec laquelle on pourrait débayer la ligne. Ces destructions auraient causé du reste un grand préjudice aux populations dont les communications auraient été interrompues »². Le mini-incident diplomatique avec la France a sans doute contribué aussi à susciter une grande prudence chez le commandant du Génie Leclercq. Le rapport de l'officier chargé d'interrompre à Lobbes la ligne Charleroi – Erquelines contrôlée par la Compagnie française du Nord, est marqué par de très grands scrupules. Dans la mesure où la ligne est un axe commercial important sous contrôle français, il n'est pas impossible qu'il ait reçu des consignes de la part de Leclercq. Les tournures alambiquées du sous-lieutenant Lammens sont en tous cas révélatrices d'un certain malaise. Chaque libéralité prise avec le programme initial y est soigneusement

¹ Rapport du capitaine F. Müllendorff, commandant en chef du détachement de Dolhain, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115. D'ailleurs, si l'on en croit un article de l'*Etoile Belge* du 17 juillet, découpé soigneusement par le ministre d'Angleterre à Bruxelles, le capitaine Müllendorff aurait pris certaines libéralités avec ses instructions en procédant préventivement au minage du viaduc de Dolhain en réquisitionnant « des mineurs des travaux de la Gileppe ». « ...ils ont commencé à miner les deux premières arches du grand pont du chemin de fer qui se trouve à l'entrée de Dolhain. Ce pont compte vingt-une arches ; il est, dit-on, l'un des plus beaux du pays ». *L'Etoile Belge*, 17 juillet 1870, annexe du rapport de Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 17 juillet 1870, NA-UK, FO 10/306.

² Rapport du capitaine F. Vanderheyden, commandant en chef du détachement d'Eygen Bilsen, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115.

justifiée. Tout trahit à mots couverts la peur d'avoir outrepassé les ordres de mission. Sans l'exprimer directement, plusieurs passages indiquent néanmoins que Lammens juge les injonctions qui lui ont été transmises contradictoires. On ne peut à la fois exiger la célérité, l'efficacité, l'économie budgétaire et la prudence corrélative à la neutralité belge dans un plan d'une telle ampleur. A propos des ponts sur la Sambre, sa critique est à peine voilée : « Je ne sais quelles sont les raisons qui ont décidé à ne pas prescrire de brûler les tabliers sur place, ce qui serait beaucoup plus simple. Peut-être a-t-on eu envie de ne pas déformer par la chaleur produite la partie métallique du pont et éviter ainsi des indemnités considérables à payer à la Compagnie ? »¹.

Un autre sujet de préoccupation est la garde des postes. Etant donné la faiblesse du système de renseignements concernant les mouvements de troupes à la frontière, plusieurs chefs de détachement mettent en évidence le manque de protection des soldats employés aux divers travaux de minage. Dans la nuit du 18 au 19 juillet, le poste de mineurs de Peissant, près de Bonne-Espérance, a été attaqué par une bande d'hommes armés dont on ignore l'origine. Des coups de fusil ont été échangés. C'est le Roi en personne, par l'intermédiaire du lieutenant-général Renard, qui prie Chazal le jour même d'envoyer sur les lieux « cinquante hommes commandés par un officier énergique pour protéger nos postes en cas d'attaque nouvelle »².

Dans les localités situées parfois à quelques minutes seulement des forteresses françaises, la tension est encore plus vive. Dans la majorité des chantiers, la couverture des postes n'est effectivement même pas assurée par un petit détachement d'infanterie³. Et seuls quelques chefs de poste ont la présence d'esprit d'organiser une surveillance convenable de la ligne à

¹ Rapport du sous-lieutenant E. Lammens, commandant en chef du détachement de Lobbes, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115.

² Renard (Bruxelles) à Chazal, le 19 juillet 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 99 : Etat-major général. Correspondance générale (17 juillet au 30 septembre 1870). Une liste non datée cite comme commandant du poste de *Bonne-Espérance* le sous-lieutenant Eugène Vander Meer. [MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 113, pièce n° 70]. Il est remplacé par le Lieutenant E. Lamboray. Ainsi les arbres du bois de Wauhu avaient déjà été abattus et couchés le long de la voie par son prédécesseur, de sorte qu'en cas d'invasion, il ne restait plus au détachement qu'à exécuter un court mouvement de levier sur une des extrémités des troncs pour entraver la voie. Rapport du lieutenant E. Lamboray, commandant en chef du poste de Bonne-Espérance, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115.

³ « Il y a un grand inconvénient à charger les soldats du Génie de garder eux-mêmes leurs travaux ; quand la besogne presse, et qu'il faut travailler jour et nuit, on ne saurait faire monter la garde aux travailleurs sans les exténer. Il faut alors pour les maintenir à leur poste, déployer une rigueur nécessaire mais regrettable cependant, car si des cas d'indiscipline se produisent dans de pareils moments, je crois qu'on peut les attribuer en grande partie à la surexcitation causée par le manque de sommeil chez ces soldats, très courageux travailleurs du reste ». Rapport du capitaine F. Bech, commandant en chef du détachement de Tournai, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115.

proximité de la frontière¹. Les forteresses de Givet et Lille sont redoutées. Ainsi, les travaux effectués sur la section Dinant – Hastière laissent perplexes le capitaine Ch. Smets à cause de la proximité de la citadelle de Givet : « On devrait choisir un point en arrière de Dinant, par exemple le pont de Houx, entre Dinant et Yvoir, pont sur lequel le chemin de fer traverse la Meuse, et dont la destruction créerait un obstacle considérable. (...) Il faudrait pendant la paix pratiquer des chambres de mine dans les piles de ce pont »². Détail qui a son importance, la ligne de chemin de fer Charleville – Givet est restée aux mains de la compagnie de l'Est pendant toute la durée du conflit sans qu'elle ait attiré l'attention de l'armée allemande³. Du côté d'Ypres, le lieutenant Lemarchal critique pareillement ses instructions qui ne tiennent pas compte de la proximité de la place de Lille d'où un détachement français pourrait surgir à tout moment. C'est pourquoi Lemarchal propose plutôt de bouleverser à l'aide d'explosifs le remblai à cent mètres de la station de Vlamertinghe. D'ici une année, poursuit-il, on aura à Ypres un moyen d'interruption plus efficace car on creuse le canal de la Lys qui traverse la voie près de cette ville ; il suffira alors de détruire ce pont pour élever un puissant obstacle à la circulation. Le lieutenant-général Leclercq indique en marge de ce rapport qu'il y aurait lieu de « s'entendre avec le département des Travaux Publics pour poser à la Société générale d'exploitation l'obligation de ménager des galeries et des chambres de mine dans les 2 culées »⁴.

Tous ces renseignements sont soigneusement annotés par le commandant en chef et inspecteur général du Génie Leclercq. Les travaux réalisés en 1870 ont fait l'objet d'une étude d'ensemble réalisée en 1871 par le capitaine commandant du Génie H. Dupont et transmise au ministre de la Guerre le 26 avril 1871⁵. Dans cette étude Dupont, en se basant sur l'expérience acquise en 1870, « introduit les modifications nécessaires pour donner aux interruptions une efficacité plus grande »⁶. Ce travail a sans doute été exécuté en vue de la commission militaire

¹ Par exemple le détachement de Comines qui est relié par télégraphe au bureau de douanes du Touquet à proximité d'Armentières. Rapport du sous-lieutenant C. Tayart, commandant en chef du détachement de Comines, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115.

² Rapport du capitaine Ch. Smets, commandant en chef du détachement de Dinant, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115.

³ ERNOUF (Baron), *Histoire des chemins de fer français pendant la guerre franco-prussienne*, Paris, Librairie générale, 1874, p. 42.

⁴ Rapport du lieutenant W. Lemarchal, commandant en chef du détachement d'Ypres, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115.

⁵ Nous n'avons trouvé aucune trace de cette étude dans les archives du MRA où seule la lettre d'envoi du rapport Dupont au ministre de la Guerre subsiste.

⁶ Lettre du capitaine du Génie H. Dupont au lieutenant-général Guillaume, Gand, le 26 avril 1871, in MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 114, en début de liasse.

de 1871 qui tient sa première séance deux jours plus tard, le 28 avril 1871¹. Il est regrettable qu'il n'ait pas été conservé aux archives car il aurait pu nous livrer des pistes intéressantes sur le dispositif d'interruption des chemins de fer intégrés par la suite dans le plan de campagne belge en cas de guerre entre la France et l'Allemagne.

II. Convoi de troupes, ravitaillement et transport des blessés

L'utilisation massive des chemins de fer au cours du conflit constitue une grande première pour l'armée belge. Durant les trois mouvements principaux de l'armée belge conduisant aux diverses positions défensives, les troupes à pied sont à chaque fois transportées essentiellement par le rail. Seules les unités montées se rendent sur leurs positions par étapes successives². Dans les divers dispositifs adoptés, Chazal attache à chaque fois beaucoup d'importance à ce que les troupes soient positionnées, lorsqu'elles le peuvent, le long des lignes de chemins de fer ou du moins qu'elles couvrent les routes qui y mènent. Dans l'avancée en avant vers Namur décidée le 18 août par le Roi et Chazal, la 1^{ère} brigade de la 1^{ère} division occupe Namur et ses environs. La 2^e brigade de la 1^{ère} division occupe Floreffe et Charleroi et tous les villages rapprochés du chemin de fer entre Charleroi et Namur. Pareillement, la 2^e brigade de la 2^e division est à Ciney et « le long du chemin de fer de Ciney à Marche, afin de se relier à la 1^{ère} Brigade Cartiaux ». L'artillerie de cette division sera à Ciney et Marche tandis que la cavalerie couvrira le secteur entre Ciney et Dinant³.

Le déplacement des troupes belges au cœur du Luxembourg est rendu très aisé grâce à l'achèvement de la ligne du Grand-Luxembourg dix années auparavant. Cette ligne permet un transport rapide des troupes jusqu'à l'extrême sud de la province ardennaise. Dans la mesure où la ligne traverse la province de part en part, elle constitue en soi une bonne ligne défensive. Les divisions belges s'appuient au chemin de fer Namur-Marche-Arlon-Luxembourg qui constitue leur ligne principale de communication et de ravitaillement. Une lettre de Chazal envoyée le 27 août au lieutenant général Sapin, commandant le 1^{er} corps de l'armée d'observation, donne les missions dévolues aux trois divisions qui le composent. Dès leur arrivée dans leurs cantonnements respectifs, les commandants des trois divisions doivent faire avec leurs généraux de brigade une reconnaissance « des positions à faire prendre par leur

¹ DE RYCKEL (L.) (Baron), *Historique...*, II, Gand, 1907, p. 77.

² WANTY (E.), 1870, *L'armée belge face à la menace*, in *Industrie*, XXIV, 1970, p. 403.

³ Chazal (Louvain) à Renard (Bruxelles), le 18 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93.

troupe pour garder la Semois et les routes qui conduisent de cette rivière en passant par les forêts qu'elle borde, jusqu'au chemin de fer d'Arlon à Marche »¹. La ligne du Grand-Luxembourg constitue donc l'axe stratégique sur les arrières de l'armée belge. Au cours des derniers déplacements décisifs vers l'extrême sud du pays, les compagnies du Grand-Luxembourg et du Nord sont réquisitionnées pour les convois militaires des 28, 29 et 30 août 1870. Le 30 août, le général Chazal choisit d'installer son quartier général à Bure près de la station de Grupont tandis que le quartier général du Ier corps s'installe à la station de chemin de fer suivante, à Poy Saint-Hubert². Le même jour, dans une lettre confidentielle, le lieutenant général Renard demande au directeur général des chemins de fer de s'apprêter à transporter le reste de l'armée dans le Luxembourg ainsi que le quartier général de Léopold II. En raison de ce transport exceptionnel, les convois de voyageurs et de marchandises doivent être suspendus³. Chose étonnante en effet, le trafic n'a pas été suspendu pendant la durée du conflit, ce qui n'a pas manqué au passage de poser de sérieux problèmes aux détachements du Génie chargés de préparer des interruptions sur des lignes toujours en activité⁴. Le 1^{er} septembre, les renseignements en provenance de la frontière sont tels que Renard demande au directeur général des chemins de fer de se tenir prêt à transporter une partie de la garnison d'Anvers vers Namur⁵. Le 5 septembre, une fois le danger écarté des frontières belges, décision est prise de rapatrier le quartier général de Philippe Comte de Flandre depuis Philippeville vers Bruxelles. Un convoi spécial est prévu pour le frère du Roi⁶. Ces mouvements qui, une décennie auparavant, auraient nécessité plusieurs journées d'étape sont désormais réalisables dans la journée. Grâce au rail et au télégraphe, même lorsque la crise s'avère extrêmement aigue, le Souverain belge peut se permettre de déléguer une partie de son pouvoir militaire au général Chazal tout en maintenant un contrôle attentif de son armée grâce à une correspondance soutenue avec ses officiers⁷. En une journée, si les circonstances l'exigent, Léopold II peut se rendre sur le théâtre des opérations. Ceci explique aussi pourquoi

¹ Chazal (Namur) à lieutenant général Sapin (Namur), confidentielle, le 27 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 75 : Etat-major, correspondance expédiée.

² Lettre du ministère des Travaux publics, administration des chemins de fer, postes et télégraphe au lieutenant général Renard, Bruxelles, le 27 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 119 : Mouvements de l'armée.

³ Renard à Guillaume, Bruxelles, le 30 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 119. Voir aussi HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef...*, p. 450.

⁴ Renard (Bruxelles) au Directeur général des chemins de fer, le 1^{er} septembre, Fonds 1870-1871, dossier n° 99 : EMGA, correspondance générale, lettre n° 663.

⁵ Renard (Bruxelles) au Directeur général des chemins de fer, le 1^{er} septembre, Fonds 1870-1871, dossier n° 99 : EMGA, correspondance générale, lettre n° 676.

⁶ MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier 69 : *Emplacements* ; Lettre du ministère des Travaux publics, administration des chemins de fer, postes et télégraphes au chef d'Etat-major général le lieutenant général Renard, le 5 septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 119.

⁷ CRAHAY (Albert E.), *Le Roi et la défense du pays...*, p. 71-75.

plus tard, le principe de concentration de toute l'armée belge au cœur du pays ne sera pas considéré comme une entrave réelle à une défense plus rapprochée des frontières. Si les circonstances l'exigent, il serait toujours loisible à l'armée belge de faire usage de ses chemins de fer.

La densité du réseau belge est une qualité souvent reconnue par les rapporteurs étrangers. La logistique belge et l'utilisation des chemins de fer dans le plan de mobilisation intéressent d'ailleurs l'Angleterre depuis la crise ferroviaire franco-belge de 1869. Rappelons ainsi qu'au cours du mois d'octobre 1869, suite à une indiscretion de Renard, le ministre d'Angleterre avait demandé au ministre de la Guerre belge de lui fournir une copie du guide ferroviaire élaboré dans son département pour faciliter la mobilisation de l'armée, guide complaisamment montré par Renard à Lumley. Par prudence, le document n'avait pas été fourni mais le ministre d'Angleterre revient à la charge après la guerre franco-allemande en octobre 1871. Ce qui prouve dans ce domaine un suivi rigoureux du dossier au sein de l'ambassade anglaise. Le Baron d'Anethan s'empresse alors de satisfaire la demande de Lumley, mis en confiance sans doute par la garantie anglaise offerte au cours du précédent conflit¹. Il faut ajouter qu'au lendemain de la guerre franco-allemande, les études ferroviaires se multiplient. On affirme un peu partout que la Prusse a remporté la victoire sur la France, essentiellement grâce à l'efficacité de son réseau ferroviaire². En Belgique, une étude très complète est réalisée par le capitaine de génie Eugène. Ce dernier regrette que le réseau belge ait été établi sur des bases uniquement commerciales et défend le principe d'une étatisation et d'une militarisation des chemins de fer belges. Eugène préconise diverses mesures, parfois rationnelles : dispositifs de destruction permanents en cas de guerre soudaine, militarisation du personnel, tableau détaillé du rendement des lignes ; et des mesures parfois complètement irréalistes au regard de l'économie belge et de la petitesse du pays : organisation du réseau en damier pour faciliter les mouvements de l'armée du centre vers la périphérie mais aussi le long des frontières, doublement des lignes à simple voie lorsqu'elles sont stratégiques, fortifications des stations de chemins de fer frontalières ou des stations de dépôts pour éviter la prise du matériel ferroviaire par l'ennemi³. Même si l'usage militaire des chemins de fer

¹ Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 23 octobre 1869, NA-UK, FO 10/297 ; Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 20 octobre 1871, NA-UK, FO 10/32. Pour plus de détails voir supra.

² VAN CREVELD (Martin), *Supplying War...*, p. 96.

³ EUGENE (J.-B.) (Capitaine en premier du Génie, chevalier de l'ordre de Léopold), *Etudes sur les chemins de fer et télégraphes électriques considérés au point de vue de la défense du territoire*, Anvers, J.-E. Buschmann, 1874, 2 t., 347 p et 329 p.

n'est plus si neuf dans la pensée militaire européenne, les doctrines stratégiques et tactiques qui souhaitent l'intégrer n'en sont encore qu'à leurs balbutiements en Belgique et en France.

L'utilisation massive des chemins de fer pour transporter des troupes sur le champ de bataille a constitué un des éléments stratégiques clefs du conflit franco-prussien, ce qui explique cet engouement. La parfaite maîtrise de leur réseau permet aux Prussiens de concentrer en onze jours (du 24 juillet au 3 août 1870) 350.000 hommes, 87.000 chevaux et 8.400 pièces ou voitures à proximité de la frontière française ¹. En dix-neuf jours, 900 trains vont transporter dans leur aire de concentration 462.000 soldats allemands². Les Allemands disposent de neuf lignes de concentration ³ :

Six lignes au Nord :

- A. Berlin – Hanovre – Cologne – Bingerbrück – Neunkirchen.
- B. Leipzig/Harburg – Kreiensen – Mosbach (près de Biebrich).
- C. Berlin – Halle – Cassel – Francfort – Manheim – Hombourg.
- D. Leipzig/Dresde – Bebra – Fulda – Kastel.
- E. Posen – Goerlitz – Leipzig – Vurtzbourg – Mayence – Landau.
- F. Munster – Dusseldorf – Cologne – Call (Eifel).

Trois lignes au Sud :

- 1. Augsbourg – Ulm – Bruchsal.
- 2. Noerdlingen – Crailsheim – Meckesheim.
- 3. Wurtzbourg – Mosbach – Heidelberg⁴.

De son côté, la France possède un réseau assez dense pour l'époque dans lequel elle place beaucoup d'espoir en cas de guerre. Cependant, le maillage français est loin d'être complet :

« ...le réseau ferré de la France est loin de se prêter autant qu'on le suppose généralement, à une prompt concentration. Assurément, les diverses lignes semblent

¹ JOESTEN (J.), *Histoire et organisation militaire...*, p. 40.

² BREMM (Klaus-Jürgen), *Van der Chaussee...*, p. 220.

³ Voir carte en annexe (extraite de JOESTEN (J.),...p.41)

⁴ JOESTEN (J.), *Histoire et organisation militaire...*, p. 40 ; Section historique du Grand Etat-major prussien..., Première Partie, 1^{ère} livraison : *les événements de juillet*, p. 84

faciliter une première agglomération sur la Moselle et autour de Strasbourg ; mais l'embranchement Verdun-Metz n'étant pas achevé, les divers groupes du réseau finissent cependant par se réduire à 4 lignes qui viennent aboutir sur la frontière, à Thionville et à Metz, ou à Nancy et à Strasbourg. La section Mézières – Thionville n'a qu'une voie. Par contre, la ligne Vesoul – Nancy pouvait être alternativement employée aussi bien pour le transport vers la Lorraine que vers l'Alsace. Mais ce serait une erreur de supposer qu'il est possible d'employer les chemins de fer pour concentrer une armée avec ordre et précision, si tout n'a d'abord été préparé très complètement et avec le plus grand soin¹. »

L'Etat-major français ne s'est pas préoccupé non plus du manque de coordination des compagnies avec l'élément militaire à l'opposé de la centralisation allemande². Conformément aux orientations très vagues du plan français³, les lieux principaux de concentration sont les gares de Metz et de Strasbourg. Les troupes pouvaient atteindre ces deux gares par trois itinéraires : « 1° La ligne de Paris à Strasbourg avec l'embranchement de Frouard à Metz ; 2° La ligne de Paris à Mulhouse, Colmar et Strasbourg ; 3° La ligne de Paris à Soissons, Reims, Charleville et Thionville »⁴. Il s'agit de constituer une armée défensive à Metz et une armée offensive en Alsace. Dans son historique de la guerre de 1870, Moltke explique que la France n'a pas mis en œuvre ses objectifs stratégiques à cause de son réseau ferré :

« Pour que ce plan eût pu être mis à exécution, il eût fallu concentrer en Alsace le gros des forces françaises. Mais le réseau des voies ferrées, tel qu'il existait, ne permit d'amener à Strasbourg que 100.000 hommes ; 150.000 hommes durent être débarqués à Metz, d'où ils devaient gagner l'Alsace. 50.000 hommes réunis au camp de Châlons étaient destinés à servir de réserve. (...) Dès lors il n'y avait que deux corps d'armée en Alsace, cinq se trouvaient sur la Moselle (...). Les troupes avaient quitté leurs garnisons sans attendre l'arrivée des réservistes et sans que leur armement fût complet. Dans l'intervalle, tous les dépôts s'étaient remplis d'hommes rappelés sous les drapeaux ; toutes les gares étaient encombrées, les voies ferrées se trouvaient, en partie, déjà obstruées. L'envoi des réservistes était sans cesse retardé, car souvent les dépôts ignoraient le point où se trouvaient, pour le moment, les régiments auxquels il

¹ Section Historique du Grand Etat-major prussien..., Première partie, 1^{ère} livraison : *les événements du mois de juillet*, p. 28.

² Selon l'ingénieur des ponts et chaussées Jacquemin, il manque essentiellement à l'organisation française deux grands principes : « 1° L'unité dans le commandement pour tout ce qui concerne l'emploi des chemins de fer à un titre quelconque, transport des hommes et des choses ; 2° L'association de l'élément militaire et de l'élément technique, association permanente et se poursuivant à tous les degrés, de façon qu'avant de donner un ordre on soit sûr d'abord qu'il est possible de mettre cet ordre à exécution, en second lieu, qu'il n'en résultera pas de conséquences fâcheuses pour des transports déjà prescrits et d'autres à prescrire ». JACQUMIN (F.) (ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur de l'exploitation des chemins de fer de l'Est et professeur à l'école des Ponts-et-Chaussées), *Les chemins de fer pendant la guerre de 1870-1871. Leçons faites en 1872 à l'Ecole des Ponts-et-Chaussées*, Paris, Librairie Hachette, 1872, p. 345-346.

³ Voir ci-dessus notre partie consacrée aux plans allemand et français.

⁴ JACQUMIN (F.), *Les chemins de fer pendant la guerre...*, p. 113.

leur fallait expédier les hommes. Quand finalement ceux-ci rejoignaient leurs corps, on constatait qu'ils arrivaient sans avoir touché les effets d'équipement les plus indispensables¹. »

Ce désordre indescriptible entraîne des conséquences incalculables. Des masses de plusieurs milliers de soldats isolés se constituent dans les gares, vivant des buffets improvisés pour la troupe et n'hésitant pas, comme à Reims, à piller des wagons de marchandises. L'encombrement de nombreuses gares françaises reste gravé dans les mémoires de tout un chacun, de même que les scènes d'ivresse des soldats emmenés dans les estaminets locaux par la foule des curieux massés sur les quais de gare². L'extrême dénuement dans lequel se sont retrouvées certaines unités françaises s'explique par la confusion entretenue entre concentration et marche en avant ; on a voulu réaliser les deux opérations à la fois alors « qu'il eût beaucoup mieux valu former les régiments d'une manière complète, loin du théâtre de la guerre, et ne les lancer en avant qu'après les avoir pourvus de tout ce qu'ils avaient à attendre d'hommes, de chevaux et de voitures »³.

Plusieurs exemples illustrent la promptitude avec laquelle les troupes allemandes coupent les lignes de communication de l'armée française. Ainsi, une fois enfermée dans Metz, l'armée Bazaine espère un secours en provenance du camp de Châlons. La ligne Reims, Longuyon, Thionville acquiert dès lors une grande importance. Une fois mis au courant des mouvements de l'armée de Châlons, le Grand Etat-major prussien transmet immédiatement des ordres afin de procéder à des destructions complètes sur cette ligne⁴. La même tactique se répète avec l'armée de secours du général Vinoy débarquée à Mézières à proximité de Sedan. Les deux villes sont reliées par un chemin de fer que les Prussiens menacent promptement. Le 31 août, à huit heures du matin, l'émissaire du général Vinoy, le capitaine de Sesmaisons emprunte encore ce chemin de fer pour parvenir dans la place assaillie. Déjà une avant-garde prussienne avait placé des pièces en batterie sur un mamelon situé entre Frenois et Donchery. Cette batterie ouvre le feu sur le train à environ dix-huit cent mètres. Une fois sa mission terminée, le capitaine de Sesmaisons quitte la place de Sedan vers une heure. Il renonce à emprunter le

¹ MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870 ...*, p. 4-6.

² JACQUIN (F.), *Les chemins de fer...*, p. 114-124 ; ERNOUF (Baron), *Histoire des chemins de fer français pendant la guerre franco-prussienne*, Paris, Librairie générale, 1874, p. 14-17.

³ JACQUIN (F.), *Les chemins de fer...*, p. 118.

⁴ Lettre du Quartier général (Commercy) au Prince Royal de saxe, le 24 août 1870, 7h du matin, in MOLTKE, *CM*, III, doc. n° 199, p. 310 ; Lettre du Quartier général (Commercy) au commandant en chef de l'armée de Metz (Doncourt), le 24 août 1870, 7h du matin, in MOLTKE, *CM*, doc. n° 200, p. 311

chemin de fer et gagne Mézières à cheval¹. Le général Vinoy, persuadé qu'il ne pourrait plus rien faire pour sauver l'armée de Châlons, décide le soir du 1^{er} septembre de procéder à une retraite savante vers Paris. Cette retraite est déjà largement compliquée par la menace que font peser les Uhlans sur les lignes qui avaient permis à Vinoy d'aboutir à Mézières². C'est pourquoi Vinoy décide de revenir à Paris par la route et de n'utiliser le chemin de fer que comme appui logistique. Dans sa retraite, il cherche cependant à sauver une partie du matériel français stationné en gare de Mézières, soit en l'évacuant vers Laon à la suite de l'armée, soit en le dirigeant sur la Belgique³. L'historien militaire Van Creveld note cependant avec raison qu'il ne faut pas exagérer l'efficacité ferroviaire allemande. En effet, entre la mobilisation allemande et le bombardement de Paris, les chemins de fer n'ont pas joué un rôle fondamental dans la campagne, en partie à cause des interruptions françaises, en partie à cause de la difficulté de la logistique allemande à maintenir les têtes de lignes à une distance raisonnable des troupes en marche ; les têtes de ligne allemandes ne dépasseront pas Nancy ! Les Français ont certes négligé les destructions d'ouvrages d'art au col de Saverne sur la ligne de Paris-Strasbourg mais ils ont néanmoins détruit durablement le tunnel de Nanteuil près de La Ferté-sous-Jouarre. Seule la capitulation de Mézières le 2 janvier 1871 permet aux Allemands d'établir une ligne directe vers Paris. C'est à partir de ce moment qu'ils peuvent amener l'artillerie lourde et entamer le 5 janvier 1871 le bombardement de Paris. Le plus étonnant, note Van Creveld, est que cette carence n'ait aucunement affecté la marche des opérations allemandes et n'ait guère causé à Moltke beaucoup de soucis. Les troupes ont encore l'habitude, à cette époque, de subsister en réquisitionnant des vivres dans les régions traversées⁴.

¹ VINOY (Joseph) (général), *Campagne de 1870...*, p. 32-39.

² « Pour faciliter la marche du 13^e corps, l'administration avait ouvert la nouvelle ligne achevée, mais non encore livrée à l'exploitation, et qui conduit de Vervins à Hirson. Elle avait l'avantage de diminuer d'une façon très sensible la longueur et la durée du trajet. En effet, il y a trois voies pour atteindre Mézières : la plus directe passe par Soissons, Reims et Rethel et ne compte que 248 kilomètres d'étendue. Malheureusement, elle avait été coupée par l'ennemi près de Poix, entre Rethel et Mézières. La deuxième, qui est celle que suivait le 13^e corps, compte de Paris à Vervins, en passant par Soissons et Laon 179 kilomètres ; de Vervins à Hirson 36 kilomètres ; d'Hirson à Mézières 56 kilomètres, c'est-à-dire 271 kilomètres. Elle est plus longue de 23 kilomètres, mais elle offrait plus de sécurité que la précédente. Enfin, dans le cas où elle n'aurait pu servir, il aurait fallu diriger les troupes par Creil, Tergnier et Aulnoye (216 kilomètres) ; d'Aulnoye à Hirson (41 kilomètres) ; d'Hirson à Mézières (56 kilomètres) soit 313 kilomètres. L'ouverture de la nouvelle voie évitait donc aux troupes un détour de 42 kilomètres. » VINOY (Joseph) (général), *Campagne de 1870...*, p. 20-21. Le transport du 13^e corps du général Vinoy connaît déjà des difficultés à l'aller : « Nous avons mis six heures pour franchir les cinquante-six kilomètres qui séparent Hirson de Charleville, c'est-à-dire que nous n'avons pas parcouru tout-à-fait dix kilomètres à l'heure. Dans la gare de Charleville, l'encombrement était extrême, indescriptible ; il se traduisait surtout par un vacarme dont rien ne peut donner l'idée ». *Idem*, p. 28.

³ VINOY (Joseph) (général), *Campagne de 1870...*, p. 61.

⁴ VAN CREVELD (Martin), *Supplying War...*, p. 95-98 ; BREMM (Klaus-Jürgen), *Van der Chaussee...*, p. 222 ; FOURNIER (Pierre), *Les relations entre fortifications et chemins de fer*, in *Revue d'Histoire des Chemins de fer*, n° 15, automne 1996, *Actes de la Journée Armées et chemins de fer en France 1830-1919* (Vincennes, octobre

On ne déplore du côté belge aucune tentative d'immixtion ferroviaire sur le plan militaire, les débouchés ferroviaires comme celui de Givet ou d'Arlon étant par ailleurs surveillés par des détachements du Génie. En revanche, nombreux furent les convois de transport des blessés à destination de la Belgique après les sanglants combats de Sedan¹. En effet, malgré l'efficacité de son organisation, le réseau ferroviaire prussien est insuffisamment développé pour une utilisation aussi intensive et souffre régulièrement d'engorgements, principalement après les combats autour de Metz et de Sedan². Au lendemain des batailles sanglantes des 16 août (Rezonville – Vionville – Mars-la-Tour) et 18 août (Gravelotte – Saint-Privat) à proximité de Metz, Bismarck met en avant des principes humanitaires et des risques d'épidémies pour chercher à obtenir du gouvernement belge le passage des blessés par les lignes luxembourgeoises conduisant à Aix-la-Chapelle. Le ministre de la Confédération d'Allemagne du Nord à Bruxelles Balan fait sa demande le lundi 21 août. La Belgique n'est pas d'emblée opposée mais conditionne son acceptation à celle de la France et du Grand-Duché de Luxembourg ; la ligne la plus rapide qui conduit à Aix-la-Chapelle en provenance de Metz traverse le Grand-Duché de part en part avant de longer la frontière belgo-prussienne par Gouvy, Stavelot, Spa et Pepinster où elle se relie à la ligne de la Vesdre. L'Allemagne obtient rapidement l'assentiment grand-ducal dans la journée³. En revanche, la réponse française se fait attendre. En l'absence de réaction, et dans la mesure où des vies sont en jeu, le Gouvernement belge décide d'accorder le droit de passage le 22 août. Le même jour, le ministre de la Guerre envoie un télégramme aux commandants des brigades de gendarmerie d'Houffalize et Vielsalm et aux commandants des brigades de Verviers et Spa. Il s'agit de laisser le libre parcours aux blessés prussiens qui désirent se rendre à Aix-la-Chapelle par le

1995), p. 57. VON WIDDERN (Georg Cardinal) (colonel), *La petite guerre et le service des étapes*, Paris, Lavauzelle, s.d.

¹ VANDEWOUDE (E.), *In het raam van de neutraliteit. Leopold II en de ambulance van Ciergnon (1870)*, in *Revue belge d'histoire militaire*, XIX, 1971, p. 227-251. Voir infra.

² « L'évacuation des malades et des blessés atteignit des proportions énormes et nécessita des efforts prodigieux. A la fin de la campagne, il y avait en circulation 36 trains sanitaires qui, en 210 voyages environ, rapatrièrent 40.000 hommes. Ce ne fut pas une mince besogne non plus que d'embarquer 384.000 prisonniers de guerre, à destination de l'Allemagne ; leur prompt évacuation, après la bataille de Sedan et la reddition de Metz, eut à surmonter de sérieux obstacles. Dans l'accomplissement de ces différentes tâches, il fallut transporter des masses de troupes sur des lignes ne permettant qu'un trafic lent et modéré, conduit avec prudence et, le plus souvent encore, nécessairement irrégulier. Presque toujours, l'embarquement et le débarquement avaient lieu dans des gares qui n'étaient nullement outillées pour des mouvements de cette importance et ne disposaient d'aucun abri pour les marchandises dont la livraison au destinataire ne pouvait se faire aussitôt après l'arrivée ». JOESTEN (Joseph), *Histoire et organisation militaire...*, p. 54.

³ Perponcher, ministre à La Haye de la Confédération de l'Allemagne du Nord avait sollicité et obtenu du Gouvernement grand-ducal l'autorisation de laisser les blessés prussiens traverser le Grand-Duché. GARSOU (J.), *Le Grand-Duché de Luxembourg entre la Belgique, la France et la Prusse (1867-1871)*, Luxembourg, 1937, p. 34.

chemin de fer Guillaume-Luxembourg¹. Paris réagit le 23 août. Le Quai d'Orsay proteste avec véhémence car il voit dans ce passage une rupture de la neutralité belgo-luxembourgeoise. En effet, soulignent les autorités françaises, le transport des blessés prussiens par la Belgique permettrait d'accélérer l'arrivée de troupes prussiennes fraîches sur le théâtre des opérations². Les protestations françaises obligent la Belgique à retirer son accord. Le 25 août, Guillaume demande à Renard de prévenir les troupes à la frontière que l'autorisation du 22 août est annulée³. Le 27 août, Guillaume informe à nouveau Renard qu'il vient « de donner des ordres pour que les commandants des brigades de Gendarmerie stationnées sur les frontières françaises et prussiennes mais particulièrement celles qui sont établies sur nos frontières depuis Vielsalm jusqu'à Beauraing, interdisent d'une manière absolue l'entrée du pays aux militaires blessés appartenant aux armées belligérantes »⁴.

Suite à ce revirement, Berlin répond avec amertume que, si jusqu'à présent il avait traité avec la même équité les blessés français et prussiens, les services médicaux allemands feraient désormais passer leurs propres blessés avant les blessés « ennemis »⁵. Une lettre d'un informateur anonyme envoyée depuis le Luxembourg au ministre des Affaires étrangères français explique la réticence française :

« Les Prussiens ont coupé les voies ferrées en plusieurs endroits, non seulement entre Metz et Thionville, mais encore entre cette dernière ville et Montmédy (ligne des Ardennes), de sorte que toute communication est interrompue entre Metz et le Nord de la France, ainsi qu'avec les lignes Guillaume-Luxembourg. Leur intention, à ce que me dit une personne arrivée ce soir du camp ennemi, serait d'user de la permission qu'ils ont sollicitée de transporter leurs blessés en Belgique et dans le Grand-Duché de Luxembourg pour se servir des lignes de Sarrebruck, Neunkirchen, Bingerbruck et des lignes au-delà pour le transport des troupes fraîches, pendant qu'ils enverraient par la ligne de Sarrebruck (sic), Trèves, Luxembourg, Munster, Aix et Cologne, leurs trains de malades et de blessés, lesquels, par leur grand nombre, entravent considérablement l'envoi en avant des troupes d'invasion. Dans ces conditions, le transport des blessés par les territoires luxembourgeois et belge, en favorisant l'envoi des troupes, du

¹ Ministère de la Guerre, 22 août, copie des télégrammes envoyés, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 125 : Circulation en Belgique. L'inventaire signale des rapports qui s'échelonnent du 9 septembre 1870 au 2 mars 1871 mais le dossier contient à la fin plusieurs télégrammes et rapports antérieurs.

² Les mêmes arguments sont utilisés à l'encontre du gouvernement grand-ducal. Dans une dépêche du 24 août à Servais, Baudin fait remarquer « qu'un coup d'œil sur la carte suffit pour reconnaître que, dans une pareille combinaison, l'humanité aurait beaucoup moins de part que la stratégie ». GARSOU (J.), *Le Grand-Duché de Luxembourg...*, p. 34.

³ Guillaume à Renard, Bruxelles, le 25 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 93.

⁴ Guillaume (Bruxelles) à Renard (Bruxelles), le 27 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 125 : Circulation en Belgique.

⁵ Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 27 août 1870, NA-UK, FO 10/307.

matériel et des subsistances sur nos frontières, ne serait évidemment pas d'accord avec les lois de la neutralité¹. »

Bismarck insiste en dénonçant le caractère inhumain de la décision belge, ce qui ne manque pas de tendre les relations entre la Belgique et la Prusse, jusque là plutôt cordiales². Mais la Belgique s'en tient à une neutralité stricte : ainsi les blessés ne peuvent traverser la Belgique mais seront recueillis et soignés en nombre égal. Une fois remis sur pieds, ils seront considérés comme prisonniers de guerre et seront retenus en Belgique jusqu'à ce qu'un accord soit convenu à leur sujet entre les belligérants³.

Le 1^{er} septembre 1870, le quartier général à Bruxelles croit encore pouvoir gérer l'afflux de blessés qui se présentent à la frontière. Le chef de l'EMGA Renard est en contact constant avec le directeur général des chemins de fer auquel il transmet tous ses desiderata. Alors qu'il lui demandait quelques heures auparavant de se préparer à convoier une partie de la garnison d'Anvers vers Namur, le chef de l'EMGA demande désormais qu'un convoi spécial soit établi pour conduire les blessés français à Beverloo et les blessés prussiens à Bruges⁴. Mais devant l'afflux des réfugiés se présentant à la frontière, la gestion des blessés devient soudainement chaotique. Sans en préciser le nombre, Renard demande le lendemain à la direction des chemins de fer de prévoir un plus grand nombre de convois pour transporter les blessés français au cœur du pays⁵. Le surlendemain, Renard estime entre 8.000 et 10.000 hommes les soldats français et prussiens à interner. Il conseille dès lors au directeur général de se mettre en contact avec Chazal à Bure pour gérer au mieux la composition des trains⁶. Le dossier est également pris en charge par le ministre des Travaux publics qui fait écho des instructions de Renard auprès du directeur général des chemins de fer⁷.

¹ Lettre de X...(Luxembourg), au ministre des Affaires étrangères (Paris), le 23 août 1870, in France, Armée, Service Historique, *La guerre de 1870-71...*, III, p. 486.

² Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 31 août 1870, NA-UK, FO 10/307.

³ BANNING (Emile), *Les origines et les phases...*, p. 251-252 ; THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee...*, p. 308.

⁴ Renard (Bruxelles) à Directeur général des chemins de fer, le 1^{er} septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 99, EMGA, correspondance générale.

⁵ Renard (Bruxelles) au Directeur général des chemins de fer, le 2 septembre, Fonds 1870-1871, dossier n° 99.

⁶ Renard (Bruxelles) au Directeur général des chemins de fer, le 3 septembre, Fonds 1870-1871, dossier n° 99.

⁷ « A la demande de la dite autorité, j'ai l'honneur de vous prier, Mr le directeur, de prendre les mesures nécessaires pour effectuer immédiatement des transports, et de détacher un de vos fonctionnaires au Quartier Général du Général Chazal, à Bure, pour s'entendre avec lui sur l'ordre des trains. Un fonctionnaire de l'Etat sera également détaché à Namur pour se concerter avec votre délégué et j'invite la Société Générale d'Exploitation, le Grand Central et la Compagnie exploitant les chemins de fer de l'Etat Néerlandais à envoyer également un délégué à Namur. (...) Je prescris des mesures pour envoyer par la ligne de l'Etat et par la ligne du Luxembourg, à Namur d'où ils seront dirigés sur les points à désigner, le plus grand nombre possible de trains de voitures vides ». Ministre des Travaux publics à Directeur général des chemins de fer, Bruxelles, s.d., copie

Devant la masse énorme de blessés et prisonniers, le personnel des ambulances allemandes a passé outre les scrupules belges. De nombreux blessés sont acheminés vers la Belgique. Le premier septembre, l'administrateur de la Sûreté Publique réclame au ministre des Travaux Publics que des instructions précises soit données aux chefs des stations de chemins de fer à la frontière « pour faire exercer une surveillance particulière à cet égard, de concert avec la gendarmerie ». L'administrateur sollicite du ministère de la Guerre sa collaboration pour interroger le personnel étranger qui pénètre sur le territoire¹. Le ministre de la Guerre est surpris car le rôle de l'armée d'observation doit se borner selon lui à désarmer les militaires étrangers. Guillaume demande des instructions au ministère des Affaires étrangères². Le Gouvernement belge mis devant le fait accompli accepte désormais sans trop s'émouvoir le transit du personnel des ambulances « du moment que l'identité de toute personne qui déclarerait en faire partie n'est point douteuse »³. D'Anethan précise également qu'il serait préférable que « tout ce qui vient de la frontière » échoie aux autorités militaires⁴. Le Gouvernement français, sonné par le désastre de Sedan, n'est plus en état de protester dans la mesure où de nombreux blessés français sont désormais soignés en Belgique⁵. Ainsi, le 3 septembre 1870, 400 blessés allemands arrivent à Bouillon où ils séjournent une nuit. Ils sont logés en partie à la citadelle, en partie dans la caserne attenante à l'infirmerie. Les autorités civiles et militaires distribuent de la nourriture aux blessés. De la paille est mise à disposition pour leur couchage. Concernant les soins apportés aux blessés, les médecins de la garnison s'ajoutent aux médecins allemands qui les accompagnent pour assurer les premiers soins indispensables. Dès le lendemain, ils sont conduits en gare de Libramont où les attend un train spécial. Cette procédure se répétera au fur et à mesure des arrivages de nouveaux blessés. Il semble que Bouillon ait accueilli au début davantage de blessés allemands tandis que des

conservée à en-tête du ministère des Travaux publics, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 133 : Internement des soldats français : premiers ordres – 1^{er} au 5 septembre 1870.

¹ Administrateur de la Sûreté publique à ministre de la Guerre, Bruxelles, le 1^{er} septembre 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, VII, microfilm P. 1648.

² Guillaume à d'Anethan, Bruxelles, le 1^{er} septembre 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, VII, microfilm P. 1648.

³ D'Anethan à Guillaume, Bruxelles, le 2 septembre 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, VII, microfilm P. 1648.

⁴ *Ibidem*.

⁵ THOMAS (D.H.), *The Guarantee...*, p. 306-307. La France obtiendra du reste par la suite le transport de ses propres blessés de Maubeuge à Valenciennes par Quiévrain. BANNING (Emile), *Les origines et les phases...*, p. 251-252.

centaines de blessés français affluaient dès le 1^{er} septembre plus particulièrement à Paliseul, Libin, Recogne, Florenville, Tintigny, Neufchâteau, Beauraing....¹

Les souvenirs du lieutenant-colonel retraité John Morrisson, outre des anecdotes pittoresques sur les bons repas des officiers français en Belgique, apportent des détails intéressants sur la manière dont les « échappés de Sedan » ont été accueillis en Belgique dans la journée du 1^{er} septembre, sur la façon dont ils ont été soignés et nourris avant d'être conduits vers Anvers ou Beverloo pour être internés. Tout indique que les Belges n'étaient pas du tout préparés à accueillir et surtout à devoir soigner et ravitailler cette foule de soldats. Les problèmes logistiques étaient nombreux et tout se fait dans l'improvisation la plus complète².

Sur le plan politique, un traitement inégalitaire des blessés français et allemands aurait eu des conséquences diplomatiques aussi funestes que celles qui auraient découlé d'une mauvaise garde de l'armée belge aux frontières du pays. Dans la mesure où le conflit franco-prussien n'est pas encore achevé, dans la perspective de futures tractations de paix dont le territoire belge pourrait être l'objet, Bruxelles ne peut pas se permettre de laisser ternir la respectabilité de sa neutralité auprès des Puissances. Il faut souligner ici la proximité chronologique entre les différents événements. En effet, à peine les demandes allemandes de transit des blessés ont-elles été refusées diplomatiquement fin août par la Belgique que les combats meurtriers de Sedan obligent subitement le cabinet de Bruxelles à prendre ses responsabilités. Léopold II est particulièrement alarmé par les risques diplomatiques encourus par le pays ; le Souverain

¹ L'héroïque général de cavalerie Jean-Auguste Margueritte succombera à Beauraing le 6 septembre des suites de ses blessures. Une balle avait traversé sa mâchoire lors d'une charge de cavalerie désespérée sur le plateau d'Illy. MERCHIE (Docteur), *Guerre de 1870-1871...*, p. 84.

² « Les nombreux blessés attirèrent d'abord notre attention ; leurs blessures, pour la plupart négligées, étaient horribles à voir, et répandaient une odeur infecte de pourriture, il était urgent de leur faire donner des soins immédiats. N'ayant pas de médecin à Gros-Fays, nous envoyâmes chercher celui du bataillon à Vivy, lequel, avec deux médecins français qui venaient d'arriver, s'occupèrent activement de nos blessés ; nous pouvions dès lors prendre nos mesures pour assurer la nourriture de tous ces gens. (...) La maraude commençait alors dans le village et aux environs, des plaintes nous arrivaient de toutes parts. Des animaux de basse-cour étaient impitoyablement mis à la broche, on s'emparait de toutes choses sans se soucier des droits du propriétaire : il fallait d'urgence mettre fin à cette situation. Le capitaine envoya des patrouilles dans toutes les directions, et plusieurs arrestations furent opérées, seulement, nous ne savions que faire de ces gens. Des personnes venues d'Alle, nous ayant appris que certains fermiers s'étaient emparés des bœufs qui avaient été amenés à la suite des troupes françaises, le capitaine résolut d'aller reprendre ces bêtes dont nous avions besoin pour nourrir notre monde. Toujours infatigable, notre commandant se remit en route, accompagné d'un bouvier et d'un énorme chien. L'un après l'autre, il reprit bœufs et vaches, il alla lui-même les chercher dans les étables où on leur avait donné une si généreuse hospitalité, et le troupeau fut ramené à Gros-Fays. Là, les bêtes furent abattues et dépecées, et la viande, toute chaude encore, fut distribuée à nos nombreux affamés. On vit alors partout flamber de grands feux de bivouac, qui envoyèrent vers le ciel leurs longs panaches de fumée ». MORRISSON (John), *La Vie Militaire, Mes Souvenirs, 1859-1902*, Bruxelles, Imprimerie militaire L. Sermon, 1910, p. 23-27.

belge va par conséquent s'investir pleinement dans la gestion des blessés¹. Dès le 3 septembre 1870, le quartier général à Bruxelles demande au Baron Goffinet, commandant supérieur de la place de Namur, de lui fournir « à mesure que les détachements de prisonniers français et prussiens passeront par Namur, leur nombre et autant que possible les noms des officiers »². Il faut éviter l'anarchie et Bruxelles entend bien centraliser les informations. Qui plus est, les craintes du Roi ont été attisées par une lettre alarmiste de son ministre de la Guerre sur le traitement prétendument chaotique des blessés dans la ville de Bouillon. Guillaume informé de l'afflux d'un grand nombre de réfugiés dans la petite ville de garnison, logés indistinctement dans la citadelle ou chez l'habitant sans aucune coordination, s'empresse de rejeter la faute de cette gestion chaotique des blessés sur « l'organisation vicieuse du command (sic) de l'armée et de l'espèce d'indépendance que s'attribuent certains personnages »³. Comme le note Hautecler, l'empressement belge à s'occuper des blessés a donc aussi pour origine un conflit personnel entre Guillaume et Chazal. « Le ministre semble se considérer comme le seul chef de l'armée et il préconise la suppression des échelons de commandement s'interposant entre lui-même et les grandes unités, c'est-à-dire : l'Etat-major général et les commandements de l'armée »⁴.

En réalité, la situation est relativement sous contrôle dès les premiers jours, grâce notamment au dévouement des médecins militaires belges qui prennent immédiatement en charge les blessés sans qu'il ait été besoin d'une quelconque autorisation des autorités supérieures ou du ministre⁵. Le témoignage quelque peu romancé d'un soldat comme Morrisson donne certes l'impression d'une glorieuse anarchie, mais une anarchie sous contrôle grâce aux trésors d'improvisation des brigades belges obligées de parer au plus pressé. Quoiqu'il en soit, il s'agit par la suite de centraliser au mieux l'activité des diverses ambulances créées spontanément au lendemain de Sedan afin justement d'éviter « l'espèce d'indépendance que s'attribuent certains personnages ». C'est à ce titre que le docteur Merchié, inspecteur général du service de santé de l'armée, est envoyé sur place. Il constate rapidement que la situation est sous contrôle à Bouillon où le médecin de bataillon de 1^{ère} classe Hermant a d'ailleurs singulièrement surestimé la tâche à accomplir, ce qui avait contribué à jeter l'alarme en haut

¹ VANDEWOUDE (E.), *In het raam van de neutraliteit...*, p. 237.

² Renard (Bruxelles) à Goffinet (Namur), le 3 septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 99.

³ Guillaume à Léopold II, le 7 septembre 1870, lettre citée in HAUTECLER (G.), *La mission à Bouillon de M. Merchié, Inspecteur Général du Service de Santé, 8-13 septembre 1870*, in *Carnet de la Fourragère*, 11^e série, 3, 1954, p. 221-223.

⁴ HAUTECLER (G.), *La mission à Bouillon de M. Merchié...*, p. 223.

⁵ MERCHIE (Docteur), *Guerre de 1870-1871...*, p. 87.

lieu. De même, les diverses sociétés philanthropiques à l'origine des « ambulances de Sedan » se sont coordonnées entre elles et immédiatement mises en contact avec les médecins militaires, de sorte que lorsque Merchié arrive sur place le 8 septembre, il constate que tous les cadavres ont été ensevelis et que tous les blessés ont été accueillis¹. En l'absence de véritable mission à Bouillon, Merchié décide de se rendre à Sedan où il prend contact avec les autorités françaises et allemandes. Là-bas, il constate que si les Allemands ont promptement évacué leurs propres blessés, les autorités militaires françaises prisonnières, chargées de la gestion de leurs propres services de santé au lendemain de la bataille, sont encore encombrées par l'abondance des blessés dans toute la région. Le 10 septembre, à Sedan et dans les ambulances extérieures, il reste un nombre de plus de 5000 blessés que menacent la dysenterie et la fièvre typhoïde. Le nouveau commandant prussien de la place conquise, le colonel de Heuduch, ne s'oppose pas à une évacuation en Belgique des blessés graves qui exigent un traitement de plusieurs mois. Il faut en revanche éviter que les plus valides n'échappent à la surveillance de l'armée allemande. De son côté, l'administration française prisonnière accepte avec soulagement les propositions d'aide belge. Il est convenu que les ambulances belges soient dirigées par Bouillon au moyen de voitures d'ambulance sur la station de Libramont où un train les attendra chaque jour pour les conduire à destination².

La famille royale désire contribuer personnellement à cet effort humanitaire. En raison de la proximité de leurs propriétés ardennaises avec le champ de bataille, le Comte de Flandres et Léopold II accueillent respectivement les blessés dans leurs châteaux des Amerois et de Ciergnon³. Le comportement de Léopold II, s'il est certainement guidé par des considérations humanitaires, est aussi guidé par des considérations politiques rigoureuses. Ainsi, par souci de neutralité, et pour dissiper les rumeurs de francophilie de la Belgique, il ordonne de particulièrement bien traiter les premiers blessés prussiens qui arrivent à Ciergnon. Le Souverain pousse le respect strict de la neutralité jusqu'à exiger que les lits des Prussiens restent inoccupés s'ils ne se remplissent pas autant que ceux des Français⁴. Les blessés Prussiens soignés en Belgique sont forcément moins nombreux⁵ puisque contrairement à la majorité des soldats français, ce ne sont pas des prisonniers de guerre. Ils sont pris en charge

¹ Merchié (Bouillon) à Guillaume (Bruxelles), le 8 septembre 1870, lettre reproduite dans MERCHIE (Docteur), *Guerre de 1870-1871...*, p. 95-98.

² Merchié (Bouillon) à Guillaume (Bruxelles), le 10 septembre 1870, lettre reproduite dans MERCHIE (Docteur), *Guerre de 1870-1871...*, p. 110-113.

³ VANDEWOUDE (E.), *In het raam van de neutraliteit...*, p. 230.

⁴ VANDEWOUDE (E.), *In het raam van de neutraliteit...*, p. 240.

⁵ Emile Banning note que les ambulances belges ont soigné 1.800 Français et seulement 150 Allemands. BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 253.

par leur propre personnel sanitaire et préfèrent, dès qu'ils le peuvent, ne pas s'attarder en Belgique mais rejoindre le plus rapidement possible leur famille en Allemagne. Ceci est encore facilité par la présence de voitures allemandes qui conduisent les blessés jusqu'à Libramont où des trains spéciaux sont affectés transitant ensuite par Liège avant de se diriger vers Aix-la-Chapelle par Verviers¹. Cette situation ne manque pas d'inquiéter les autorités militaires belges qui craignent une réaction hostile de la part des Français. Chaque nouvelle annonçant qu'un blessé allemand « consent » à être soigné en Belgique est accueillie avec une satisfaction non dissimulée :

« Je suis heureux de pouvoir vous annoncer que plusieurs blessés allemands ont consenti à rester en Belgique, six d'entre eux ont été envoyés à Bruxelles hier matin ; 2 officiers et 19 soldats sont en traitement au château des Ardennes². »

La volonté de Bruxelles de conserver un ratio équitable entre Français et Allemands rend sceptique le sous-officier en charge du triage à Libramont, qui a bien compris le fond du problème :

« Hier, Mr Anspach a télégraphié au chef de Station de Libramont, de ne plus lui envoyer de soldats français, les 300 lits disponibles étant réservés aux blessés allemands Je crois que cette dépêche ne devait pas être adressée ici ; c'est à Bouillon et à Sedan que cet ordre devrait être donné car il nous est matériellement impossible de garder des blessés à Libramont. D'un autre côté, je doute beaucoup qu'on trouvera 300 Allemands qui se feront traiter en Belgique, malgré tous nos efforts, nous n'en avons recueilli qu'une cinquantaine et ce peu d'empressement s'explique : ces malheureux savent qu'avant deux jours ils seront en Allemagne et qu'il leur sera permis de retourner dans leur famille³. »

En effet, contrairement aux Français capturés à Sedan et « détenus » en Belgique selon le droit de la guerre, les soldats prussiens sont libres de partir. L'on comprend par conséquent qu'ils privilégient la rentrée au pays. La position diplomatique belge vis-à-vis de la France est délicate car le Gouvernement ne peut autoriser le départ des nombreux prisonniers français

¹ HAUTECLER (G.), *La mission à Bouillon de M. Merchié...*, p. 225-226. En définitive, vingt-quatre Allemands seront soignés à Ciergnon contre cinquante Français. Même s'ils sont traités de façon équitable, leur statut diffère : « Les Français qui n'ont pas de permission spéciale des Prussiens de se faire traiter dans leur pays restent des prisonniers des Allemands dont le dépôt a été confié à la charité belge. Après leur rétablissement, nous les internerons à Beverloo. (...) Les Allemands sont libres ; comme ils ont un long trajet à faire on devrait leur donner 2 pièces d'or de 20 francs, quelques bons vêtements et payer leur passage jusqu'à Verviers ». Léopold II (Bruxelles) au Baron Prisse (Ciergnon), le 25 septembre 1870, lettre reproduite dans VANDEWOUDE (E.), *In het raam van de neutraliteit...*, p. 248.

² Lieutenant de Groo (Libramont) à Chazal, le 17 septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 205 : transport des blessés.

³ Lieutenant de Groo (Libramont) à Chazal, le 19 septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 205.

après leur guérison. Les autorités allemandes n'autorisent leur retour en France qu'à titre d'échange, à l'exception des blessés à vie ou des blessés dont la durée de convalescence excédera vraisemblablement la durée de la guerre¹. Toutes ces précautions de Bruxelles pour ne pas froisser ses deux grands voisins n'empêchent pas les journaux étrangers de formuler des reproches acerbes sur l'attitude des autorités gouvernementales belges ou de la population du petit royaume. Au cours des mois qui suivent, certains journaux français trépignent d'impatience envers la Belgique qui sert, selon leur terminologie, de geôlier inflexible à l'Allemagne et garde prisonnière des troupes qui seraient bien utiles à la défense de Paris. De leur côté, les journaux allemands ne sont pas en reste. Ils n'ont pas oublié l'affront du 23 août et accusent la population belge majoritairement francophile de maltraiter les blessés allemands².

Pris entre le marteau et l'enclume, Léopold II et ses ministres ont trouvé dans l'Angleterre leur premier confident et conseiller. Chaque question délicate est soumise à l'avis du grand frère anglais³, le plus souvent embarrassé par ce chaperonnage quelque peu forcé de la Belgique. Dans un entretien avec Lumley, Léopold II n'hésite pas à déclarer à l'ambassadeur anglais que l'utilisation du réseau ferroviaire belge par la Prusse pourrait s'avérer dangereuse à l'avenir, y compris sur le plan militaire. Il ne faudrait pas que cette utilisation quasi forcée des chemins de fer belges crée un cas de jurisprudence qui réduirait la souveraineté de la Belgique sur ses voies de communications :

« En se référant au ton de la presse allemande et au comportement du ministre prussien à Bruxelles, l'on est amené à suspecter que les intentions de la Prusse à l'égard de la Belgique soient ambiguës et la question arrive de savoir si après avoir usé des chemins de fer belges comme cela a été fait pour les blessés prussiens, la Prusse ne pourrait pas

¹ BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 252-253.

² VANDEWOUDE (E.), *In het raam van de neutraliteit...*, p. 237-238 ; BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 253 et p. 255-256 ; DU BOIS (Albert), *La Belgique pendant la guerre franco-allemande (1870-1871)*, in *Revue de Belgique*, XXIV, 1892, 2e s., VI, p. 374-377. Ces accusations sont fondées essentiellement sur des faits qui pro quo malheureux. Au lendemain de Sedan, deux officiers français ayant des liens de parenté à Bouillon sont logés immédiatement chez l'habitant, ce qui n'a pas lieu de plaire à des officiers prussiens logés à la caserne. Rentrés en Allemagne, leur témoignage contribue à enclencher une campagne de presse anti-belge. Cependant certains incidents se sont réellement produits. D'après un rapport du ministre belge à Berlin, des blessés bavarois, dont un soldat amputé, auraient été maltraités par un groupe d'individus lors de leur arrivée à Bouillon le 11 septembre. On leur aurait arraché leur couverture en les qualifiant publiquement de voleurs. Chazal récuse ces accusations en affirmant que les comportements anti-allemands sont le fait des émigrants français « qui se laissent parfois aller à des sentiments faciles à comprendre ». Quoi qu'il en soit, ces petits incidents sont pris très au sérieux. Ils suscitent plusieurs échanges diplomatiques entre Berlin et Bruxelles. Chazal, quartier général à Bruxelles, à ministre de la Guerre, Bruxelles, le 19 septembre 1870. Nothomb (Berlin) à d'Anethan (Bruxelles), le 20 septembre 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 132 : Internés français.

³ Par exemple le passage de Napoléon III en Belgique après la capitulation de Sedan. Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 2 septembre 1870, NA-UK, FO 10/307.

demander d'en faire usage pour quelque objectif plus compromettant induisant une violation de la neutralité »¹.

Léopold II n'hésite pas à déclarer qu'en cas de réclamations outrancières de la part de la Prusse, la Belgique répondra par les armes. De façon peu délicate, il demande si l'Angleterre soutiendrait militairement la Belgique en pareil cas de figure². L'historien Thomas juge la demande royale très peu diplomatique et s'interroge sur ce manque de finesse étrange de la part d'un souverain rompu généralement au dialogue avec Londres³. Il nous semble en l'occurrence que les appréhensions de Léopold II sur l'issue prochaine de la guerre expliquent cette maladresse. Le Souverain belge cherche déjà à sonder le *Foreign Office* sur son degré de loyauté à l'égard de la Belgique. Le 31 août, une question similaire avait été posée à Lumley dans le cas où l'armée française serait jetée par l'armée allemande en Belgique. L'Angleterre réagirait-elle militairement en considérant cette incursion comme une violation de la neutralité ?⁴

Fidèle à sa politique, Granville se borne à chaque fois à rassurer la Belgique de la loyauté anglaise tout en veillant bien à ne jamais promettre d'intervention militaire⁵. A nouveau, comme lors de l'affaire du Luxembourg, cette attitude prudente n'est pas du goût de la reine Victoria qui préférerait une attitude plus franche de la part de son Gouvernement vis-à-vis de son cousin belge. La Reine regrette que la ferme assurance donnée - « l'Angleterre exécutera ses engagements »- est fort affaiblie par le refus de répondre à la question de Léopold II⁶. L'utilité d'une garantie franche de l'Angleterre est défendue par le colonel Henry Frederick Ponsonby qui deviendra le secrétaire privé de la reine Victoria le 8 août 1870⁷. Mais Lord Granville défend bec et ongle sa position face à Windsor. Il faut selon lui décourager les Belges de revenir constamment à la charge auprès des garants en prévision de cas hypothétiques. Au surplus c'est le Roi et non le Gouvernement belge qui a adressé cette question⁸. Le Souverain belge est sans doute au courant de ces tergiversations entre la Cour

¹ Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 22 septembre 1870, NA-UK, FO 10/308. Ce document important est également édité dans DEMOULIN (R.), *Documents inédits sur la crise internationale de 1870*, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 1957, CXXII, p. 195-197.

² *Ibidem*.

³ THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee...*, p. 307.

⁴ Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 31 août 1870, NA-UK, FO 10/307.

⁵ Granville (Londres) à Lumley (Bruxelles), le 23 septembre 1870, in DEMOULIN (R.), *Documents inédits...*, p. 197-198.

⁶ Ponsonby, secrétaire privé de la Reine Victoria à Granville, le 26 septembre 1870, in DEMOULIN (R.), *Documents inédits...*, p. 203-204.

⁷ Ponsonby à Victoria, le 24 juillet 1870, in DEMOULIN (R.), *Documents inédits...*, p. 150

⁸ Granville à Ponsonby, le 28 septembre 1870, in DEMOULIN (R.), *Documents inédits...*, p. 205-207.

britannique et son Gouvernement, de sorte qu'il cherche peut-être aussi par ses demandes impromptues à gagner à sa cause les indécis.

Le contexte est difficile pour les petits Etats neutres. Un peu après la défaite de Sedan, au moment où la Prusse est pratiquement assurée de remporter la victoire, les annexionnistes favorables à l'Allemagne dans le Grand-Duché, font circuler des rumeurs de cession à la Prusse¹. Le 13 septembre 1870, une lettre du ministre de Belgique à Londres Beaulieu informe le chef de Cabinet du Roi Jules Devaux des prétentions prussiennes à l'égard du Grand-Duché de Luxembourg. Cette lettre impressionne vivement le Roi². La lettre en retour de Jules Devaux indique bien que les inquiétudes du Palais sont entièrement tournées vers le traité de paix à venir et ses conséquences territoriales pour la Belgique. Le chef de Cabinet du Roi exprime dans cette correspondance toute la pensée stratégique du Souverain et demande à Beaulieu de transmettre les sentiments royaux à Lord Granville. Les arguments développés par Léopold II mettent en garde l'Angleterre contre la politique mosane de la Prusse, dont on ne mesure pas toutes les ambitions. Léopold II rappelle aussi l'intérêt de la forteresse de Luxembourg à reconstruire comme l'importance stratégique du réseau ferroviaire grand-ducal :

« On ne peut avoir oublié encore, qu'en 1867, la Prusse a montré de ce côté des appétits qui ne s'arrêtaient pas au Luxembourg. Si l'on ouvre une petite porte, est-on bien sûr de ne pas voir renaître des velléités concernant la Meuse, Maestricht et le Helder. Il y a là tout un horizon d'interminables complications. Au point de vue anglo-belge, il y en a de plus grandes encore. L'Angleterre qui a garanti la Belgique et qui fait si loyalement honneur à ses engagements doit désirer que la Belgique se fortifie plutôt que de s'affaiblir, que les dangers pour sa neutralité diminuent au lieu de s'accroître, or la possession du Luxembourg pour la Prusse serait pour la Belgique une cause d'affaiblissement et de dangers continuels. La forteresse de Luxembourg réédifiée au profit d'une grande puissance militaire (et il est impossible qu'elle ne le soit pas) serait une menace permanente pour la Belgique. La garantie de la Belgique par l'Angleterre deviendrait cent fois plus laborieuse qu'elle ne l'est aujourd'hui. Rien que la question des chemins de fer serait une cause de difficultés incessantes, on se rappelle l'incident Franco-Belge de l'an dernier, nous aurions le même incident avec la Prusse. Supposer la Prusse en possession du chemin de fer du Luxembourg, par Spa et Pepinster, à chaque mouvement de troupes, notre territoire sera violé, pour leur passage. Nous aurions des difficultés du même genre pour les questions industrielles etc. etc. ³ »

¹ GARSOU (J.), *Le Grand-Duché de Luxembourg...*, p. 39.

² VANDEWOUDE (E.), *In het raam van de neutraliteit...*, p. 237.

³ Lettre de Jules Devaux (Palais Royal) à Beaulieu (Londres), le 14 septembre 1870, in DEMOULIN (R.), *Documents inédits...*, p. 192.

Les inquiétudes royales concernant le réseau ferroviaire luxembourgeois ne sont guère apaisées par la suite des événements. Alors que Bazaine est toujours réfugié derrière les remparts de Metz, Thionville est ravitaillé fin septembre via la *Compagnie de l'Est* au personnel majoritairement français. Dans la nuit du 24 au 25 septembre 1870, des ingénieurs et des ouvriers font entrer, en provenance de Luxembourg, un train composé de soixante à quatre-vingts wagons chargés de vivres dans la forteresse française de Thionville encerclée par l'armée allemande. L'opération a été préparée à l'avance puisque la garnison de Thionville a effectué une sortie quelques jours auparavant pour nettoyer la région avant le passage du train. Cette violation manifeste de la neutralité du Grand-Duché, préparée à l'insu du Gouvernement grand-ducal par le ministre de France à Bruxelles et le vice-consul de Cussy à Luxembourg, provoque la colère de Bismarck. Dans une note du 3 décembre 1870, Bismarck remet en question l'obligation pour la Prusse de respecter désormais la neutralité grand-ducale. Le chancelier accuse également le vice-consul français de nourrir et réarmer des soldats français pour les renvoyer en France¹. Le ministre d'Angleterre à Bruxelles Lumley estime que cette décision est excessive de la part de Bismarck. Néanmoins, elle a jeté un grand trouble en Belgique pour diverses raisons. Les soldats français réarmés par le vice-consul de Cussy ne peuvent rejoindre leur garnison qu'en passant par la Belgique ; selon Lumley ces soldats traverseraient même anonymement le territoire belge « in plain clothes »². Lumley soupçonne en outre le ministre de France à Bruxelles d'agir de la même façon en fournissant argent et passeports aux officiers et soldats français qui ont recours à lui. Lumley fait enfin remarquer que le convoi qui a servi à ravitailler Thionville a d'abord traversé le territoire belge³. Toutes ces raisons ne justifieraient-elles pas une remise en question de la part de la Prusse des traités garantissant la Belgique, s'interroge l'ambassadeur anglais ?⁴

Cependant la neutralité belge, sous surveillance anglaise, a davantage de prix aux yeux de Bismarck que son homologue luxembourgeoise. Même si les évasions d'internés français en Belgique sont relativement nombreuses⁵, elles ne suscitent qu'une seule fois l'émoi de

¹ CALMES (C.), *Le Luxembourg dans la guerre de 1870*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXII, 1970, 2, p. 156-162.

² Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 12 décembre 1870, NA-UK, FO 10/310. Un grand nombre de soldats français traversent la Belgique en bourgeois, principalement après la capitulation de Metz (27 octobre 1870) : « ...du 2 novembre 1870 au 12 février 1871, il est passé par Namur se rendant à Lille 5.438 individus en bourgeois qu'on suppose être en partie des militaires évadés des mains des Allemands, en partie des conscrits de la levée en masse ». ANNET (P.), *L'internement des soldats français...*, p. 338

³ Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 12 décembre 1870, NA-UK, FO 10/310.

⁴ Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 12 décembre 1870, NA-UK, FO 10/310.

⁵ Les autorités belges étaient assez désarmées face au problème des évasions. Afin d'y remédier, elles dispersèrent les internés français de Beverloo dans d'autres forteresses du pays. Néanmoins les évasions

Bismarck. Suite à des articles parus dans des journaux polonais qui font état du laxisme belge, Bismarck s'enquiert de la chose auprès de son ministre à Bruxelles¹. Il demande à ce dernier de vérifier si les Belges laissent sciemment s'échapper les Français internés, comme l'affirment les feuilles polonaises². Les protestations bismarckiennes sont par conséquent relativement douces si on les compare avec la note du 3 décembre. Souvenons-nous que l'Angleterre s'était empressée, au lendemain du traité de 1867, de spécifier que la garantie luxembourgeoise était collective et ne pouvait engager l'Angleterre que si un consensus collectif s'établissait entre les garants, ce qui en réduisait singulièrement la portée³.

Toujours est-il qu'en raison des manquements luxembourgeois, Bismarck exige le transfert de l'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg dans les mains d'intérêts allemands⁴. L'Alsace et la Lorraine intégrées à l'Allemagne, le ministre d'Angleterre qui s'intéresse de près aux négociations, note dès le 21 janvier 1871 que selon toute vraisemblance, l'exploitation du réseau luxembourgeois, jadis aux mains de la Compagnie de l'Est, sera transférée au Gouvernement prussien ou à une compagnie allemande. Ceci s'explique aisément par l'implantation du réseau ferroviaire de l'Est français :

« C'est une règle au sein du Gouvernement prussien de ne pas permettre à une quelconque ligne ferroviaire sur le territoire Prussien de tomber aux mains d'intérêts étrangers. C'est pourquoi nous pouvons présumer qu'en raison de la nouvelle frontière que l'Allemagne a acquise en Alsace et en Lorraine, les chemins de fer sur ce territoire n'appartiendront plus longtemps à la compagnie française de l'Est et, dans la mesure où cette compagnie sera privée de ses moyens de communication avec les lignes luxembourgeoises, un arrangement sera probablement conclu par lequel les lignes du

continuent sans que les autorités puissent y porter remède : « En tout 704 s'évadèrent de Beverloo ; 164 s'évadèrent de Liège ; 129 s'évadèrent d'Anvers, 57 s'évadèrent de Diest ; 12 s'évadèrent de Gand et 1 s'évada d'Alost. Ajoutons-y 31 soldats qui furent repris, plus 16 autres qui rentrèrent volontairement. Le nombre total s'éleva à 1.114 environ ». ANNET (P.), *Les internés français...*, p. 342-343.

¹ Bismarck (Berlin) à Balan (Bruxelles), le 24 septembre 1870, MAEB, Guerre de 1870-1871, questions spéciales, VII, microfilm P. 1648.

² La Belgique proteste vigoureusement contre ces accusations. En réalité, ces évasions ne sont pas le fruit d'une politique laxiste de la Belgique très soucieuse de prouver sa neutralité ; dans certaines forteresses où ils ont été dispersés pour rendre leur évasion plus difficile, des contacts privilégiés s'établissent entre les soldats français et leurs geôliers, ainsi qu'avec la population civile qui habite à proximité des camps militaires. Il est manifeste que beaucoup d'évadés ont bénéficié de ces sympathies pour concrétiser leur évasion. ANNET (P.), *L'internement des soldats français en Belgique pendant la guerre franco-allemande (1870-1871)*, mémoire de licence en Histoire (inédit), UCL, 1988, p. 109-114.

³ GARSOU (J.), *Le Grand-Duché de Luxembourg...*, p. 1-25 ; CALMES (C.), *L'Affaire du Luxembourg...*, p. 553-555.

⁴ REINERT (Paul), *Die Eisenbahnkatastrophe im Jahre 1870*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXXII, 1980, 3, p. 5-23 ; BARTHEL (Charles), *Le réseau de ceinture, Histoire des débuts de la compagnie des chemins de fer Prince-Henri (1864-1890)*, mémoire de maîtrise en Histoire, Strasbourg, 1983, p. 46-51. L'exposé détaillé des tractations entre les autorités luxembourgeoises et allemandes est dans CALMES (C.), *Le Luxembourg dans la guerre de 1870*, Luxembourg, Imprimerie Saint-Paul, 1970, p. 461-610.

Grand-Duché devraient être cédées par la Compagnie de l'Est au Gouvernement prussien ou à une compagnie allemande¹. »

Le 14 décembre 1870, anticipant déjà ces conséquences ferroviaires de la défaite française, l'*Echo du Parlement*, réputé pour diffuser la pensée officieuse du Gouvernement belge, félicite le gouvernement libéral d'avoir interdit l'année précédente la vente du *Grand-Luxembourg* à une compagnie française. Si le Gouvernement belge n'avait imposé son veto aux prétentions françaises, « Dieu seul sait où en serait aujourd'hui l'indépendance belge »². L'auteur de l'article ajoute qu'il encourage vivement le Gouvernement actuel à se montrer tout aussi intransigeant dans les futures négociations qui s'annoncent³.

Quoi qu'il en soit des ambitions prussiennes, la Belgique prend garde désormais de respecter les traités en matière de contrebande de guerre. En effet, selon Banning, si le strict respect du droit international n'oblige pas d'interdire la vente d'armes et de munitions, néanmoins le Gouvernement a estimé qu'il était plus prudent de prohiber l'exportation et le transit de certaines marchandises pouvant influencer l'issue du conflit. Un arrêté royal du 5 août 1870 suivi d'une loi publiée au moniteur le 7 septembre 1870, concrétisent les décisions gouvernementales⁴. La loi du 7 septembre 1870 est prolongée le 23 décembre 1870 jusqu'au 30 juin 1871. Cette prolongation fait d'ailleurs l'objet d'un débat au Parlement. Le député Demeur aimerait que la Belgique soit mise à égalité avec les autres puissances au point de vue du commerce des armes afin de ne pas porter préjudice à l'armurerie liégeoise. En effet, alors que la Belgique s'interdit le commerce des armes, l'Angleterre continuerait à en vendre aux deux belligérants⁵. La différence s'explique, selon le ministre des Affaires étrangères d'Anethan, d'un point de vue géographique :

« L'Angleterre se trouve dans une position tout à fait différente ; elle est un Etat insulaire ; les belligérants peuvent eux-mêmes faire en quelque sorte la police, relativement à l'exportation des armes que l'Angleterre peut envoyer en Prusse ou en France. Mais cette police est impossible pour les belligérants à l'égard des exportations de Belgique, qui est un pays limitrophe des deux puissances en guerre ; nous pourrions, en effet, du territoire belge, expédier des armes vers l'un des belligérants, sans que l'autre belligérant soit en mesure de l'empêcher⁶. »

¹ Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 21 janvier 1871, NA-UK, FO 10/317.

² Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 16 décembre 1871, NA-UK, FO 10/310.

³ *Ibidem*. Il n'est pas impossible que cet article ait été dicté au ministère des Affaires étrangères belges afin d'avertir officieusement la Prusse que la Belgique ne transigerait pas avec ses droits ferroviaires.

⁴ BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 253-254.

⁵ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 23 décembre 1870, p. 366-367.

⁶ *Ibidem*.

Nous noterons au passage que la « police » évoquée par le baron d'Anethan supposerait l'envoi de navires de guerre dans la Manche pour faire obstacle aux navires de commerce britanniques. L'argument du ministre n'est donc guère concluant. Une autre partie de la réponse du ministre belge indique bien que l'incident luxembourgeois a pesé de tout son poids dans la politique commerciale belge :

« Nous avons devant nos yeux l'exemple du Luxembourg, de cette amie, qui s'est séparée de nous avec tant de regrets et que nous, de notre côté, nous avons lâchée si fort à contrecœur. La Prusse a fait voir les griefs qu'elle a contre le Grand-Duché. Je n'ai pas à examiner ici si ses récriminations sont fondées. Je constate seulement que la Prusse prétend ne devoir plus observer une neutralité que la partie intéressée a oublié de respecter. Il en résulte que le Luxembourg se trouve présentement, je ne dirai pas sous le coup d'une annexion, mais dans tous les cas dans une situation extrêmement précaire pour sa future indépendance. (...) quelles que soient les destinées du Luxembourg, il importe que nous ne perdions pas son exemple de vue et que nous en fassions notre profit dans l'intérêt de notre sécurité¹. »

Si les belligérants ont conservé, pour les autres produits, la faculté de s'approvisionner en Belgique, le gouvernement fait encore une exception en interdisant l'exportation de produits destinés à ravitailler des villes assiégées. Le tout est de ne pas influencer par son commerce l'issue de la bataille². Il est manifeste que l'exemple luxembourgeois est à l'origine de pareilles restrictions. Or, durant la suite de la campagne, plusieurs situations similaires à l'affaire de Thionville sont susceptibles de se présenter. Début janvier 1871, les places françaises de Longwy et de Givet, très proches des frontières belges, sont sur le point d'être investies par les armées allemandes. Le département des Affaires étrangères indique au ministère de la Guerre les règles à respecter : « Si les lois de la neutralité ne défendent pas aux Neutres d'approvisionner également les deux Belligérants, il est fait une exception à cette règle générale pour les places assiégées que le Droit des gens assimile aux ports bloqués »³. Il est demandé aux troupes belges présentes à la frontière à proximité des places de faire respecter ce règlement. Les mesures à prendre concernent tout spécialement les voies de chemins de fer belges qui aboutissent à ces places. C'est pourquoi quatre fonctionnaires supérieurs des douanes sont chargés « de se rendre aux stations les plus rapprochées de Longwy et de Givet pour y arrêter les trains contenant des denrées alimentaires, du

¹ *Ibidem.*

² BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 254.

³ Ministère des Affaires étrangères, direction A, à ministre de la Guerre, Bruxelles, le 6 janvier 1871, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 129 : questions diverses.

combustible etc. qui pourraient être dirigés sur ces places, après leur investissement ». A nouveau le ministre de la Guerre est invité à prêter le concours des autorités militaires à ces fonctionnaires¹. Un peu plus tard, le siège probable de la ville de Lille, dont les usines d'armement ravitaillent l'armée du Nord du général Faidherbe, suscite l'attention des autorités belges. La proximité de la place forte enfoncée comme un coin dans la frontière belge et ses nombreuses liaisons ferroviaires sont encore plus préoccupantes. En effet, la place forte est reliée par quatre itinéraires avec le territoire belge en provenance d'Ypres, Menin, Courtrai et Tournai². Le ministre des Travaux publics ordonne le 25 janvier, avec le concours des deux brigades d'infanterie de la 1^{ère} division de ligne stationnées à la frontière, d'intercepter le moindre convoi de denrées alimentaires ou de combustibles si cette ville venait à être assiégée³. Cette décision est approuvée par le ministre de la Guerre⁴.

¹ Ministère des Affaires étrangères, direction A, à ministre de la Guerre, Bruxelles, 11 et 12 janvier 1871, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 129 : questions diverses.

² Voir le tableau récapitulatif des liaisons transfrontalières franco-belges.

³ Quartier général de Courtrai à ministre de la Guerre (Bruxelles), le 25 janvier 1871, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 116.

⁴ Ministre de la Guerre (Bruxelles) au Général commandant la 1^{ère} division de Ligne (Courtrai), le 30 janvier 1871, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 116.

1871 – 1914

PREMIERE PARTIE
FORTIFICATIONS, CHEMINS DE FER ET
« TROUEES » STRATEGIQUES

I. La densification du réseau ferroviaire

A. La frontière française

Jusqu'à la guerre franco-allemande de 1870, la Belgique comptait treize liaisons ferroviaires avec la France, centralisées pour l'essentiel dans les Flandres et le Hainaut. Avant 1914, dix nouvelles lignes sont encore créées dont sept situées dans la seule région frontalière comprise entre Comines et Mons. Les trois autres sont situées dans le sud du Luxembourg belge et se rattachent à la grande dorsale gaumaise qui part d'Athus et se dirige vers la vallée de la Meuse¹. Toutes ces lignes répondent à des objectifs économiques bien précis : transport de houille, betterave sucrière, textile, minerais, main-d'œuvre transfrontalière... Cependant, parce qu'elles aboutissent à la périphérie des villes françaises du Nord – qui sont aussi des places fortes de la barrière défensive créée par Vauban – ces chemins de fer constitueraient aussi, en temps de guerre autant de lignes de ravitaillement pour une armée qui souhaiterait en faire le siège en acheminant de l'artillerie lourde.

La conurbation Lille – Tourcoing – Roubaix est cernée par un dense réseau ferroviaire relié à la Belgique dont l'objectif est d'assurer la mobilité de la main-d'œuvre nécessitée par l'industrie textile florissante. Les lignes du Tournaisis quant à elles transportent à Tournai le charbon des houillères françaises. Le 9 août 1874, la société du chemin de fer d'Anzin ouvre le passage aux convois en provenance des houillères d'Anzin vers la ville belge de Péruwelz. Le 6 octobre 1879, la voie ferrée de Menin à Tourcoing par Halluin est ouverte pour assurer la

¹ Voir dans notre corpus de cartes notre tableau récapitulatif des liaisons transfrontalières belges jusque 1914.

navette quotidienne de travailleurs. Le 9 juin 1881, Antoing est relié à Saint-Amand afin d'acheminer en Belgique le charbon des houillères de Douchy et Anzin. Le 12 juin 1882, Dour est relié à Bavay et Cambrai en vue d'assurer le transport des betteraves dont la région est grosse productrice. Le 20 décembre 1883, une nouvelle ligne est ouverte afin d'assurer un débouché belge au charbon du bassin d'Aniche ; elle relie Tournai à Orchies. Le 3 juillet 1893, une seconde ligne relie Mouscron à Roubaix par Herseaux et Wattrelos, toujours en vue d'assurer une plus grande mobilité de la main-d'œuvre de part et d'autre de la frontière¹.

La place forte de Lille, clef de cette portion de la frontière française, est par conséquent contournée de toutes parts².

B. Le réseau belge : provinces de Liège et du Luxembourg

Comme nous l'avons déjà démontré, le réseau des routes et des chemins de fer belges était suffisamment développé à la veille de la guerre franco-allemande de 1870 pour permettre le passage d'une armée par les Ardennes belges. Le réseau routier du Luxembourg belge a connu sa phase d'expansion de 1830 à 1850 avec 266% d'accroissement. De 1850 à 1880, il conserve une courbe d'accroissement relativement élevée avec 53% de routes supplémentaires. La période qui s'étend de 1880 à 1940 n'affiche plus que 9% d'accroissement³. A ce réseau routier, il faut ajouter un réseau ferroviaire de plus en plus dense en province de Liège, en province de Luxembourg et au Grand-Duché⁴. Même si le nombre peu élevé des nouvelles liaisons ferroviaires avec l'Allemagne⁵ n'est guère comparable avec celui des liaisons franco-belges⁶, la densification du réseau à l'est de la Belgique et dans l'Eifel allemand constitue un fait majeur de la période 1870-1914. En Belgique, l'expansion du réseau se poursuit de la manière suivante :

¹ MARGANNE (Roland), *Les liaisons transfrontalières belges*, 4^e édition mise à jour, Liège, chez l'auteur, 2006, p. 8. Pour les dates d'ouverture des lignes, voir aussi LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges...*, volume 1b.

² VOULQUIN (G.), *Frontières, camps retranchés...*, p. 14-17.

³ PLACQ (G.), *Le développement du réseau routier...*, p. 447 ; HENNEQUIN (M.), *Les moyens de communication dans la province de Luxembourg de 1830 à 1880*, in *BNB*, 8, 1971.

⁴ MERENNE (E.), *L'implantation du réseau ferroviaire belge dans la région située au sud du sillon Sambre-et-Meuse*, in *Cahiers de Clio*, n° 26/1971.

⁵ Elles sont au nombre de deux : Plombières (Bleyberg) (1872) – Aachen West ; Stavelot – Malmedy (1914) auxquelles nous ajoutons l'antenne Lommersweiler – Trois – Vierges (Ulflingen) – Gouvy (1889) qui relie la Vennbahn à la ligne de Pepinster – Spa – Luxembourg en passant par le territoire grand-ducal.

⁶ Ce qui s'explique aisément par la nature très avantageuse du relief, par la longueur, par le développement industriel et par la démographie exponentielle de la frontière franco-belge. Ainsi, on ne peut comparer les infrastructures de cette frontière avec celles de la frontière germano-belge pour y distinguer un quelconque favoritisme belge à l'égard de la France sans mettre en évidence ces données géographiques et démographiques. Il s'agit pourtant d'une erreur d'appréciation récurrente chez les publicistes de l'époque.

En 1872, la ligne Verviers – Aix-la-Chapelle est améliorée par l’adjonction à hauteur de Welkenraedt d’une voie secondaire vers « Aachen West » passant par Montzen et Plombières. La compagnie de chemin de fer, issue de la S.A. de Bleyberg et Montzen sera baptisée Jonction belge-prussienne. La ligne est ouverte en deux étapes. Le tronçon Plombières (Bleyberg) – Welkenraedt est mis en service le 7 décembre 1870 afin d’acheminer vers Liège le plomb extrait dans la région. La section Plombières – Aix-la-Chapelle est ouverte au trafic le 29 juillet 1872. Elle franchit la frontière à proximité du « Dreiländerpunkt »¹ dans le tunnel de Botzelaer long de 870 mètres dont 250 en Belgique et 620 en Prusse. La construction compliquée de ce tunnel n’explique pas seulement la date d’ouverture différée avec la section belge. En effet, Aix-la-Chapelle était toujours à l’époque entourée d’un mur d’enceinte. Quoique ces défenses soient largement obsolètes, les concessionnaires rencontrent quelques réticences militaires auxquelles s’ajoutent surtout des objections fiscales. Le fisc local craignait que la brèche ainsi créée ne devienne le point de passage de tous les fraudeurs refusant de payer le droit de passage aux portes de la ville².

En 1872 toujours, sur la ligne Namur – Libramont – Arlon, à hauteur de Marbehan, les convois peuvent désormais bifurquer en direction de la frontière française vers Virton. La première locomotive arrive à Virton le 8 novembre 1872. Le trafic des marchandises commence le 25 mars 1873 et les voyageurs circulent sur la ligne à partir du 19 avril 1873³.

Le 26 octobre 1872, la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg signent un traité relatif à la création de deux embranchements reliant la ligne du Grand-Luxembourg aux minières de la région d’Esch. Les deux nouvelles sections répondent aux demandes des industriels des bassins sidérurgiques de Liège et Charleroi qui cherchent depuis plusieurs années à améliorer leurs communications avec les nouveaux gisements du sud Luxembourg. Les services de la compagnie du Grand-Luxembourg sont jugés par eux insuffisants. Le traité prévoit la concession des deux liaisons à la société Prince Henri et conditionne la concession en territoire belge à la renonciation par la compagnie du Grand-Luxembourg de son droit de

¹ On pourrait même dire quatre frontières si on considère l’existence à l’époque du territoire neutre de Moresnet cédé à la Belgique en 1919.

² MARGANNE (Roland), *Les chemins de fer oubliés des trois frontières*, in *Trans-Fer hors série*, Liège, GTF, 1991, p. 19-23.

³ LEONARD (Jean-Claude), *Lamorteau, histoire d’une gare gaumaise et de la ligne Marbehan – Virton – Montmédy*, Liège, GTF, 1992, p. 15.

préférence¹. La station d'Autelbas est reliée à la ligne Pétange – Bettingen à hauteur de Clémency. La ligne est ouverte au trafic le 3 juin 1874 mais elle s'avère vite très peu utilisée et cesse d'être active dès 1901². Quoiqu'il en soit, la ligne existe toujours en 1914 et est dûment mentionnée sur les cartes ferroviaires allemandes³.

Le second embranchement d'Athus à Esch par Rodange et Pétange est le complément d'un projet soutenu par les patrons carolorégiens consistant à créer une ligne Athus – Meuse (vers Givet) afin d'améliorer le transport des minerais luxembourgeois vers l'entre-Sambre-et-Meuse et surtout de combattre le monopole de la compagnie du Grand-Luxembourg. L'embranchement Athus – Esch est ouvert au trafic le 1^{er} décembre 1874⁴.

En 1876, la ligne d'Athus est encore prolongée vers Signeulx, station qui est reliée à la gare française de Gorcy en 1877. Les circonstances qui ont présidé à ce petit raccordement industriel international sont intéressantes. Elle est due à l'initiative de Jean-Joseph Labbé, notaire de profession et fondateur d'une dynastie de maîtres de forges à Gorcy. En 1834, Jean-Joseph Labbé crée dans ce minuscule village agricole un haut-fourneau au charbon de bois qu'il perfectionne ensuite pour y introduire le coke. Victime de son expansion, l'entreprise nécessite très vite des moyens de transport considérables pour le minerai et le combustible. La famille Labbé doit attendre la fin des années 1850 pour voir poindre une solution ferroviaire à l'enclavement de Gorcy. La création de la ligne de la Chiers, de Charleville-Mézières à Thionville⁵, semble être l'occasion rêvée pour relier le hameau à la grande ligne française. Mais la liaison ferroviaire Gorcy – vallée de la Chiers rencontre alors l'opposition des autorités militaires françaises. Selon l'expertise stratégique, la nouvelle ligne créerait immanquablement un nouveau couloir d'invasion en France en contournant la place de Longwy qui contrôle la vallée de la Chiers, surveillant à la fois les débouchés belge, allemand

¹ KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Rail, finance et politique : les entreprises Philippart (1865-1890)*, Bruxelles, Editions de l'ULB, 1982, p. 164-166 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen...*, p. 370-371.

² FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen...*, p. 418-419 ; MARGANNE (Roland), *Les liaisons ferroviaires transfrontalières...*, p. 54.

³ *Übersichtskarte der Bahnen des westlichen Kriegsschauplatzes mit Angabe der größeren zerstörten Kunstbauten und des Zeitpunktes der ersten Inbetriebnahme der wichtigsten Strecken*, in KRETZSCHMANN (W.) (Archivrat und Mitglied des Reichsarchivs, im Kriege Major im Generalstabe des Chefs des Feldeisenbahnwesens), *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz*, Berlin, Mittler, 1922, VIII, 127 p.

⁴ KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Rail, finance et politique...*, p. 164-166 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen...*, p. 371 ; Le projet de chemin de fer d'Athus vers Charleroi est discuté à la même époque à la chambre. *Documents Parlementaires*, Chambre, session 1872-1873, séance du 13 novembre 1872, n° 13, Exposé des motifs du projet de loi pour la Construction aux frais de l'Etat d'un chemin de fer d'Athus vers Charleroi.

⁵ Commencée en 1858, la ligne atteint Thionville le 25 avril 1863. PICARD (Aflred), *Les chemins de fer français...*, II, p. 124-126.

et grand-ducal. Une nouvelle occasion se présente lorsque l'Etat belge se décide à construire l'artère Athus – Meuse, longeant la frontière française depuis Athus et aboutissant à la vallée de la Meuse entre Dinant et Hastières. Bénéficiant de solides appuis politiques, la famille Labbé obtient l'assentiment de l'administration des chemins de fer de l'Etat belge pour relier Gorcy à l'Athus – Meuse¹. Une convention est conclue entre l'Etat belge et l'Etat français le 9 mai 1877². Le tronçon Athus – Signeulx est ouvert au trafic le 6 novembre 1876 et les premiers convois en provenance de Gorcy franchissent la frontière le 30 juillet 1877³. La construction de l'Athus-Meuse se poursuit dans les années suivantes le long de la frontière vers Virton. La nouvelle artère luxembourgeoise est à nouveau connectée au réseau français en 1881 à hauteur de Lamorteau – Ecouvies, en direction de la place forte de Montmédy⁴. La ligne est ouverte au trafic le 15 mars 1881 jusqu'à Lamorteau et le 1^{er} avril 1881 jusque Montmédy⁵.

Le 2 juin 1879, le Grand Central Belge ouvre la ligne belgo-néerlandaise entre Anvers et Ruremonde. C'est la dernière partie du « Rhin de fer » qui relie désormais Anvers à Düsseldorf sur le Rhin par Herentals, Mol, Neerpelt, Hamont, Weert, Ruremonde, Dalheim, Rheydt et Münchengladbach. L'exploitation de la ligne est concédée au Grand Central depuis 1873 mais la mauvaise volonté du gouvernement des Pays-Bas, malgré le traité signé avec la Belgique le 13 janvier 1873, a ralenti le projet pendant plusieurs années en raison de la concurrence créée avec la ligne Venlo – Flessingue⁶. Une fois ces réticences vaincues, les

¹ HENNEQUIN (M.), *Le premier chemin de fer en Gaume*, in *Annales de l'Institut archéologique du Luxembourg*, CIII/CIV, 1972-1973, p. 253-272 ; JACQUOT (A.), *Le rail de Givet à Longwy*, in *Connaissance du Rail*, n° 61, 1985 ; MARGANNE (Roland), *Signeulx-Gorcy, un raccordement industriel international (suite)*, in *Le Rail en Gaume, Trans-Fer hors série*, Liège, GTF, 1986, p. 39-40 ; DEMOULIN (Michel) et MARMOY (Claude), *Le chemin de fer de Gorcy à Signeulx, in 120 ans de relations internationales d'une « gare belge pour train français »*. 17/07/1877-10/07/1997, in *Le Gletton, Mensuel de la Gaume et d'autres collines*, 1999, 279, 20 p.

² Approuvée en France par la loi du 21 mars 1878. PICARD (Alfred), *Les chemins de fer français...*, III, p. 457.

³ MARGANNE (Roland), *Signeulx-Gorcy...*, p. 39-40.

⁴ Ce détail a toute son importance lorsque l'on sait que durant la campagne d'août 14, la destruction du tunnel de Longuyon est contournée par la ligne Athus – Virton – Ecouvies, ce qui permet aux Allemands de rétablir plus rapidement le trafic vers la gare française de Montmédy (à partir du 30 août). *Übersichtskarte der Bahnen des westlichen Kriegsschauplatzes mit Angabe der größeren zerstörten Kunstbauten und des Zeitpunktes der ersten Inbetriebnahme der wichtigsten Strecken*, in KRETZSCHMANN (W.) (Archivrat und Mitglied des Reichsarchivs, im Kriege Major im Generalstabe des Chefs des Feldeisenbahnwesens), *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz*, Berlin, Mittler, 1922, VIII, 127 p. Pour le commentaire de l'historien militaire allemand, KRETZSCHMANN (W.), *op. cit.*, p. 37.

⁵ LEONARD (Jean-Claude), *Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise ...*, p. 19. Pendant la guerre, soucieuse d'améliorer le ravitaillement du front de Verdun, l'Allemagne fait doubler la voie et agrandir les gares d'Ecouvies et Lamorteau pour les transformer en de véritables gares de triage. LEONARD (Jean-Claude), *Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise ...*, p. 23-24.

⁶ HARTGERINK-KOOMANS (M.), *De corridor...*, p. 224-225. Cette répugnance du gouvernement néerlandais à accorder la traversée du Limbourg est également visible dans la question de la ligne Hasselt – Maeseyck. Alors

travaux sont conduits rapidement en 1878 et 1879. Dès l'été 1879, des trains de marchandises relient donc la Ruhr au port d'Anvers¹. En 1897, la partie belge du « Rhin de fer » est rachetée par l'Etat².

Le 1^{er} décembre 1879, l'ouverture de la rocade du plateau de Herve, Verviers – Battice – Herve – Fléron – Liège, double pour ainsi dire la capacité d'une partie de la ligne internationale Liège – Aix-la-Chapelle³. Le 2 octobre 1895, cette rocade est reliée directement à « Aachen West » via Aubel – Hombourg et Plombières (Bleyberg) sans passer par la vallée de la Vesdre, notamment suite à des pressions des charbonnages du plateau de Herve, désireux de vendre le charbon à Plombières et de faire ainsi concurrence aux charbons allemands en provenance d'Aix-la-Chapelle⁴.

L'ouverture le 26 octobre 1885 de la ligne Gouvy – Bastogne – Libramont relie le cœur et le sud des Ardennes belges avec la frontière allemande et grand-ducale ; puisque Gouvy est lui-même relié à la station de Trois-Vierges (Ulflingen), station septentrionale de la dorsale ferroviaire grand-ducale⁵. La gare de Trois-Vierges sera par ailleurs reliée à la *Vennbahn* le 4 novembre 1889⁶. Ainsi, les convois allemands peuvent se diriger depuis l'Allemagne vers la Gaume belge en évitant largement la ligne de la Meuse bientôt fortifiée par Brialmont. La flexibilité du parcours en direction du sud-Luxembourg avait été également améliorée le 18 juillet 1887 par la mise en service de la ligne Bastogne – Benonchamps vers Wiltz et Ettlebruck créant une nouvelle ligne de pénétration sur le territoire belge en provenance du

qu'en 1874, Hasselt est relié à Maeseyck et que plusieurs communes hollandaises se montrent intéressées par une prolongation en direction de Venlo, le gouvernement néerlandais dédaigne complètement la question. La S.A. du chemin de fer de Maeseyck, qui exploite la ligne à partir de 1879, ne possède pas les moyens suffisants pour mener à bien le projet mais ne recevra pourtant aucune aide de la part de La Haye. VAN DER EYCKEN (M.), *Verkeerswegen als bindteken...*, p. 77-80 ; RENARD (Stefaan), *De Kwestie van de 'Ijzeren Rijn' (1830-1879). Een politiek-diplomatieke benadering van de rechtstreekse spoorwegverbinding tussen Schelde en Rijn. Een bijdrage tot de spoorweggeschiedenis*, mémoire de licence en Histoire (inédit), RUG, 1994 ; voir aussi le débat animé à la Chambre belge des Représentants précédant l'approbation du traité le 31 mai 1873. *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séances du 28, 29, 30 et 31 mai 1873, p. 1210-1252.

¹ MARGANNE (R.), *Le Rhin de fer, serpent de mer du réseau belge*, in *Le Rail*, mensuel des oeuvres sociales de la SNCB, juillet 2002, p. 10-14 ; MARGANNE (Roland), *Les liaisons ferroviaires transfrontalières...*, p. 58-59.

² LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges...*, 1a, p. 222 ; LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges...*, p. 62.

³ Le dernier tronçon de la ligne entre Dison et Verviers est ouvert le 1^{er} décembre 1879. LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges...*, 1b, p. 412.

⁴ MARGANNE (Roland), *Les chemins de fer oubliés des trois frontières ...*, p. 25.

⁵ LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges...*, 1b, p. 418 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 124.

⁶ MARGANNE (Roland), *Contribution à l'histoire de la Vennbahn*, in *Trans-Fer* spécial n°1, Liège, GTF asbl, 1979, p. 43.

Grand-Duché de Luxembourg. La section grand-ducale de la ligne n'est ouverte au trafic qu'un an plus tard, le 1^{er} juillet 1888¹.

Le 1^{er} juillet 1890, la ligne de l'Amblève est complètement achevée. A l'image de la ligne de la Vesdre cinquante ans plus tôt, la ligne de l'Amblève a nécessité un grand nombre d'ouvrages d'art : huit tunnels et quatre viaducs. Même si on projetait de prolonger la ligne vers l'Allemagne par Saint-Vith pour atteindre le Rhin de façon plus directe que par Aix-la-Chapelle², la ligne se limitera à un usage purement local. Aucun service international n'emprunte la ligne avant-guerre³.

Le 27 juillet 1897, Dinant est relié à Jemelle par Anseremme et Houyet⁴. Cette ligne crée une jonction entre la ligne de l'Ourthe et celle de la Meuse. Au point de vue des transports militaires, nous noterons qu'elle permet aux convois en provenance du Grand-Duché ou de la ligne de l'Amblève d'atteindre Givet et même la trouée de l'Oise en poursuivant par Doische, Mariembourg et Chimay, en dehors du contrôle des forts de Liège et de Namur. Autre ligne de jonction entre la vallée de l'Ourthe et celle de la Meuse : la ligne Marloie – Ciney – Yvoir, ouverte au trafic le 5 mai 1898⁵.

Le 20 décembre 1899, le dernier tronçon de l'Athus-Meuse est ouvert au trafic entre Vonêche et Gedinne⁶. Ainsi s'achève la construction très longue de l'Athus-Meuse qui relie Dinant au sud-Luxembourg grâce à une ligne longeant toute la frontière française par Houyet, Paliseul, Bertrix et Virton. Outre son intérêt économique – elle permet de concurrencer le réseau du Grand-Luxembourg pour le transport de la minette luxembourgeoise dans l'entre-Sambre-et-Meuse – cette dernière ligne est d'un grand intérêt militaire dans la mesure où elle permet à une armée de s'échelonner très facilement tout le long de la frontière française. Elle est pour ainsi dire parallèle à la ligne stratégique française Longwy – Longuyon – Montmédy – Sedan – Charleville. Cette ligne devient d'autant plus importante sur le plan militaire lorsque la

¹ LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges...*, 1b, p. 420 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 186 ; La détermination du tracé comme les travaux de construction ne suscitent de part et d'autre aucun commentaire sur le plan militaire. ANGDL, AE 2119, *Chemins de fer de Wiltz vers Bastogne, Convention avec la Belgique (1881-1886)*.

² *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 12 mai 1881, p. 1087.

³ MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève*, in *Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève, Trans-Fer hors série*, Liège, GTF, 1989, p. 17.

⁴ LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges...*, 1b, p. 429.

⁵ LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges...*, 1b, p. 432.

⁶ LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges...*, 1b, p. 433 ; MERENNE (E.), *L'implantation du réseau ferroviaire belge dans la région située au sud du sillon Sambre-et-Meuse*, in *Cahiers de Cléo*, n° 26/1971.

vallée de la Semois est reliée au bassin français de la Meuse grâce à deux nouvelles lignes : le vicinal Paliseul – Bouillon ouvert à la circulation le 12 octobre 1890 et prolongé vers Corbion le 31 octobre 1907 puis Sedan le 17 juillet 1910¹ ; la ligne Bertrix – Muno – Messempré vers Carignan, dont l'assiette est achevée lorsque débute la guerre 1914-1918. Les Allemands ont tôt fait d'y établir le rail. Dès le 24 août 1914, le rail est posé jusqu'à Muno².

Enfin, la ligne Stavelot – Malmedy crée une nouvelle jonction entre la *Vennbahn* et les Ardennes belges, au centre de la frontière belgo-allemande, complétant ainsi les liaisons à hauteur d'Aix-la-Chapelle et de Lommersweiler – Trois-Vierges. Le premier train circule entre Stavelot et Malmedy le 5 janvier 1914³. Pour être tout-à-fait complet, nous devons mentionner également la mise en service le 1^{er} juin 1897 du vicinal Eupen – Membach – Goé. Premier vicinal à caractère international, il longe la vallée de la Vesdre entre Eupen et Dolhain. Ce dernier répond aux demandes des petites et moyennes entreprises établies dans la région⁴.

C. Les chemins de fer de l'Eifel et les « lignes de pénétration » allemandes (1859-1914)

Les écrits militaires de Moltke de 1859 constituent véritablement le point de départ de la révolution du rail dans le domaine militaire. Une fois à la tête de l'Etat-major prussien, Moltke systématise la pensée de Clausewitz. Les forteresses ne sont plus désormais que des objectifs secondaires : elles doivent avant tout servir de refuge à une armée qui bat en retraite, de dépôt de matériel ou de point de barrage le long d'une ligne de chemin de fer afin d'en interdire l'usage à l'ennemi. Le véritable objectif stratégique est la destruction de la force combattante de l'adversaire. Dans ce cadre, les chemins de fer ont un rôle immense à jouer dans la mobilisation, la concentration et le ravitaillement des troupes⁵.

¹ JUSTENS (Stefan), *Trams in de Ardennen - Les Trams Vicinaux en Ardenne*, Zaventem, Ostendis, 2001.

² MARGANNE (Roland), *Bertrix-Muno-Carignan, une relation internationale bien éphémère*, in *Le Rail en Gaume, Trans-Fer hors série*, Liège, GTF, 1986, p. 10. Selon la carte des chemins de fer réalisée par le service historique de l'armée allemande, la ligne est opérationnelle à partir du 19 septembre 1914. *Übersichtskarte der Bahnen des westlichen Kriegsschauplatzes...*

³ MARGANNE (Roland), *Le Fagnard : histoire d'une ligne internationale : Trois-Pont-Junkerath*, 2^e édition augmentée, in *Transfer hors série*, 2^e édition augmentée, Liège, GTF, 1990, p. 11.

⁴ MARGANNE (Roland), *Les autres liaisons ferroviaires germano-belges* in MARGANNE (Roland) (dir.), *Liège-Cologne : Premier chemin de fer trans-européen*, préface de J. Renard, Liège, GTF, 1993, p. 48.

⁵ COCHENHAUSEN (Friedrich von) (Generalleutnant a. D.) (dir), *Von Scharnhorst zu Schlieffen (1806-1906), hundert Jahre preußisch-deutscher Generalstab. Auf Veranlassung des Reichswehrministeriums bearbeitet von*

Dans un mémoire du 14 mars 1859¹, Moltke s'emploie à mettre en évidence l'impact des nouvelles lignes de chemin de fer allemandes et des projets à venir sur le plan de concentration. Ce mémoire s'intitule sans détour « mémoire sur l'éventuelle influence des nouvelles constructions et projets ferroviaires sur les futures concentrations de troupes face à l'Ouest »². Dans son déploiement Moltke envisage de façon révolutionnaire la constitution expresse d'une armée du Rhin de 210.000 hommes. En première ligne se trouveront les corps suivants :

- Le VIIe corps à Luxembourg dès le 23^e jour
- Le VIIIe corps à Trêves dès le 24^e jour
- Le IVe corps à Coblenz dès le 28^e jour
- Le IIe corps à Aix-la-Chapelle dès le 30^e jour
- Le IIIe corps à Düren le 27^e jour.

En deuxième ligne, le corps de réserve arrive à Bonn le 37^e jour, le Xe corps fédéral à Cologne le 41^e jour. Pareillement, l'armée du Main de 90.000 hommes terminerait sa concentration en à peine quatre semaines grâce aux chemins de fer. Nous nous attarderons ici sur l'armée du Rhin qui intéresse directement notre sujet. Afin de rendre son plan pleinement réalisable, Moltke dicte dans son mémoire les améliorations nécessaires à apporter au réseau ferroviaire allemand. Premièrement, toutes les lignes à simple voie doivent être doublées pour permettre la rotation des convois. Deuxièmement, il faut construire toutes les sections ferroviaires manquantes afin de constituer les grands axes ferroviaires qui permettront de transporter les corps d'armée d'est en ouest, parfois sur des distances considérables. Ces grands axes ferroviaires pour l'armée du Rhin sont les suivants :

- IIe corps : Depuis Stolp, Bromberg et Posen (Poznan) vers Aix-la-Chapelle par Stargard – Stettin – Güstrow – Lauenburg – Hannover – Dortmund – Ruhrort – Crefeld.

aktiven und ehemaligen Offizieren des Reichsheeres, Berlin, Mittler und Sohn, 1933, p. 151-153 ; BUCHOLZ (Arden), *Moltke, Schlieffen...*, p. 40-42.

¹ *Moltkes Militärische Werke*, I, 4, ...p. 67-74. Le résumé du mémoire de Moltke qui suit est tiré de cet ouvrage.

² BREMM (Klaus-Jürgen), *Von der Chaussee zur Schiene...*, p. 179.

- IIIe corps : Depuis Francfort sur l'Oder vers Düren par Berlin – Potsdam – Magdebourg – Wolfen – Büttel – Kreienjen – Höxter – Paderborn – Dortmund – Elberfeld – Düsseldorf – Cologne.
- IVe corps : Depuis Magdebourg vers Coblenz par Eisleben – Nordhausen – Cassel – Giessen.
- VIIe corps : (avant d'envoyer le IIe et IIIe corps) de Minden vers Luxembourg par Cologne – Düren – Schleiden – Trêves.
- VIIIe corps : Il marchera pour l'essentiel tout en utilisant parfois la ligne Cologne – Coblenz – Trêves.

Parmi les améliorations prescrites par Moltke figurent pour le VIIe corps la construction de la ligne Düren – Schleiden – Trêves complétée par la section Trêves – Luxembourg. Il n'existe jusqu'à présent pour transporter ce corps du nord-est au sud-ouest que la portion Minden – Cologne – Düren. Les travaux préconisés par Moltke constituent en réalité un chantier considérable car il s'agit de traverser l'Eifel au relief très accidenté et dont les conditions climatiques compliquent qui plus est la bonne marche des travaux. D'après les annotations de Moltke en marge de son mémoire, la *Rheinische Eisenbahngesellschaft* est en charge d'un projet de voie double entre Düren et Schleiden. En définitive, l'*Eifelbahn* de Cologne à Trêves ne passera pas par Schleiden mais par Euskirchen – Call – Jünkerath – Gerolstein – Bitburg – Ehrang. La construction de la ligne commencée en 1864 est réalisée très lentement en raison des difficultés du terrain et des difficultés politiques. En 1867, au sortir de la question luxembourgeoise, Moltke rappelle au ministre de la Guerre Roon tout l'intérêt qu'il accorde à cette ligne pour relier « le centre et l'ouest de la monarchie »¹. La totalité du parcours jusque Trêves est ouverte le 15 juin 1871². Toujours dans ses annotations, Moltke soulève également l'hypothèse d'un raccordement de l'*Eifelbahn* à la ligne de la Moselle projetée entre Coblenz – Trêves. Cette ligne ne sera pour sa part achevée qu'en 1879³ ! Cette lenteur d'exécution nous permet à nouveau de mettre en évidence, comme dans le cas de la ligne Trêves – Luxembourg au début des années 1850, que les impératifs militaires prussiens ou allemands l'emportent difficilement sur les contingences budgétaires liées à la construction des lignes. Il n'existe pas une politique ferroviaire entièrement soumise aux intérêts de

¹ Moltke à Roon, Berlin, le 15 mai 1867, MOLTKE (Helmuth von), *La correspondance militaire du Maréchal de Moltke : guerre de 1870-1871*, III : *La guerre jusqu'à la bataille de Sedan*, Paris, Henri Charles-Lavauzelle, 1899-1901, p. 97.

² *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 84.

³ *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 132.

l'armée et Moltke doit par conséquent compter avec la bonne volonté des compagnies ou les impératifs budgétaires du ministère des Finances.

De fait, le développement du réseau allemand à la frontière belge se réalise de façon très lente. L'accroissement des voies de chemin de fer dans la province du Luxembourg s'accompagne d'un accroissement plus ou moins concomitant du réseau ferroviaire dans l'Eifel allemand. En 1863, on retrouve l'ancien ministre des Affaires étrangères belges d'Hoffschmidt à la manœuvre pour obtenir au nom de la Société Lenoir et consorts la concession d'une ligne de Vielsalm à Aix-la-Chapelle avec embranchement sur Malmedy et Eupen, sans préjudice d'une ligne à créer de Vielsalm à Coblenze réclamée par d'autres intérêts industriels belges¹. Malgré un soutien du ministre de Belgique à Berlin², l'initiative est finalement ajournée. En 1873, un comité central réunissant des représentants des cercles de Malmedy, Montjoie, Eupen et Stolberg se constitue sous la direction de monsieur von Broich, administrateur du district de Malmedy. Comme tous les édiles politiques de l'époque, le cercle désire ardemment l'arrivée du chemin de fer pour développer la région de l'Eifel. Dès le départ, le projet prend le nom de « Hohe-Venn-Bahn », c'est-à-dire « voie des Hautes Fagnes ». Cependant la création d'une ligne de chemin de fer dans une région aussi pauvre ne rencontre guère les intérêts de l'Etat qui refuse de financer le projet. En 1876, Broich perd son poste de préfet à Malmedy. Il voit ainsi s'envoler sa meilleure carte dans la défense de la ligne des Fagnes. La direction royale des chemins de fer à Elberfeld récupère le projet en 1878. Elle souhaite reprendre à son compte la construction d'une partie de la voie des Fagnes en reliant Eupen, Montjoie et Malmedy. Mais ce deuxième projet reste à nouveau sans suite. Le 2 septembre 1879, une lettre de la direction des chemins de fer d'Alsace-Lorraine indique que le projet de chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à la frontière luxembourgeoise échoit désormais à deux directions distinctes : au nord de Sourbrodt, à la direction royale des chemins de fer d'Elberfeld et au sud à la direction des chemins de fer d'Alsace-Lorraine. Pour la première fois est mentionnée dans le parcours la jonction ferroviaire de Trois-Vierges (Ulflingen). Toutefois, le mouvement général en Allemagne comme en Belgique est à l'étatisation des voies. C'est l'Etat en personne qui décide en définitive de financer le projet³.

¹ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à Rogier, ministre des Affaires étrangères belge (Bruxelles), le 28 août 1863.

² Une démarche officielle est faite par Nothomb auprès de Bismarck pour soutenir la société anonyme qui a été constituée sous le nom de « compagnie internationale du réseau de chemins de fer Franco-belge-prussiens ». MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Nothomb (Berlin) à Rogier, ministre des Affaires étrangères belge (Bruxelles), le 28 octobre 1865.

³ NILLES (Leon), *Der Bau von Eisenbahnen...*, p. 15-18.

La construction de la *Vennbahn* (voie des Fagnes) est officialisée par la loi du 15 mai 1882. Le gouvernement autorise l'établissement d'une voie ferrée de Prüm¹ à Aix-la-Chapelle (Rothe Erde) via Montjoie. Une bifurcation est par ailleurs prévue vers Malmédy². La voie est construite en plusieurs fois, tronçons par tronçons. Le dernier tronçon Saint-Vith – Bleialf est ouvert au trafic le 1^{er} octobre 1888. La *Vennbahn* est complétée par une antenne Lommersweiler – Trois-Vierges (Grand-Duché de Luxembourg) ouverte le 4 novembre 1889³. La *Vennbahn*, jusqu'alors considérée comme secondaire et d'intérêt local, devient du jour au lendemain une grande ligne internationale ! On voit transiter par la *Vennbahn* du charbon et du coke du bassin rhénan vers Luxembourg et la Lorraine, dans le sens nord-sud, et dans le sens inverse, du minerai de fer français vers l'Allemagne. Dès 1890, entre Aix-la-Chapelle et Saint-Vith, l'on compte, journallement, dans chaque sens de circulation, 6 trains de voyageurs directs, 4 de voyageurs locaux et plus de 20 trains de marchandises. La ligne à voie unique est rapidement saturée, à tel point que les exploitants doivent se résoudre à accrocher des rames de wagons à marchandises aux trains de voyageurs afin de fluidifier le trafic. Celui-ci est devenu si difficile à écouler qu'une collision frontale a lieu le 15 septembre 1889 entre Kalterherberg et Montjoie⁴. Par ailleurs, le service des trains de voyageurs sur la ligne ne rencontre pas les intérêts luxembourgeois. Le Gouvernement grand-ducal se plaint en juin 1892 de la gestion allemande de la ligne. La Direction royale des chemins de fer de Cologne fixe les horaires des trains de et vers Trois-Vierges sans se préoccuper des horaires luxembourgeois générant ainsi un temps d'attente pour les voyageurs de 50 à 145 minutes dans cette dernière gare⁵. Deux ans plus tard, rien n'a changé. Une démarche officielle est par conséquent entreprise auprès de la légation d'Allemagne le 6 juin 1894. Le Gouvernement luxembourgeois y rappelle au Gouvernement allemand l'article 4 de la convention du 21 juillet 1883 « suivant lequel les deux Gouvernements veilleront en commun à ce que l'arrivée et le départ des trains aux points terminus de la ligne concordent avec l'arrivée et le départ des

¹ La liaison Gerolstein – Prüm est inaugurée le 10 décembre 1883. La ligne est officiellement ouverte le 22 décembre 1883. NILLES (Leon), *Der Bau von Eisenbahnen...*, p. 18 ; *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 156.

² Ouverte au trafic le 1^{er} décembre 1885. *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 164.

³ Cette liaison a été convenue par une convention entre l'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg le 31 juillet 1883. De Courcel (Berlin) à Jules Ferry (Paris), le 9 juillet 1884, *DDF*, 1^e série, t. V, n° 335, p. 347.

⁴ MARGANNE (Roland), *Contribution à l'histoire de la Vennbahn*, dans *Trans-Fer* spécial n°1, Liège, GTF asbl, 1979, p. 43.

⁵ ANGDL, AE 2130, *Service des trains sur la ligne de Trois-Vierges à Saint-Vith (1892/1894)*, lettre de V. Thorn, directeur général des Travaux publics à Paul Eyschen, ministre d'Etat, Président du Gouvernement luxembourgeois, Luxembourg, le 3 juin 1892.

trains les plus directs des lignes correspondantes des deux pays »¹. Les impératifs du trafic de marchandises ne sont pas étrangers à cette mauvaise volonté allemande. Il faut environ vingt ans pour que l'Allemagne se décide enfin à effectuer les travaux de mise à double voie de la ligne entre Aix-la-Chapelle et Prüm. Ceux-ci se terminent le 8 mai 1909 par la section la plus difficile entre Saint-Vith et Lommersweiler. Beaucoup de commentateurs français affirment alors que le doublement de la *Vennbahn* traversant un paysage de landes et de marais a été décidé uniquement pour des raisons stratégiques si l'on prend en considération la pauvreté de la région². Certes, lors de ces travaux, on en profite pour dimensionner plus largement les installations ferroviaires : allongement des quais dans les gares, des voies d'évitement, des faisceaux etc. Les considérations stratégiques ne sont pas absentes puisque le plan allemand prévoit alors la concentration de troupes le long de la frontière belge³. Cependant, comme nous venons de le voir, ce doublement répond aussi à des impératifs économiques anciens⁴.

Plus à l'est, au centre de l'Eifel, existait déjà avant la création de la *Vennbahn* une autre ligne parallèle à la frontière belge : l'*Eifelbahn* de Cologne à Trèves passant par Euskirchen, Jünkerath, Call, Gerolstein, Erdorf et Ehrang. La construction de la ligne commencée en 1864 avait été réalisée très lentement en raison des difficultés du terrain. La totalité du parcours jusque Trèves est ouverte le 15 juin 1871⁵. Juste avant la guerre, la société des chemins de fer prussiens souhaitera également augmenter la capacité de cette ligne par l'adjonction de la ligne Bittburg – Irrel. A hauteur d'Irrel, cette ligne aurait pu traverser la frontière grand-ducale vers Echternach pour être reliée à la ligne Prince-Henri longeant la Sûre sur sa rive droite jusque Wasserbillig. Une autre possibilité était de faire poursuivre la ligne Bittburg – Irrel sur le territoire allemand jusqu'Igel afin de la relier à la ligne Trèves – Wasserbillig en dehors du territoire grand-ducal. Cette dernière opération aurait permis d'augmenter la capacité de l'*Eifelbahn* en créant une voie secondaire à partir de l'embranchement d'Erdorf⁶.

¹ ANGDL, AE 2130, M. Mongenast, directeur général des Finances à Eyschen, Luxembourg, le 19 juin 1894.

² Voir infra notre chapitre sur les voies de communication belges à la veille du conflit.

³ Voir infra notre chapitre sur le plan allemand et la Belgique.

⁴ SHD/DAT, 7N 658, *Renseignements sur les voies ferrées et gares des lignes d'Allemagne, d'Alsace-Lorraine, de Belgique et du Luxembourg avec croquis (1905-1913)*, « Historique des travaux exécutés à l'ouest du Rhin depuis 1904 » ; KEMP (Kl.), *Die Ahrthalbahnen*, Freiburg im Breslau, 1983, p. 31.

⁵ *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 84 ; KEMP (Kl.), *Die Ahrthalbahnen...*, p. 8.

⁶ Nous avons trouvé un commentaire de la construction de la ligne Bittburg-Irrel dans le courrier des lecteurs de *La Belgique militaire* : « J'ai l'honneur de vous adresser le résultat d'une découverte – si découverte il y a – d'une nouvelle ligne stratégique en construction vers le sud du Grand-Duché de Luxembourg. Sur la grande ligne Cologne-Trèves, à Erdorf, vient s'embrancher une petite ligne aboutissant en cul-de-sac, à Bitburg (chef-lieu de cercle). Depuis l'an dernier on travaille à prolonger la ligne Erdorf-Bitburg jusqu'à Irrel, vis-à-vis et à quelques kilomètres d'Echternach, pour aboutir par la ligne Prince-Henri à Wasserbilig, entre Trèves et

Le tronçon Bittburg – Irrel est ouvert au trafic le 1^{er} juillet 1912. En revanche, ni la jonction avec la ligne Prince-Henri, ni le prolongement vers Igel ne seront réalisés¹.

Enfin une troisième dorsale nord-sud, quoique s'orientant plus franchement du nord-ouest au sud-est, est constituée tout simplement par la ligne du Rhin comportant depuis longtemps des lignes à double voies sur ses deux rives entre les villes de Düsseldorf, Cologne, Bonn et Coblenze².

La création de la *Vennbahn* et de l'*Eifelbahn* facilite le transit par l'Eifel allemand mais ne crée pas encore spécialement les conditions idéales pour un transport massif des troupes vers la frontière car les lignes ne sont pas bien reliées entre elles ni d'ailleurs à la dorsale du Rhin. Ce qui alertera finalement les services de renseignements français et de nombreux publicistes militaires, à partir de 1907-1908, c'est la construction de quais de débarquement, le doublement des voies et la création de plusieurs transversales reliant les trois dorsales susmentionnées entre elles³. Comme le note le journaliste francophile Roland De Marez dans *L'Indépendance nationale* en 1911⁴, on comprend bien économiquement l'existence de grandes voies de communication nord-sud pour relier le bassin houiller de la Rhur à la Sarre-Lorraine mais on comprend moins l'utilité de créer des transversales est-ouest comme la décision de les faire passer à deux voies et de les doter de quais de débarquement importants. En effet, ce type de maillage en « toile d'araignée » n'est particulièrement utile qu'en cas de guerre car il permet, grâce aux transversales nord-sud, de faire circuler les troupes le long des frontières ennemies et, grâce aux lignes perpendiculaires, de les amener le plus près possible de la frontière ou de les faire reculer en cas de retraite précipitée⁵. La question subsiste de

Luxembourg, augmentant les moyens de transport qui ont pour base la grande voie ferrée Cologne-Trèves ». *Les chemins de fer de notre frontière est*, in *La Belgique militaire*, 17 septembre 1911, p. 1019.

¹ KANDLER (U.), *Die Eifelbahn Köln - Trier und ihre Nebenstrecken*, in *Eisenbahn-Journal*, Sonderausgabe II/90, 1990 ; *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 324 ; Le tronçon Irrel – Igel apparaît néanmoins en pointillé (en construction) sur la carte des chemins de fer en août 1914 réalisée par le service historique de l'armée allemande ainsi que sur une carte réalisée par l'institut cartographique militaire belge en février 1913. *Übersichtskarte der Bahnen des westlichen Kriegsschauplatzes...* ; MAEB, IND, XII, Institut cartographique militaire, *Réseau ferré allemand le long de la frontière belge*, février 1913, carte 1/1.000.000.

² Le Rhin comporte depuis 1845 une ligne entre les villes de Düsseldorf, Cologne et Bonn. Coblenze est relié à Bonn en 1858. *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 16 et p. 44.

³ SHD/DAT, 7N 658, *Renseignements sur les voies ferrées et gares des lignes d'Allemagne, d'Alsace-Lorraine, de Belgique et du Luxembourg avec croquis (1905-1913)*.

⁴ DE MAREZ (Roland), *La Belgique et le Réseau ferré allemand*, in *L'Indépendance nationale*, le 21 décembre 1911.

⁵ Le capitaine belge Eugène préconise déjà ce type de maillage en Belgique dès les années 1870 pour une utilisation militaire plus rationnelle de notre réseau ferroviaire. EUGENE (J.-B.) (Capitaine en premier du Génie, chevalier de l'ordre de Léopold), *Etudes sur les chemins de fer et télégraphes électriques considérés au point de vue de la défense du territoire*, Anvers, J.-E. Buschmann, 1874, 2 tomes, 347 p. et 329 p. Voir notamment tout le

savoir s'il existe derrière la construction de ces voies dans l'Eifel une réelle « pression militaire ». Nous aurons l'occasion de démontrer dans un chapitre ultérieur sur la politique ferroviaire allemande liée à la jonction Stavelot – Malmedy qu'il ne faut pas confondre la gestion des années 1900 et 1910 où l'influence militaire est de plus en plus perceptible avec celle des années 1880 et 1890 au cours desquelles les compagnies privées et les intérêts locaux des Etats allemands sont prioritaires¹. Fait significatif, les grands quais de débarquement à destination des troupes ne sont construits qu'à partir de 1904 : Ehrang (1904), Erdorf, Birresborn, Call, Mechernich (1905-1906), Salmrohr, Bengel (1907), Bleialf Kordel, Hetzerath (1908), Prüm (1909), Pronsfeld (1910)².

Comptabilisons à présent les transversales existant à la veille de la Première Guerre mondiale qui partent de l'axe rhénan Düsseldorf-Coblence et se dirigent vers la Belgique³. Du nord au sud, nous avons :

1. La ligne Düsseldorf – Münchengladbach vers Dalheim (1879)⁴.
2. La ligne Düsseldorf – Münchengladbach vers Aix-la-Chapelle (1853)⁵.
3. La ligne Düsseldorf – Düren – Aix-la-Chapelle (1869)⁶. Signalons que les quatre sommets du losange Düsseldorf-Gladbach-Aachen-Düren sont encore reliés entre eux par des lignes à simple voie. Le centre du losange est le nœud ferroviaire de Jülich⁷.
4. La ligne Cologne – Düren – Aix-la-Chapelle (1841), la plus connue car la plus ancienne dans le prolongement de notre ligne Bruxelles – Liège – Aix-la-Chapelle (1843)⁸.
5. La ligne à une voie reliant Bonn sur le Rhin à Euskirchen (1880)⁹.

chapitre III sur les « considérations stratégiques et techniques que doit remplir un réseau de chemins de fer au point de vue des intérêts de la défense ».

¹ REICHSARCHIV, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen, I : Die Eisenbahn zu Kriegsbeginn*, mit 14 Karten und Skizzenblättern, Berlin, Mittler, 1928, p. 1-4 ; ZIEGLER (Dieter), *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung*, Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 1996 (Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 127), p. 211-229.

² SHD/DAT, 7N 658,... « Historique des travaux exécutés à l'ouest du Rhin depuis 1904 ».

³ *Übersichtskarte der Bahnen des westlichen Kriegsschauplatzes...*

⁴ *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 132.

⁵ *Idem*, p. 32.

⁶ *Idem*, p. 76.

⁷ Nœud ferroviaire mis en évidence dans le rapport parlementaire belge Delvaux qui cite les renseignements stratégiques du général belge Ducarne. *Documents Parlementaires, Chambre des Représentants*, n° 97, 30 mars 1904, p. 373.

⁸ *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 12 et p. 14.

⁹ *Idem*, p. 140.

6. La ligne Remagen – Dümpelfed¹ – Blankenheim (ou Hillesheim plus au sud) – Jünkerath – Weywertz. Les travaux sont entrepris à partir d'avril 1907 et la ligne est ouverte au trafic régulier le 1^{er} juillet 1912².
7. La ligne Andernach – Mayen – Daun – Gerolstein – Pronsfeld – Lommersweiler (1895)³. Les travaux de doublement commencent à partir de 1910 mais seules les sections Andernach – Mayen et Gerolstein – Pronsfeld sont à double voie en août 14⁴. La ligne comportait un inconvénient sérieux : le passage en gare de Lommersweiler coincée dans l'étroite vallée de la Braunlauf nécessitait en provenance de Gerolstein un rebroussement bien gênant mais indispensable qui ralentissait considérablement le trafic⁵.
8. Enfin partant vers le sud-ouest en direction de Luxembourg, la ligne à double voie Coblenz – Cochem – Trèves – Wasserbillig (1879)⁶. Cette ligne a vu le nombre de ses quais militaires considérablement augmenter à partir de 1904⁷.

Nous constatons, au regard des dates, la « militarisation » du réseau de l'Eifel au cours des années 1904-1914, comme le stipulent d'ailleurs les études du renseignement français. Nous remarquons aussi en analysant la carte réalisée par le service historique de l'armée allemande qu'un grand nombre de ces lignes sont à double voie en août 1914⁸. Beaucoup de travaux de dédoublement ont été réalisés quelques années avant la guerre. D'autres travaux sont dignes

¹ « Cette ligne longe l'Ahr (affluent du Rhin), (...) commence à Remagen-sur-Rhin, passe à Bodendorf, Neuenahr, Altenahr, Dümpelfeld, Adenau. On travaille en ce moment au dédoublement des voies ». *La Belgique militaire, Chemins de fer allemands et frontière belge*, 9 avril 1911, p. 394-395.

² « La ligne Jünkerath-Wévercé a été construite selon des normes inhabituelles pour l'époque : rampes atténuées, absence de passages à niveau, double voie, armement de la voie permettant une vitesse de 50 km/h, saut de mouton à l'arrivée à Wévercé, installations gigantesques dans cette dernière gare de coïncidence avec la Vennbahn (une douzaine de voies de réception, couloirs sous-voies entre les cinq voies à quai, plaque tournante, prise d'eau...) » MARGANNE (Roland), *Le Fagnard : histoire d'une ligne internationale : Trois-Pont-Jünkerath*. 2^e édition augmentée, dans *Transfer hors série*, 2^e édition augmentée, Liège, G.T.F., 1990, p. 13 ; SHD/DAT, 7N 658,... « Historique des travaux exécutés à l'ouest du Rhin depuis 1904 ».

³ Par l'ouverture du tronçon Mayen – Gerolstein en 1895. *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 216.

⁴ *Übersichtskarte der Bahnen des westlichen Kriegsschauplatzes...* ; en décembre 1911, selon Roland DE MAREZ, la ligne est en voie de dédoublement depuis 1910 entre Gerolstein et Lommersweiler et la presse allemande annonce le dédoublement de la ligne entre Gerolstein et Coblenz. Il signale également la présence de quais de débarquement à Bleialf, Prüm et Pronsfeld. DE MAREZ (Roland), *La Belgique et le Réseau ferré allemand...*

⁵ MARGANNE (Roland), *Les lignes dites « de guerre » (Born-Vielsalm ; Gouvy-Saint-Vith ; Saint-Vith-Losheim)*, dans *Trans-Fer spécial n° 3*, Liège, GTF asbl, 1985, p.51.

⁶ *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 132.

⁷ SHD/DAT, 7N 658,... « Historique des travaux exécutés à l'ouest du Rhin depuis 1904 » ; « Sur la ligne de la Moselle, de Coblenz à Trèves et Luxembourg, de grands quais militaires ont été établis aux environs de Trèves. Chose à noter : sur la partie de cette ligne qui longe la frontière luxembourgeoise, entre Trèves et Thionville, à la tête de chacun des ponts, sur la Moselle et sur la route qui débouche dans le Grand-Duché, de l'autre côté de la rivière, on trouve un quai militaire ». DE MAREZ (Roland), *op.cit.*

⁸ *Übersichtskarte der Bahnen des westlichen Kriegsschauplatzes...*

d'intérêt. Les lignes n° 7 et n° 8 susmentionnées sont reliées entre elles par une extension de construction récente : la ligne Daun – Wittlich¹. De même, la région de Hillesheim – Gerolstein est le point de rencontre de trois voies en provenance du Rhin (de Cologne, Remagen et Andernach). Ce nœud constitue donc un point d'encombrement potentiel. En 1912, une jonction Gerlostein – Hillesheim est créée de manière à constituer un triangle de gestion des convois entre Oberbettingen, Gerolstein et Hillesheim². Enfin, les lignes de chemins de fer de la rive gauche du Rhin disposent de meilleures communications avec la rive droite et le centre de l'Allemagne grâce à la construction de nouveaux ponts ferroviaires : un deuxième pont à Mayence (1904), deux ponts à Cologne (1907), doublement du pont de Düsseldorf et construction d'un pont à Ruhrort face aux Pays-Bas (1908). Ces ponts, achevés en 1911, permettent ainsi à quatre nouvelles lignes à double voie de franchir le Rhin à hauteur du pays de Liège et du Limbourg hollandais³. Afin de relier la ligne de l'Ahr au centre de l'Allemagne, il est question de construire un pont pour railway sur le Rhin entre Kripp (rive gauche) et Linz (rive droite)⁴. Il s'agit du fameux pont de Remagen dont la construction ne sera réalisée que durant la Grande Guerre⁵. Tous ces travaux n'ont pas manqué d'attirer l'attention de la France et étaient susceptibles de lui donner de précieux indices concernant le dispositif de concentration adopté par l'armée allemande. Nous y reviendrons.

Comptabilisons à présent les points d'entrée en Belgique depuis l'Allemagne au début de la Grande Guerre. Le 4 août 1914, l'Allemagne dispose du nord au sud de sept lignes de pénétration dans le territoire belge : deux lignes indirectes par le Limbourg hollandais, trois lignes directes et deux lignes indirectes par le Grand-Duché de Luxembourg. Nous avons choisi de comptabiliser les lignes indirectes parce qu'elles suscitent du point de vue militaire des inquiétudes similaires aux lignes directes même si elles appellent des commentaires différents sur le plan défensif.

1. La ligne à double voie Münchengladbach – Ruremonde – Anvers.
2. La ligne à simple voie Aix-la-Chapelle – Maastricht – Bilsen passant ensuite à double voie vers Hasselt.

¹ PESCHAUD (Marcel), *Les chemins de fer allemands et la guerre*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1927, p. 63 ; *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 314.

² *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 324.

³ DE MAREZ (Roland), *La Belgique et le Réseau ferré allemand...* ; SHD/DAT, 7N 658,... « Historique des travaux exécutés à l'ouest du Rhin depuis 1904 ».

⁴ *La Belgique militaire*, 9 avril 1911, p. 394-395.

⁵ PALM (Rolf), *Die Brücke von Remagen: Der Kampf um den letzten Rheinübergang - ein dramatisches Stück deutscher Zeitgeschichte*, München, Scherz, 1985.

3. Une ligne à double voie partant d' « Aachen-West » et traversant la frontière à hauteur de Gemmenich. Cette ligne se prolonge en territoire belge par la ligne du Pays de Herve à simple voie¹ tandis qu'une « rocade » à Plombières (Bleyberg) longe la frontière vers le sud et se rattache à Welkenraedt à la ligne principale en provenance d'Herbesthal. Une autre « rocade » à hauteur de Battice permet également de rejoindre Verviers et la ligne de la Vesdre.
4. Une deuxième ligne à double voie (la principale), dite « ligne de la Vesdre » partant d' « Aachen-Süd ». Elle traverse la frontière à Herbesthal et rejoint ensuite la vallée de la Vesdre à Dolhain pour se diriger vers Verviers puis Liège. A Pepinster, la ligne se rattache avec la ligne à simple voie du Luxembourg : Pepinster – Spa – Stavelot – Gouvy – Trois-Vierges. La ligne de la Vesdre est parsemée d'un nombre considérable de tunnels entre Verviers et Liège et peut être facilement rendue inutilisable en cas de guerre.
5. Une ligne à simple voie : la jonction Stavelot-Malmedy rattachant la *Vennbahn* à double voie depuis peu à la ligne du Luxembourg précitée. Elle était coupée par un tunnel en territoire belge juste à la sortie de Stavelot : le tunnel de Berziheid².
6. La ligne Lommersweiler – Trois-Vierges rattachant la *Vennbahn* au réseau du Grand-Duché de Luxembourg puis à la Belgique par Gouvy. Cette ligne est aussi à simple voie et d'un profil très accidenté. Elle raccorde également la pointe nord du Grand-Duché de Luxembourg avec la ligne performante à double voie Remagen – Gerolstein – Dümpelfeld – Bleialf – Lommersweiler.
7. La ligne Trèves – Wasserbilig – Luxembourg qui peut se prolonger en territoire belge, soit au nord par Klein-Bettingen, Arlon et Marbehan, soit au sud par Athus et Virton. Ce dernier axe très méridional n'est pas à l'abri d'un « coup de main » français mais il donne l'avantage d'être parallèle à la frontière française et de déboucher sur la ligne Longuyon-Montmédy.

Nous avons mentionné plus haut l'existence d'un vicinal Eupen – Membach – Goé – Dolhain, premier vicinal à caractère « international » exploité à partir de 1897 et longeant la vallée de la Vesdre entre Eupen et Dolhain. Etant donné son faible écartement, la ligne pouvait difficilement être l'objet d'un usage militaire intensif ; pourtant son achèvement ne se fait pas

¹ Des projets en 1914 prévoyaient la pose d'une seconde voie. LEMAN (Général), *Rapport du général Leman sur la défense de Liège en août 14*, publié avec une introduction et des notes par le commandant Goerges Hautecler, Bruxelles, Académie royale de Belgique, Commission royale d'Histoire, 1960, p. 55.

² MARGANNE (Roland), *Le Fagnard...*, p. 11.

sans de longues tractations avec le ministère de la Guerre et la commission mixte¹ des transports qui est d'abord opposée au projet². Ces craintes n'étaient pas fondées. En 1917, les Allemands décident de démonter la ligne entre Eupen et Membach pour utiliser les rails sur les lignes du front³. La section du vicinal jusque Membach continue cependant à être exploitée de façon intensive lorsque l'on procède au déboisement systématique des forêts au sud de la gare afin de fournir du bois de construction pour les troupes au front⁴.

II. La Frontière allemande

A. La trouée ferroviaire du Grand-Duché de Luxembourg

Le traité de Francfort signé définitivement le 10 mai 1872 confie la gestion du réseau ferroviaire conquis à la Commission impériale d'exploitation des chemins de fer d'Alsace-Lorraine. La compagnie de l'Est français est ainsi amputée d'une grande partie de son réseau et perd ses communications directes avec le Grand-Duché. Dans la mesure où les lignes luxembourgeoises et la ligne belge exploitées par l'Est français sont coupées de leur « maison-mère », les gouvernements grand-ducal et belge craignent les conséquences de ce traité pour leur propre réseau. Du côté du Luxembourg, malgré les appréhensions de Bismarck suite à l'incident de Thionville, l'Allemagne décide de ne pas remettre en question le statut du Luxembourg. En revanche, elle souhaite obtenir l'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg par la négociation. Mais le gouvernement de Berlin rencontre des résistances très fortes si bien qu'il conçoit une stratégie d'enveloppement consistant à insérer dans le Traité de Francfort une clause aux termes de laquelle le gouvernement français s'engage à amener la compagnie de l'Est à renoncer en sa faveur à l'exploitation du Guillaume-Luxembourg, puis à céder le droit ainsi obtenu à l'Allemagne. Après des négociations mouvementées, le traité de Berlin du 11 juin 1872 accorde l'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg à la Commission impériale d'exploitation des chemins de fer

¹ Composée d'experts civils et de militaires.

² *Annales Parlementaires, Sénat*, 17 mars 1904, p. 249.

³ LAMBOU (Marcel), *Histoire des transports publics à Eupen aux XIXe et XXe siècles*, dans MARGANNE (Roland) (dir.), *Liège-Cologne : Premier chemin de fer trans-européen*. Préface de J. Renard, Liège, G.T.F. asbl, 1993, p. 163.

⁴ LAMBOU (Marcel), *Histoire des transports publics à Eupen aux XIXe et XXe siècles*, dans MARGANNE (Roland) (dir.), *Liège-Cologne : Premier chemin de fer trans-européen*. Préface de J. Renard.- Liège, G.T.F. asbl, 1993, p. 163 ; LAMBOU (M.) et GROULARD (J.M.), *Le chemin de fer « Trans-Hertogenwald »*, in *Hautes Fagnes*, LVIII, 1992, p. 13-19.

d'Alsace-Lorraine¹. Le gouvernement luxembourgeois est parvenu à éviter certaines clauses léonines qui auraient fait du Luxembourg un véritable protectorat allemand. Ainsi les autorités luxembourgeoises conservent-elles un droit de regard sur tous les arrangements que le gouvernement allemand pourrait prendre de concert avec d'autres compagnies du Grand-Duché pour obtenir l'exploitation de leurs lignes². Une autre clause primordiale stipule que l'Allemagne s'interdit de faire transiter du matériel de guerre même en temps de paix³. La concession est valable jusqu'au 31 décembre 1912⁴. De son côté, l'Etat belge manifeste le désir de récupérer à son compte l'exploitation de la section Pepinster – Spa – Gouvy. Selon l'ambassadeur français en poste à Berlin, l'Allemagne ne semble pas vouloir s'opposer aux intentions belges. Ce dernier fait également remarquer que toute pression française dans cette affaire semble difficile⁵. Le 11 juillet 1872, une convention est conclue également à Berlin entre le gouvernement belge et le gouvernement impérial, convention d'après laquelle l'Etat belge prend désormais en charge l'exploitation des lignes Pepinster – Spa et Spa – Gouvy⁶.

Ce « jeu de chaises musicales » est loin d'être terminé et s'inscrit en réalité dans une gigantesque lutte d'intérêts autour du réseau luxembourgeois qui attise toutes les convoitises en raison de ses gisements miniers. L'intérêt militaire apparaît en filigrane mais personne n'ose véritablement l'évoquer ouvertement. Plusieurs compagnies se disputent l'accès aux gisements miniers du sud-Luxembourg sur fond de guerre des prix du transport des matières premières. Il s'agit d'un grand jeu livré par la Belgique, la France et l'Allemagne ; celui-ci a pour premier prix l'accès au riche sous-sol du sud-Luxembourg. En Belgique, l'enjeu est de taille en raison de l'épuisement des mines de la région de Charleroi. Dans ce cadre, les milieux industriels carolorégiens se plaignent notamment du monopole de la compagnie du Grand-Luxembourg et du service médiocre qu'elle offre aux industries de l'Entre-Sambre-et-Meuse. La compagnie refuse notamment de s'engager à doubler les voies, ce qui faciliterait

¹ KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Le réseau de chemins de fer Prince-Henri...*, p. 127 ; CALMES (C.), *Le Luxembourg dans la guerre de 1870*, Luxembourg, Imprimerie Saint-Paul, 1970, p. 479 ; REINERT (Paul), *Die Eisenbahnkatastrophe im Jahre 1870*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXXII, 1980, 3, p. 5-23.

² Il est manifeste que si le gouvernement luxembourgeois avait souscrit d'avance à tous les desiderata allemands, cela aurait signifié à brève échéance des tentatives de rachat de l'autre réseau luxembourgeois, le réseau Prince Henri. *DDF*, 1^o série, t. I, n^o 135, p. 160-161, De Gontaut-Biron, ambassadeur de France (Berlin) à de Rémusat, ministre des Affaires étrangères (Paris), le 12 juin 1872.

³ *Ibidem*.

⁴ Elle sera renouvelée anticipativement le 9 mars 1903 avec validité jusqu'en 1959. ACCAIRAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »...*, p. 26. Voir infra.

⁵ De Gontaut-Biron, ambassadeur de France (Berlin) à de Rémusat, ministre des Affaires étrangères (Paris), le 23 mars 1872, *DDF*, 1^o série, t. I, n^o 117, p. 136-137.

⁶ ACCAIRAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »...*, p. 92.

grandement la circulation entre Namur et Luxembourg. Or, depuis un certain temps déjà, les principaux actionnaires anglais de la compagnie du Grand-Luxembourg manifestent leur intention de céder leurs droits d'exploitation. Empêchés par la crise ferroviaire franco-belge de 1869 et les conséquences ferroviaires de la guerre franco-allemande, les actionnaires n'en manifestent pas moins leur volonté de vendre dans le courant de l'année 1872. L'industriel belge Simon Philippart, propriétaire de la société des Bassins Houillers du Hainaut, se porte acquéreur car il nourrit un grand projet : celui de fusionner le réseau Prince Henri dont il est concessionnaire depuis le 14 décembre 1868¹ avec tous les chemins de fer du Luxembourg belge afin d'acquérir sa propre liaison des bassins industriels du Hainaut et de Liège avec les gisements luxembourgeois. Il espère également se ménager un accès vers le bassin métallurgique français de la Meuse et de la Moselle grâce à la ligne Sedan – Lérrouville dont il est sur le point d'obtenir la concession². Dans cet enchevêtrement d'intérêts, le Gouvernement belge cherche une solution pour garantir la bonne santé de l'économie belge. Il est notamment question de créer une ligne concurrente au Grand Luxembourg : celle-ci longerait la frontière française d'Athus à Givet à savoir le fameux « Athus – Meuse »³. Il est aussi question d'améliorer l'accès aux gisements miniers du sud Luxembourg en créant deux embranchements supplémentaires à partir du tronçon Arlon – Athus⁴. Tel est l'état de la question lorsque Simon Philippart parvient à regrouper autour de lui un consortium belgo-allemand intéressé par son vaste projet ferroviaire belgo-luxembourgeois. Le 14 décembre 1872, le groupe financier ainsi constitué fonde la société anonyme des chemins de fer belges-luxembourgeois⁵. Le consortium obtient en coulisses l'appui du gouvernement belge. Celui-ci

¹ Par la convention du 14 décembre 1868, le gouvernement grand-ducal concède à la compagnie des Bassins Houillers cinq lignes formant le réseau d'environ 200 km dit Réseau des Chemins de fer Prince-Henri qui serait considéré comme indivisible. Il comprend 1° la ligne de la Sûre d'Ettelbrück à Wasserbillig par Echternach ; 2° une ligne d'Ettelbrück ou Colmar vers Pétange ou Lamadeleine et la frontière française par la vallée de l'Attert et Bettingen ; 3° une ligne de Bettembourg à Athus par Belvaux avec embranchement sur Esch-sur-l'Alzette ; 4° une ligne de Bettembourg à Remich ; 5° une ligne de Remich à Oetrange. KURGAN (G.), *Rail, finance et politique...*, p. 131-132.

² BARTHEL (Charles), *Le réseau de ceinture, Histoire des débuts de la compagnie des chemins de fer Prince-Henri (1864-1890)*, mémoire de maîtrise en Histoire, Strasbourg, 1983, p. 46-51.

³ *Documents Parlementaires*, Chambre, session 1872-1873, séance du 13 novembre 1872, n° 13, *Exposé des motifs du projet de loi pour la Construction aux frais de l'Etat d'un chemin de fer d'Athus vers Charleroi*. Commencé en 1876 par le tronçon Athus – Signeulx, il ne sera achevé qu'en 1899. LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges...*, 1b, p. 407 et p. 433.

⁴ FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 370-371 ; BARTHEL (Charles), *Le réseau de ceinture...*, p. 51-55.

⁵ Ses objectifs sont ambitieux : « A. L'exploitation des lignes de Bruxelles aux frontières française et Royale-Grand-Ducale et de Liège à Marloie, ainsi que du chemin de fer de Libramont à Bastogne et du canal de l'Ourthe, faisant partie des concessions accordées à la Grande Compagnie du Luxembourg, avec tous les droits qui y sont attachés ; B. L'exploitation dans le Grand-Duché de Luxembourg des chemins de fer du Réseau Prince Henri ; C. La construction et l'exploitation du réseau des lignes suivantes : 1° Un chemin de fer prenant son origine aux stations de Charleroy, Couillet et Montigny, du chemin de fer de l'Etat et aboutissant au chemin de

garde cependant à l'esprit l'incident de 1869 et se ménage des garde-fous. Le ministre des Finances Jules Malou vérifie que le capital de la société est majoritairement belge ; il exige une clause de rachat de la part de l'Etat en cas de liquidation de la société et une clause de reprise d'exploitation en cas de mobilisation de l'armée¹. Mais très vite la nouvelle du monopole futur d'une compagnie belgo-allemande sur la majeure partie du réseau luxembourgeois effraie les milieux politico-financiers. Dès novembre 1872, la légation de France à Bruxelles s'alarme devant la perspective d'une mainmise allemande sur le réseau belgo-luxembourgeois. La vente du Grand-Luxembourg associée aux conséquences des traités de Francfort et Berlin fait craindre à cette dernière que les têtes de lignes allemandes ne s'étendent de Colmar jusqu'à Givet². La participation dans le capital du groupe Philippart du financier Bleichröder, banquier personnel et confident de Bismarck, donne du grain à moudre à la presse d'opinion³. La perspective du rachat par un « consortium belgo-allemand de banquiers » suscite les commentaires de l'attaché militaire français à Bruxelles le capitaine Demasur. Ce dernier note qu'en Belgique un parallèle est établi entre cette affaire et la crise ferroviaire franco-belge de 1869. Une partie de l'opinion comprend mal que l'on fasse des faveurs à l'Allemagne alors qu'il y a quelques années à peine, une loi ferroviaire était votée contre la France. Selon l'attaché militaire, le gouvernement cherche à se défendre en usant de subterfuges comme celui de mettre en évidence le caractère majoritairement belge des actionnaires. Or, note Demasur, « les actions sont au porteur : il est dès lors facile à l'Allemagne, une fois la convention approuvée par le Gouvernement Belge, de se rendre

fer de Namur à Givet entre Dinant et la frontière française ; 2° Un chemin de fer qui, formant le prolongement du précédent, partira du point où celui-ci coupera la ligne de Namur à Givet, pour aller rejoindre le chemin de fer de Namur à Arlon, entre Jemelle et Libramont ; 3° Un chemin de fer partant de la station de Gembloux, se raccordant au chemin de fer de l'Etat ou vers Jemeppe-sur-Sambre et se prolongeant, en passant par ou près de Fosses, jusqu'à la ligne reprise sous le n° 1 ; 4° Un chemin de fer partant d'un point de la ligne de Libramont à Bastogne et aboutissant à la frontière française, dans la direction de Carignan ou de Bazeilles ; 5° Un chemin de fer partant de Bastogne et se raccordant au chemin de fer de Pepinster à la frontière du Grand-Duché de Luxembourg, à Gouvy, à Vielsalm ou en un point intermédiaire ; 6° Un chemin de fer formant le prolongement du précédent et se terminant à la frontière prussienne dans la direction de Saint-Vith ; 7° Un chemin de fer, partant également de la station de Bastogne et aboutissant à la frontière du Grand-Duché de Luxembourg dans la direction de Wiltz ; 8° Un chemin de fer prenant son origine à la station d'Athus, suivant la vallée de la Vire et se raccordant, dans la direction de Virton, au chemin de fer de Marbehan à Virton, avec un embranchement se terminant à la frontière française dans la direction de Gorcy ; 9° Un chemin de fer partant de la station d'Athus et aboutissant à la frontière du Grand-Duché de Luxembourg, dans la direction de la Madeleine ; 10° Un chemin de fer partant de la station d'Autel et aboutissant à la même frontière dans la direction de Clémency ». *Statuts de la société des chemins de fer belges-luxembourgeois*, Bruxelles, E. Guyot, 1873, p. 6-7.

¹ KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Une étape mouvementée de la réorganisation des chemins de fer belges: le rachat du Grand-Luxembourg par l'Etat (1872-1873)*, in *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, t.50, 1972, p. 405-407.

² Bersolle, premier secrétaire de la légation de France (Bruxelles) à Rémusat (Paris), le 11 décembre 1872, MAEF, CP Belgique, dossier n° 63, d'après KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Une étape mouvementée...*, p. 408.

³ Pour une analyse du discours des différents journaux, voir KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Une étape mouvementée...*, p. 409-410.

prépondérante dans le conseil d'administration ». La présence du banquier Bleichröder est enregistrée par l'officier français comme un fait aggravant qui plaide en faveur de l'existence d'objectifs militaires allemands dissimulés derrière le rachat ; car il ne peut imaginer « que des banquiers sérieux, aillent de plein gré, prendre part à une entreprise qui ne peut que leur rapporter des déboires ». L'intérêt est évident pour l'Allemagne, renchérit Demasur. Il s'agit de se rendre maîtresse des « voies ferrées parallèles à la frontière française, menaçant Longwy et Givet et venant aboutir à Liège, Namur et Bruxelles, c'est-à-dire au cœur de la Belgique ». L'attaché militaire commet cependant une erreur de taille en attribuant à l'Allemagne la possession de toute la ligne Metz – Luxembourg – Liège cédée par le traité de 1870. Demasur semble donc ignorer qu'un traité a eu lieu récemment entre la Belgique et l'Allemagne attribuant à l'Etat Belge la propriété de la ligne de Pepinster à Gouvy¹.

La légation d'Allemagne à Bruxelles suit elle-même l'affaire de très près. Le chargé d'affaires allemand Uebel ne manque pas de remarquer les articles de la presse française et belge qui s'inquiètent de la présence d'intérêts allemands sur les lignes belges, articles où les arguments stratégiques abondent pour critiquer ce rachat. D'après *L'Indépendance belge*, journal en relation étroite avec Philippart, sont particulièrement pointées du doigt dans les journaux libéraux les deux nouvelles jonctions belgo-allemandes annoncées par le groupe Philippart : le tronçon Bastogne – Vielsalm – Saint-Vith et le tronçon Bastogne – Wilz – Kautenbach. Deux nouvelles jonctions d'autant plus alarmantes que Philippart a prévu de prolonger la ligne Bastogne – Libramont vers Carignan ou Bazeilles². Dans sa lettre du 15 janvier 1873, Uebel informe Bismarck sur une motion d'ordre présentée la veille à la Chambre par un représentant de Bruxelles Defré à propos du réseau luxembourgeois. Uebel attire l'attention de Bismarck sur un extrait du discours prononcé à cette occasion par le député Guillery qui souhaite le rachat de la compagnie par l'Etat plutôt que par la société des chemins de fer luxembourgeois. Le fait que le discours de Guillery suscite des huées nombreuses dans l'enceinte parlementaire met bien en évidence les conflits d'intérêts qui peuvent exister entre le monde économique et les principes de la neutralité belge :

« Il me semble, messieurs, qu'il est regrettable de retrouver, à diverses époques, une question qui semble toujours ouverte, depuis plusieurs années, qui semble toujours ouvrir la porte à de grands dangers pour le pays et soulever des incidents contre

¹ SHD/DAT, 1M 1452, Demasur (Bruxelles) à Etat major général, 2^e Bureau, le 3 janvier 1873.

² AW, Belgique, chemins de fer, microfilm FNRS, n° 6, reel 2, B 252/1, Uebel (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), les 2 et 11 janvier 1873 ; *L'Indépendance Belge*, 1^{er} janvier 1873.

lesquels un pays neutre devrait se mettre en garde. Comment se fait-il que le gouvernement ne songe pas à l'expropriation des chemins de fer ? (Interruption) (...) Je ne vois pas pourquoi l'on n'exproprierait pas un chemin de fer dans un intérêt national alors qu'on a bien pu exproprier la voie contre les propriétaires des immeubles »¹.

Nous n'avons pas trouvé dans les archives de la *Wilhelmstrasse* de documents émanant des autorités militaires allemandes qui placeraient la polémique sur le plan stratégique, à l'instar de la crise ferroviaire franco-belge de 1869. Tout au plus le chargé d'affaires allemand Uebel se rend-il auprès de Lambermont le 31 janvier 1873 afin de sonder le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères sur les intentions du ministère belge face à la campagne de presse qui se déchaîne contre l'Allemagne. Ce dernier lui répond que la presse donne à l'affaire un caractère qu'elle n'a pas et précise que la convention n'a pas encore été approuvée par le gouvernement. Uebel s'en tient par la suite à une stricte réserve. Son attitude est approuvée par Bismarck. De son côté, le Quai d'Orsay préfère ne pas intervenir directement et laisse faire l'opinion².

Afin de couper court aux rumeurs de mainmise allemande sur le réseau luxembourgeois et craignant désormais une réaction française, le gouvernement belge se décide finalement à racheter la compagnie du Grand Luxembourg. D'un autre côté, pour ménager Philippart, l'Etat intervient également financièrement pour soutenir les projets de construction ferroviaire présentés par la société des bassins houillers du Hainaut sans l'aide compromettante des capitaux allemands. Une convention est conclue le 31 janvier 1873 entre le ministre des Travaux publics Moncheur, le ministre des Finances Malou et Philippart³. Selon l'exposé des motifs du projet de loi du 3 février 1873 concrétisant l'accord gouvernemental, les lignes à construire sont pratiquement identiques à celles qui étaient prévues dans les statuts de la société des chemins de fer belges-luxembourgeois⁴. Ce faisant, le gouvernement prête

¹ AW, Belgique, chemins de fer, microfilm FNRS, n° 6, reel 2, B 252/1, Uebel (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 14 janvier 1873 ; *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 14 janvier 1873, p. 275.

² KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Une étape mouvementée...*, p. 411.

³ KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Une étape mouvementée...*, p. 429. BARTHEL (Charles), *Le réseau de ceinture...*, p. 55-60.

⁴ « Cette convention porte : 1° Le rachat par l'Etat belge des droits de la Grande Compagnie du Luxembourg ; 2° La construction par la Société des chemins de fer des Bassins Houillers, pour compte de l'Etat belge, de diverses lignes de chemins de fer, savoir : a. Un chemin de fer partant de Gembloux, sur la ligne de Bruxelles à Namur, et aboutissant à un point du chemin de fer de l'Etat, entre Tamines et Jemeppe ; b. Un chemin de fer prenant son origine à la station de Tamines, du chemin de fer de l'Etat, et aboutissant au chemin de fer de Namur à Givet, entre Dinant et la frontière française ; c. Un chemin de fer qui, formant le prolongement du précédent, partira du point où celui-ci coupera la ligne de Namur à Givet, pour aller rejoindre le chemin de fer de Namur à Arlon, à ou près de Jemelle ; d. Un chemin de fer partant de la ligne précédente, se dirigeant vers Athus, en passant près de Beauraing, Paliseul, Florenville et Virton, et par la vallée de la Vire, avec un embranchement vers la frontière

dangereusement le flanc à la critique du leader libéral Frère-Orban, défenseur des intérêts industriels liégeois, qui appelle l'opposition à abattre le « gouvernement Philippart »¹. Malgré ces débats agités, le projet de loi du 3 février est voté à la chambre le 13 mars 1873². L'Allemagne prend acte de la politique d'étatisation ferroviaire belge sans intervenir, malgré le frein mis à sa politique de pénétration dans le Grand-Duché³.

La question ferroviaire luxembourgeoise n'est pas clôturée pour la cause. Elle rebondira à plusieurs reprises, à chaque fois qu'il s'agira de discuter d'une nouvelle ligne à créer dans la région ou d'un éventuel transfert d'exploitation. Ainsi, les divers projets d'embranchements à créer dans le sud-Luxembourg suscitent beaucoup de commentaires stratégiques. Plus encore que la ligne du Grand-Luxembourg rachetée par l'Etat belge, les itinéraires suivis par ces lignes à la lisière des trois frontières pourraient avoir une influence en cas de guerre. En effet, malgré les pertes territoriales imposées par le Traité de Francfort, la France possède encore dans cette région un accès direct au Grand-Duché par Longwy. Ainsi, l'embranchement d'Athus à Esch prévu par la convention du 26 octobre 1872 et ouvert au trafic le 1^{er} décembre 1874 a-t-il été un moment en concurrence avec le projet franco-luxembourgeois de Longwy à Esch. Ces projets de liaison avec les minières d'Esch faisaient déjà l'objet de spéculation depuis 1862 et avaient attisé bien des convoitises, y compris du côté français où on préférerait au trajet Athus – Esch, une ligne Longwy – Esch⁴. Parmi les spéculateurs jouant un rôle

française, dans la direction de Gorcy ; e. Un chemin de fer partant de la station de Bastogne et se raccordant au chemin de fer de Pepinster à la frontière du grand-duché de Luxembourg à Gouvy ; 3° La concession, à la Société Prince Henri, des chemins de fer indiqués ci-après : a. Un chemin de fer formant le prolongement de la ligne de Pétange jusqu'aux gares établies ou à établir à Athus ; b. Un chemin de fer partant de la station d'Autelbas et aboutissant à la frontière royale grand-ducale dans la direction de Clémency, à la rencontre de la ligne de l'Attert ; c. Un chemin de fer partant de la station de Bastogne et aboutissant à la même frontière, dans la direction de Wiltz ; 4° Divers conditions relatives aux relations des chemins de fer belges avec les chemins de fer de la Société des chemins de fer Prince Henri... ». *Documents Parlementaires*, séance du 4 février 1873, doc. n° 106, *Exposé des motifs, Convention du 26 octobre 1872 pour assurer le raccordement des chemins de fer Prince Henri avec les chemins de fer belges – convention du 31 janvier 1873 portant rachat par l'Etat des droits de la Grande Compagnie du Luxembourg*.

¹ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 7 mars 1873, p. 659-669.

² *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 13 mars 1873, p. 737.

³ Ginette Kurgan Van Hentenryk démontre bien dans son article que la politique ferroviaire allemande est moins intéressée dans cette affaire par le réseau belge que par le réseau Prince Henri à construire dans le Grand-Duché et sur lequel Bismarck aurait pu avoir un droit de regard via son banquier et confident Bleichröder. KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Une étape mouvementée...*, p. 440-441. Le livre de Fritz Stern sur Bismarck et son banquier ne donne malheureusement aucune information sur cette affaire. STERN (Fritz), *Gold und Iron : Bismarck, Bleichröder, and the Building of the German Empire*, New York, Knopf, 1977.

⁴ Parmi les candidats concessionnaires figurent la *Grande Compagnie du Luxembourg* qui revendique un droit de préférence de Sterpenich à Esch ; J.B. Even de Bruxelles pour une ligne Athus – Esch (novembre 1863) ; l'imprimeur bruxellois E Guyot qui propose d'abord en décembre 1865 un trajet Athus – Rodange – Rollange – Pétange et se ravise ensuite en janvier 1866 en faveur d'une ligne Longwy – Rollange – Esch ; le Baron de Hirsch candidat en 1867 et plutôt favorable aux intérêts français. Suivent en 1867-1868 la compagnie luxembourgeoise Metz & Co et l'industriel belge Simon Philippart. FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen...*, p.

politique certain, le Baron de Hirsch, lié au ministre de France à Bruxelles La Guéronnière¹. Le Baron de Hirsch disposait d'un grand nombre d'actions dans le réseau Guillaume Luxembourg et se montrait très intéressé par l'embranchement d'Esch dès 1867. Si l'on en croit l'avertissement de l'industriel et homme politique luxembourgeois Norbert Metz au président luxembourgeois Servais, le Baron de Hirsch était favorable à une jonction Longwy – Esch pour en faire profiter la Compagnie de l'Est au détriment de la Belgique. Cette inclination s'expliquait par des raisons commerciales mais aussi peut-être par des raisons politiques et stratégiques. Les Prussiens y étaient de leur côté opposés². L'on comprend ici aisément le raisonnement de l'industriel Norbert Metz dans la mesure où une ligne Longwy – Esch évite soigneusement le passage en territoire belge, ce qui pourrait s'avérer utile en cas de guerre afin de ne pas soulever le problème de la neutralité belge. Qui plus est, la ligne Longwy – Esch conduit ensuite directement à la place de Luxembourg puisqu'elle prolonge vers la place forte française le tronçon Bettembourg – Esch mis en service le 16 avril 1860³.

Le tronçon Athus – Esch une fois concédé à la compagnie des chemins de fer Prince Henri par la convention du 26 octobre 1872, le projet concurrent de Longwy à Esch n'en est pas pour autant abandonné. Le 20 décembre 1873, la compagnie belge Verbrugghe-Wolter adresse une requête pour obtenir la concession d'une ligne directe entre Luxembourg et Longwy⁴. Une fois au courant de la démarche, François Majerus, l'administrateur-délégué de la compagnie des chemins de fer Prince Henri, s'empresse de réagir pour réclamer à Servais un droit de préférence⁵. La compagnie Prince Henri n'a cependant pas le temps de préparer un contre-projet que l'Allemagne se charge de faire avorter le projet Verbrugghe-Wolter. Ce dernier suscite en effet une forte opposition de la part de la Chancellerie impériale qui a désormais la haute main sur le réseau ferroviaire du pays. Selon Elle, il faut attendre que la forteresse de

370 ; KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Le réseau de chemins de fer Prince-Henri et les intérêts français dans le Grand-Duché de Luxembourg (1868-1877)*, in *Les relations franco-luxembourgeoises de Louis XIV à Robert Schuman*, Metz, 1978, p. 119-122.

¹ Nous retrouvons le Baron de Hirsch dans la tentative avortée de vente de la compagnie du Grand-Luxembourg à la compagnie de l'Est. Voir notre chapitre sur la crise ferroviaire franco-belge de 1869.

² KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Rail, finance et politique...*, p. 129 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen...*, p. 371.

³ *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 21, 25 juin 1859, *Arrêté royal grand-ducal du 20 juin 1859. Concession à la Société Guillaume-Luxembourg, d'un embranchement de chemin de fer de Bettembourg vers deux points des minières du canton d'Esch* ; *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg* n° 28, 20 août 1859, *Arrêté royal grand-ducal du 6 août 1859, déterminant le tracé de l'embranchement de chemin de fer de Bettembourg vers deux points des minières du canton d'Esch-sur-Alzette* ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen...*, p. 309.

⁴ ANGDL, AE 2122, *Demande en concession du chemin de fer de Luxembourg à Longwy, protestation du gouvernement allemand (1873-1874)*, lettre de Verbrugghe-Wolter, propriétaire à Strassen et ancien entrepreneur de chemins de fer (Strassen), à E. Servais, ministre Président du Luxembourg, le 20 décembre 1873.

⁵ ANGDL, AE 2122, Majerus à Servais, Luxembourg, le 30 décembre 1873.

Luxembourg soit complètement démantelée pour permettre à la France d'avoir une liaison ferroviaire directe avec la capitale grand-ducale. Toujours selon la Chancellerie, la ligne à construire est incompatible avec les stipulations du traité du 11 mai 1867 relatif à la neutralité du Grand-Duché car elle permet d'atteindre la capitale grand-ducale « en une heure depuis la forteresse française de Longwy »¹. Servais établit un projet de réponse à la Chancellerie allemande qu'il soumet au Roi-Grand-Duc Guillaume III et dans lequel il fait valoir que cette réclamation est contraire « aux droits qui appartiennent au Grand-Duché comme Etat neutre »². Dans ce projet, il attire l'attention du gouvernement allemand sur le fait que des projets ferroviaires tout aussi importants sur le plan militaire ne suscitent aucune récrimination de la part de l'Allemagne dans des pays neutres comme la Belgique ou la Suisse³. En effet, n'existe-t-il pas déjà une ligne quasi directe qui relie Luxembourg à Longwy écornant le territoire belge à Athus ?

Cette comparaison avec la situation belge ou suisse est légitime sur le plan du droit mais Servais n'ignore sans doute pas le peu de confiance que l'on accorde en Allemagne à la neutralité luxembourgeoise sur le plan défensif. C'était d'ailleurs un des motifs avancés par la Belgique en 1867 pour faire valoir le « retour » du Grand-Duché à la « mère patrie »⁴. Emile Banning, archiviste aux Affaires étrangères, note avec satisfaction que la politique bismarckienne, si elle n'accorde guère de crédit à la neutralité luxembourgeoise, est en revanche beaucoup plus confiante en celle de la Belgique. Il ne manque pas de faire remarquer au passage que cet incident illustre bien la faiblesse de la garantie luxembourgeoise accordée par les Puissances en 1867 ; vieille amertume du fonctionnaire belge qui regrette toujours que le petit territoire n'ait pas été associé à l'époque aux destinées de la Belgique :

« Quand à la fin de 1873, le Gouvernement luxembourgeois voulut faire construire un tronçon de chemin de fer raccordant directement, sur une étendue de 2000 mètres, les minières d'Esch au bassin de Longwy, le Gouvernement allemand protesta contre ce projet, qu'il trouvait menaçant pour la neutralité luxembourgeoise. Il ne voulait pas, aussi longtemps que la forteresse ne serait totalement rasée, qu'il existât une communication directe entre Longwy et Luxembourg, sans passage forcé par la Belgique, dont la neutralité apparaissait par conséquent à M. de Bismarck sous un tout autre jour. 'Il s'agit pour le moment de mettre nos opérations militaires à l'abri des préjudices contre lesquels la neutralité du Grand-duché devrait, aux termes des traités,

¹ ANGDL, AE 2122, Delbrück, Reichskanzler Amt (Berlin) à Servais (Luxembourg), le 28 janvier 1874 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen...*, p. 453 ; BARTHEL (Charles), *Le réseau de ceinture...*, p. 64-66.

² ANGDL, AE 2122, Servais au Roi-Grand-Duc Guillaume III, Luxembourg, le 29 mai 1874.

³ ANGDL, AE 2122, Projet de réponse de Servais, sans date.

⁴ Voir supra notre chapitre sur la question du Luxembourg en 1866-1867.

nous prémunir et nous prémunirait en effet, si le Gouvernement luxembourgeois, à l'exemple du Gouvernement belge, veillait à ce que sa neutralité fût aussi consciencieusement respectée par nos ennemis qu'elle l'a été jusqu'ici par nous.' (Note de M. de Bismarck, 6 janvier 1871). Comment le Gouvernement grand-ducal, dépourvu de forces militaires, aurait-il pu remplir cette charge ? La Chancellerie allemande indique ici l'erreur fondamentale sur laquelle repose le traité de Londres »¹.

Après avoir pris connaissance du projet Servais, Guillaume III donne son assentiment à la réponse de son ministre. Afin de soutenir le projet de jonction, il propose cependant de mettre en évidence le fait que le génie militaire français est lui-même très hostile au projet et ne consentira sans doute pas à prolonger la ligne en France². La géopolitique est en effet une science paradoxale. Alors que le ministre de la Guerre français s'oppose au projet de liaison Luxembourg – Longwy pour des raisons stratégiques identiques à celles formulées par l'Allemagne, les Affaires étrangères françaises n'y voient de leur côté aucune objection. Le ministre de France à Bruxelles note que les fortifications de Luxembourg constituent un prétexte ; une fois les fortifications abattues, Berlin trouvera d'autres arguments pour empêcher toute liaison ferroviaire directe de la France avec le Grand-Duché. Il semble évident au diplomate que l'opposition de Bismarck est essentiellement motivée par le danger permanent de la trouée du Luxembourg :

« Il est certain que la Prusse regrette d'avoir laissé en notre possession Longwy et la lisière qui nous permet encore de pénétrer directement dans le Grand-duché. C'est la seule trouée par laquelle nous puissions aujourd'hui atteindre la Moselle, et, en marchant vers Trêves, tourner Thionville et Metz. Cette partie de notre frontière et le petit Etat qui la limite ont donc une importance capitale, qu'à aucun moment nous ne devons perdre de vue »³.

Servais soutient pour sa part la même théorie. La protestation allemande est un prétexte car les travaux de démolition de la forteresse ont été poussés activement. « Tous les ouvrages situés sur le plateau compris entre l'Alzette et la Pétruse » ont été détruits et il n'en existe plus dans lesquels on n'ait pas pratiqué de « larges brèches ». D'après Servais, le Gouvernement allemand aurait même empêché un officier allemand de publier dans un journal militaire un

¹ BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 221.

² ANGDL, AE 2122, G. d'Olimart, secrétaire du Roi pour les affaires du Grand-Duché (La Haye) à Servais (Luxembourg), le 7 juin 1874.

³ DDF, 1^e série, t. I, n° 297, p. 326, Le Baron Baude, ministre de France à Bruxelles, à M. le Duc Decazes, ministre des Affaires étrangères (Paris), le 5 avril 1874.

article sur le démantèlement luxembourgeois dans le seul but de ne pas discréditer sa réclamation contre la ligne franco-luxembourgeoise¹.

Le projet est enterré pour quelques temps mais en juillet 1878, la compagnie Prince Henri renouvelle sa demande de concession. La démarche de Philippart est appuyée par le gouvernement luxembourgeois à Paris². Les difficultés surgissent cette fois-ci du côté français. Alors que la direction des chemins de fer de l'Est comme le ministère des Affaires étrangères et des Travaux publics accueillent chaleureusement le projet³, le ministre de la Guerre Borel s'y oppose pour des raisons défensives⁴. La société des chemins de fer Prince Henri n'abandonne pas la partie pour la cause. Dans un courrier envoyé au chef du Gouvernement luxembourgeois le 18 février 1879, le directeur de la Compagnie Willière se plaît à souligner le fait que, pour des raisons économiques, la ligne à construire ne fait que contourner le passage par la Belgique :

« Et d'abord, il est bon de rétablir la définition de la ligne en question : Il ne s'agit pas d'un chemin de fer à construire de Pétange à Longwy, mais bien d'un raccordement de Rodange à Mont-Saint-Martin, qui prend son origine à 900 mètres environ en aval de la gare de Rodange et va se souder à la ligne française à 1532 mètres, vers la frontière Belge de l'axe du bâtiment des recettes de la gare de Mont-Saint-Martin. Il ne s'agit donc pas de la construction d'une nouvelle ligne vers la forteresse de Longwy, mais bien d'un modeste et inoffensif chemin de fer destiné aux transferts pondéreux et amenant à des prix très réduits, la matière première aux métallurgistes français »⁵.

Willière indique même à Blochausen les moyens à disposition de la France pour se protéger en cas d'attaque allemande :

« Tous les moyens pour atteindre ce but sont à la disposition du génie militaire. Les appareils de bifurcation peuvent être enlevés en moins d'une heure et le pont de 20 mètres d'ouverture construit sur la Chiers et dont les chambres de mine seront reliées à la place de Longwy, sera détruit de fond en comble avec la rapidité d'une transmission électrique. Il faut également remarquer que la ligne projetée peut être battue dans tous

¹ ANGDL, AE 2122, Servais (Luxembourg) au Secrétaire du Roi pour les Affaires du Grand-Duché (La Haye), le 2 septembre 1874.

² ANGDL, AE 2125, *Négociations avec la France concernant le raccordement du réseau Prince Henri au chemin de fer de l'Est près de Longwy (1878-1885)*, Blochausen, ministre d'Etat, Président du Luxembourg (Luxembourg) à Jonas, chargé d'affaires du Grand-Duché (Paris), le 15 juillet 1878.

³ ANGDL, AE 2125, Jonas à Blochausen, lettres des 2 et 5 juillet 1878.

⁴ ANGDL, AE 2125, Jonas à Blochausen, 20 décembre 1878 ; BARTHEL (Charles), *Le réseau de ceinture...*, p. 89.

⁵ ANGDL, AE 2125, Willière, (Ingénieur, Directeur de la société anonyme des Chemins de fer et Minières Prince Henri) à Blochausen, Luxembourg, le 18 février 1879.

ses points par les canons de la place et que, par le peu de hauteur de ses terrassements, elle ne peut servir d'abri à un corps d'armée »¹.

Le directeur du Prince Henri termine ingénument sa lettre en rappelant à Blochausen que le Grand-Duché « est un pays dont la neutralité est garantie par les Puissances »². Sans le savoir, il appuie précisément sur le point sensible de la question, démontrant encore s'il le fallait au chef du gouvernement luxembourgeois, qu'entre la neutralité belge et la neutralité luxembourgeoise, il existe un rapport hiérarchique évident. Celui-ci en obtient la confirmation par un courrier du 9 mai 1879 en provenance de Paris. Alors que Willière doit aller plaider sa cause auprès du général Séré de Rivière, secrétaire de la commission qui statue sur toutes les questions liées à la défense du territoire, Jonas a d'ores et déjà eu une entrevue préliminaire avec le général de Béziat, adjoint de Séré de Rivière. Il ressort de cette entrevue « que le seul motif réel pour lequel le département de la Guerre est opposé au renouvellement projeté, c'est que dans la situation actuelle, en temps de guerre, les troupes allemandes voulant pénétrer à Longwy par notre ligne devraient violer non seulement la neutralité du Luxembourg mais encore celle de la Belgique »³. Jonas se propose de contrer cet argument en rétorquant maladroitement que si les troupes allemandes « osent violer la neutralité luxembourgeoise, elles ne reculeront pas plus de violer celle de la Belgique » en empruntant la ligne belge d'Athus⁴ « ou bien elles établiront elles-mêmes la voie sur le petit trajet qui doit les conduire de Rodange directement à Longwy sans passer par le territoire belge »⁵. Willière établit de son côté un mémoire destiné à convaincre la commission de défense française. Il y insiste d'abord sur les réclamations faites par les métallurgistes du bassin de Mont-Saint-Martin – Longwy qui demandent la ligne pour des raisons économiques évidentes. « La ligne projetée de Rodange à Mont-Saint-Martin est destinée à transporter les minettes du Grand-Duché de Luxembourg des bassins d'Esch, Differdange et Pétange, vers les usines de Mont-Saint-Martin, Longwy, Rehon, Saulnes et Cons-la-Grandville. Aujourd'hui, ces minerais doivent emprunter le territoire belge et paient, pour le transport d'Athus-station à Athus-frontière, une taxe de 0,68 par tonne, ce qui représente plus de deux francs par tonne de fonte fabriquée »⁶.

¹ *Ibidem.*

² *Ibidem.*

³ ANGDL, AE 2125, Jonas à Blochausen, 3 mai 1879.

⁴ Argument fallacieux lorsqu'on songe à la garantie anglaise qui pèse de tout son poids au-dessus de la neutralité belge comme l'ont encore démontré les événements de 1870.

⁵ *Ibidem.*

⁶ ANGDL, AE 2125, Mémoire présenté par M. Willière, directeur de la Société des chemins de fer minières Prince-Henri, à l'appui du projet de raccordement à Mont-Saint-Martin près de Longwy, du chemin de fer Luxembourgeois passant à Rodange, Luxembourg, le 15 août 1879.

L'économie à réaliser est de « plus de cent mille francs annuellement »¹. Il reprend enfin dans son mémoire tous les arguments stratégiques qu'il avait déjà précédemment exposés au gouvernement luxembourgeois en ajoutant que les troupes allemandes n'auront aucun mal à poser une nouvelle ligne en cas de guerre. « Les terrassements sont nuls ; on peut à la rigueur poser les rails sur le terrain naturel et quant au pont (la Chiers n'ayant pas six mètres de largeur en temps ordinaire), on peut le faire en rails ou avec de simples poutres de sapin »².

Le 25 novembre 1879, Jonas informe Blochausen que le ministre des Affaires étrangères français Waddington est définitivement acquis au projet et qu'il soutiendra la demande grand-ducale auprès du ministre de la Guerre français Gresley³. Ce dernier continue cependant à opposer une forte résistance. L'entrevue de Willière et Jonas avec Séré de Rivière n'a donc pas donné les résultats escomptés⁴. Un complet changement de cap se produit lors de l'arrivée du général Farre à la tête du ministère de la Guerre le 5 janvier 1880 dans le nouveau gouvernement de Freycinet, successeur du gouvernement Waddington. Dès sa prise de pouvoir, le général Farre signe un décret (10 janvier 1880) qui dépose la plupart des hautes autorités de l'armée de Terre. Un peu avant l'âge de la retraite légale, Séré de Rivière est ainsi limogé de son poste de directeur du Génie et de secrétaire du Comité de Défense – et de la très active sous-commission créée en son sein. Or en cumulant ces fonctions depuis 1874, Séré de Rivières avait jusqu'à présent conservé la haute main sur toutes les questions françaises de la défense des frontières. En lieu et place de Séré de Rivières, Farre nomme le Général Cosseron de Villenoisy à la tête du Génie français. Cosseron de Villenoisy avait lui-même été en 1878 directeur du Comité des fortifications. Ce comité avait vu son pouvoir de décision considérablement réduit par l'activité énergique de l'ancien directeur du Génie au sein de la sous-commission de Défense dont il était le secrétaire. Il n'est pas impossible qu'à cette occasion, des tensions aient germé entre clans militaires français concernant précisément la politique de fortification de la France et l'octroi de crédits à certaines entreprises, ce qui pourrait expliquer, avec d'autres facteurs, le remaniement complet des hauts cadres de l'armée de Terre française⁵.

¹ *Ibidem.*

² *Ibidem.*

³ ANGDL, AE 2125, Jonas (Paris) à Blochausen (Luxembourg), le 25 novembre 1879.

⁴ ANGDL, AE 2125, Jonas (Paris) à Blochausen (Luxembourg), le 17 décembre 1879.

⁵ ORTHOLAN (H.), *Le général Séré de Rivières, le Vauban de la revanche*, Paris, Bernard Giovanelli éditeur, 2003, p. 458-459 ; TRUTTMANN (Philippe) (lieutenant-colonel e.r.), *La barrière de fer, l'architecture des forts du Général Séré de Rivières*, Thionville, Gérard Klopp, 2000, p. 28-38.

Au moment de son éviction, la défense de la frontière nord faisait clairement partie du programme de Séré de Rivière qui s'était concentré jusqu'à présent sur la frontière est¹. Une conception moins dispendieuse de la défense française a-t-elle conduit Farre à reconsidérer positivement les demandes luxembourgeoises ? En tous cas, la première entrevue le 23 janvier 1880 du général Farre avec Jonas et Willièrse se passe sous les meilleurs auspices. Le général Farre affirme connaître parfaitement le dossier et déclare « qu'il est entièrement disposé à amener une solution favorable »². Le nouveau directeur du Génie Cosseron de Villenoisy réserve au début du mois de mars le même accueil à Eugène Bastin, consul luxembourgeois à Paris. Il déclare lui aussi à son interlocuteur qu'il s'occupe personnellement de cette affaire et attend un rapport de ses services³. Blochausen conseille alors au consul général à Paris Bastin d'identifier la personne en charge du dossier au sein du Génie français : « Si c'est l'autorité militaire du génie à Longwy, nous pourrions exercer sur cette autorité une certaine influence, en lui faisant connaître la véritable situation des choses »⁴. Le 7 mars, le consul informe son ministre que le dossier est enfin entré dans une phase de régularisation. Le ministre de la Guerre a autorisé l'étude du raccordement par les différents services locaux qui n'avaient pas encore été consultés⁵. Mais Eugène Bastin prévient Blochausen que le bon accueil réservé aux demandes luxembourgeoises pourrait n'être que de pure forme. En effet, l'étude qui vient d'être initiée par le Génie français semble devoir être longue et il n'est pas impossible qu'elle aboutisse à une solution négative. Le consul s'est empressé d'identifier les services compétents : Au premier degré, les conférences d'étude auront lieu à Longwy entre le Chef du Génie et l'Ingénieur des Ponts et Chaussées. Au second degré, l'Ingénieur en chef et le Directeur du Génie à Nancy interviendront⁶. Le 7 mai 1880, Bastin apprend que ces conférences sont à présent achevées et que le dossier a été transmis à l'Inspecteur général des Travaux publics Gosselin pour examen et avis⁷. Le 30 juillet, Freycinet informe Jonas que cette affaire est désormais complète en ce qui concerne le Département des Travaux publics et que « les objections d'abord soulevées par le Ministre de la Guerre » sont aujourd'hui « aplanies ». Mais avant d'entamer une enquête d'utilité publique pour la construction de la ligne, comme le veut la procédure en France, il faut faire précéder celle-ci d'une conférence internationale entre le Grand-Duché et la France pour s'entendre sur certaines modalités

¹ Voir infra notre chapitre sur le plan français et la défense de la frontière nord.

² ANGDL, AE 2125, Jonas (Paris) à Blochausen (Luxembourg), le 23 janvier 1880.

³ ANGDL, AE 2125, Eugène Bastin, consul à Paris à Blochausen (Luxembourg), lettre particulière, le 4 mars 1880.

⁴ ANGDL, AE 2125, Blochausen (Luxembourg) à Bastin (Paris), le 5 mars 1880.

⁵ ANGDL, AE 2125, Bastin (Paris) à Blochausen (Luxembourg), lettre particulière, le 7 mars 1880.

⁶ ANGDL, AE 2125, Bastin (Paris) à Blochausen (Luxembourg), lettres des 8 et 12 mars 1880.

⁷ ANGDL, AE 2125, Bastin (Paris) à Blochausen (Luxembourg), le 7 mai 1880.

techniques concernant le tracé, les matériaux à employer, les conditions de franchissement de la frontière ou encore la gestion du trafic international¹. La diplomatie luxembourgeoise semble donc triompher des résistances françaises à la faveur de ce changement inespéré d'équipe ministérielle.

Mais un dernier écueil reste à franchir. Le gouvernement luxembourgeois se souvient naturellement de l'opposition exprimée en 1874 par l'Allemagne. C'est pourquoi Eyschen, chargé d'affaires à Berlin, est chargé de sonder les Affaires étrangères allemandes pour vérifier si la dite ligne rencontrerait toujours les mêmes objections formulées six ans auparavant. Les débuts sont prometteurs mais Blochausen doit très vite déchanter lorsqu'il reçoit une objection sérieuse de la part du chargé d'affaires allemand à La Haye. Le même argument qu'en 1874 est encore invoqué : la construction dudit raccordement pourrait mettre en péril la neutralité du Grand-Duché, « la ci-devant forteresse de Luxembourg n'étant pas suffisamment démantelée »². Blochausen considère que l'opposition prussienne à la construction de la ligne constitue une violation flagrante du principe de neutralité luxembourgeois puisqu'en vertu du traité de Londres de 1867, seul le Roi Grand-Duc a le droit d'apprécier l'importance des travaux à exécuter en vue du démantèlement de la place de Luxembourg. Le président du gouvernement luxembourgeois fait d'ailleurs valoir malicieusement à Berlin que les Puissances signataires du traité de 1867 n'avaient émis aucune objection à l'époque lorsque l'administration des chemins de fer de Luxembourg à Thionville et Metz et de Luxembourg à Trêves et Sarrebruck avait été confiée à la direction impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine. Or n'y avait-il pas là une violation flagrante du principe de neutralité ? Néanmoins, pour le cas où le Gouvernement allemand s'obstinerait malgré ses protestations à manifester son opposition, Blochausen fait savoir le 18 septembre 1880 à son chargé d'affaires à Paris qu'il faudra peut-être se résoudre à constituer une commission de délégués français et allemands pour constater l'état d'avancement des démolitions de la forteresse. Il lui prie de bien vouloir bien porter connaissance au Gouvernement français du contenu de sa lettre³.

Une fois informé, le directeur des Affaires étrangères français Jaegerschmidt pense immédiatement qu'il s'agit d'un prétexte de la part de l'Allemagne pour que la ligne ne se

¹ ANGDL, AE 2125, Jonas (Paris) à Blochausen (Luxembourg), le 4 août 1880.

² ANGDL, AE 2125, Blochausen (Luxembourg) à Jonas (Paris), le 18 septembre 1880.

³ *Ibidem*.

réalise pas¹. L'affaire est donc mise en suspens mais, piquée au vif par le refus allemand, c'est la diplomatie française qui prend désormais le relais pour faire aboutir le dossier. Des échanges directs ont lieu entre la France et l'Allemagne et il est convenu en décembre 1880 qu'une commission militaire mixte franco-allemande serait constituée pour statuer sur l'état de démantèlement de la forteresse². Deux experts, un français et un allemand, sont envoyés à Luxembourg le 1^{er} février 1881³. L'expert militaire allemand est le major Goetze de l'Etat-major du Génie prussien. La France est représentée par le commandant Klein, chef de bataillon à l'Etat-major du Génie français. Procès-verbal est dressé le 16 février 1881 mais il ne sera communiqué officiellement par Paris à Luxembourg que le 28 avril⁴. De façon prévisible, l'expert allemand continue à y réclamer de nombreux travaux de démantèlement dont il dresse l'inventaire pour chacun des forts visités alors que de son côté, l'expert français estime que les travaux effectués depuis 1866 sont tels que l'on peut désormais considérer la place de Luxembourg comme « ouverte »⁵. En réalité, des fuites ont déjà eu lieu concernant les conclusions de cette commission mixte : celles-ci sont connues par le gouvernement luxembourgeois depuis plus d'un mois suite à une indiscretion des Affaires étrangères françaises. Le général Farre, commentant le rapport allemand avant sa divulgation officielle, ne peut s'empêcher de glisser au chargé d'Affaires luxembourgeois que les réserves de Goetze ont été formulées « dans un esprit jésuitique protestant (sic !) »⁶.

Selon l'ambassadeur français à Berlin le comte de Saint-Vallier, il ne fait aucun doute que ces tergiversations allemandes inutiles participent de la politique de mainmise ferroviaire allemande sur le réseau grand-ducal. Toute l'attention de la Chancellerie et du ministère de la Guerre impérial est selon lui tournée vers l'acquisition d'une situation de monopole sur les chemins de fer luxembourgeois. Ainsi, l'ambassadeur a-t-il eu vent également au cours des derniers mois de diverses tentatives de rachat du réseau belgo-luxembourgeois Prince-Henri⁷. L'ambassadeur a d'ailleurs reçu la confirmation de son analyse au cours d'une conversation avec le ministre des Affaires étrangères allemand. Celui-ci n'a pu s'empêcher de déclarer « que le Génie militaire regardait ce raccordement comme contraire aux besoins de la défense

¹ ANGDL, AE 2125, Jonas (Paris) à Blochausen (Luxembourg), le 22 septembre 1880.

² ANGDL, AE 2125, Jonas (Paris) à Blochausen (Luxembourg), le 28 décembre 1880.

³ ANGDL, AE 2125, Jonas (Paris) à Blochausen, le 1^{er} février 1881.

⁴ ANGDL, AE 2125, Jonas (Paris) à Blochausen, le 6 mai février 1881.

⁵ ANGDL, AE 2125, *Procès-verbal de conférence au sujet du démantèlement de la place de Luxembourg*.

⁶ ANGDL, AE 2125, Jonas (Paris) à Blochausen, le 22 mars 1881 ; BARTHEL (Charles), *Le réseau de ceinture...*, p. 89.

⁷ SHD/DAT 7N 1163, Comte de Saint-Vallier (Berlin) à Barthélemy Saint-Hilaire (Paris), le 20 mars 1881 et le 31 mars 1881.

du territoire de l'Empire »¹. Cependant, si les intérêts industriels du bassin de Longwy réclament vivement ladite ligne, l'ambassadeur français recommande à nouveau la prudence sur le plan stratégique. L'opposition française déjà exprimée en 1878 n'est pas dénuée de fondement et Saint-Vallier agite le spectre d'un rachat par l'Allemagne du réseau Prince Henri :

« Mais je n'ai pas besoin d'ajouter qu'il n'en serait plus de même le jour où une compagnie allemande exploiterait les lignes du Prince Henri ; l'Allemagne serait alors la première à demander l'établissement du tronçon qu'elle repousse et qui, entre ses mains, deviendrait pour elle une ligne stratégique d'une extrême importance puisqu'elle constituerait un prolongement de ses chemins du Guillaume Luxembourg et de l'Etat Prussien, atteignant directement notre frontière et pénétrant sur notre territoire sans emprunter celui de la Belgique. Dans ce cas, à notre tour, pourrions-nous consentir à l'établissement de ce chemin ? Assurément non, et ce serait folie d'y songer ; je sais bien qu'aujourd'hui le réseau du Prince Henri, construit à une seule voie, n'a pas le caractère menaçant d'une ligne stratégique, mais peut-on admettre qu'aussitôt aux mains de l'Allemagne, il ne serait pas rendu apte à tous les besoins des transports et des services militaires ? Quelques semaines suffiraient et nous aurions ainsi une artère menaçante pénétrant sur notre sol et y introduisant, sans rompre charge, le matériel et le personnel des lignes de l'Etat allemand »².

Par la suite, à plusieurs reprises, des rumeurs circuleront concernant une vente du réseau Prince Henri à une compagnie allemande, ce qui constituerait un cauchemar pour la France³. Le rapport alarmiste de l'ambassadeur est transmis pour information par le ministre des Affaires étrangères au ministre de la Guerre le général Farre et en vue de solliciter son avis sur le danger de la ligne⁴. Nous voici donc retournés à la case départ puisque même la France revient à une position de défiance. En désespoir de cause, le gouvernement luxembourgeois envisage alors la possibilité de remplir le cahier des charges dressé par l'expert militaire allemand même si une telle politique consacre *de facto* l'amoindrissement de la souveraineté du pays⁵. En février 1883, le Gouvernement grand-ducal manifeste son intention d'achever le

¹ SHD/DAT 7N 1163, Comte de Saint-Vallier (Berlin) à Barthélemy Saint-Hilaire (Paris), le 20 mars 1881.

² SHD/DAT 7N 1163, Comte de Saint-Vallier (Berlin) à Barthélemy Saint-Hilaire (Paris), le 20 mars 1881.

³ Ainsi la hausse en bourse des actions du réseau Prince-Henri est vue comme une spéculation de la part des actionnaires qui espèrent une vente avantageuse à l'Etat allemand. [SHD/DAT 7N 1162 Vice-consul de France (Arlon) à Emile Flourens, ministre des Affaires étrangères (Paris), le 28 novembre 1887]. Ces rumeurs sont non fondées car comme le fait remarquer une note de renseignements du 2^e Bureau en juin 1888 : « Depuis longtemps déjà, le bruit court que l'Etat allemand est en train de négocier l'achat de la ligne des chemins de fer du Prince Henri – Société anonyme luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince Henri – et qu'il ne reste plus qu'à se mettre d'accord sur la question des employés belges et français. Il n'est peut être pas inutile de rappeler à ce sujet que la Chambre des Députés du Grand Duché a voté, il y a une douzaine d'années, une loi interdisant la cession du Prince Henri à un Etat étranger ». SHD/DAT 7N 1163, Note de renseignements, 2^e Bureau, Grand-Duché de Luxembourg, le 15 juin 1888.

⁴ SHD/DAT 7N 1163, Barthélemy Saint-Hilaire au général Farre, Paris, le 22 avril 1881.

⁵ ANGDL, AE 2125, Blochausen (Luxembourg) à Jonas (Paris), le 14 juillet 1881.

démantèlement de la forteresse et surtout d’user des prérogatives légitimes du Roi Grand-Duc pour constater que ce démantèlement est désormais achevé¹. Les travaux doivent être terminés pour fin avril². Le 22 mai 1883, le Roi Grand-Duc déclare officiellement que les travaux de démolition sont achevés³. Aucune objection ne semble avoir été soulevée à cette occasion de la part des Puissances signataires du traité de 1867.

Une fois les difficultés aplanies concernant la forteresse, le dossier de liaison ferroviaire entre la France et le Grand-Duché est repris en janvier 1884 là où il avait été laissé en 1880. Jules Ferry, nouveau ministre des Affaires étrangères français, suggère de constituer une conférence internationale mixte franco-luxembourgeoise concernant la liaison ferroviaire de Rodange à Mont-Saint-Martin⁴. Cette conférence achève ses travaux à la date du 11 juin 1884. En fin de procès-verbal, la commission s’attarde sur les deux ouvrages d’art à construire dans la vallée de la Chiers à la frontière des deux pays :

« En ce qui concerne les débouchés à réserver pour l’écoulement des crues de la Chiers et les dimensions des ouvrages à établir pour assurer cet écoulement, les soussignés ont été d’avis d’adopter les dispositions suivantes indiquées sur les plans et profil. 1° Le pont qui servira à franchir la Chiers, sera entièrement placé sur le territoire français à 185 m. de la frontière ; il aura une ouverture linéaire de 20 m., en une ou plusieurs traverses métalliques. 2° Une arche de décharge de 10 m. d’ouverture pourvue également d’un tablier métallique sera établie sur le territoire luxembourgeois à environ 400 m. de la frontière au point qui sera reconnu le plus convenable par le gouvernement grand-ducal. Chaque gouvernement se réserve expressément le droit de ménager des dispositifs de mine dans l’ouvrage situé sur son territoire »⁵.

Le 22 août 1884, une convention ferroviaire est signée entre Jules Ferry et le Baron von Blochausen avalisant enfin le principe d’une liaison Rodange – Mont-Saint-Martin selon les conditions fixées par les experts⁶. Le gouvernement luxembourgeois, soucieux pour ses intérêts économiques d’enfin clôturer cette affaire au long cours, n’est pas pleinement rassuré pour la cause car du côté français, la construction de la ligne entre Rodange et Mont-Saint-Martin doit encore être soumise à une enquête d’utilité publique par le Préfet de Meurthe et

¹ ANGDL, AE 2125, Jonas (Paris) à Blochausen (Luxembourg), le 1^{er} février 1883.

² SHD/DAT 7N 1163, MAEF, direction politique au général Thibaudin, Paris, le 3 mars 1883.

³ BARTHEL (Charles), *Le réseau de ceinture...*, p. 89.

⁴ ANGDL, AE 2125, Jules Ferry à Jonas, Paris, le 16 janvier 1884.

⁵ ANGDL, AE 2124, *Convention du 23 août 1884 entre la France et le Grand-Duché pour le raccordement des chemins de fer français et luxembourgeois*, « Procès-verbal des opérations de la commission internationale, chargée de déterminer les conditions techniques du raccordement des chemins de fer de Mont-Saint-Martin (France) et de Rodange (Grand-Duché de Luxembourg) à la frontière Grand-duco-Française ».

⁶ ANGDL, AE 2125, Blochausen à Guillaume III, le 22 août 1884 ; *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg* n° 45, 27 juillet 1885, p. 630.

Moselle¹ tandis que la convention doit être ratifiée par le vote des deux chambres. Le Consul Général luxembourgeois à Paris, Eugène Bastin, suit de très près l'évolution du dossier devant les Chambres françaises. Une frayeur le saisit le 16 juin 1885 lorsqu'il apprend que le rapport du Sénat – le projet a déjà été voté par la Chambre – doit encore être soumis au ministre de la Guerre français. Il fait remarquer au gouvernement français son étonnement puisque « toutes les questions de politique, de stratégie, etc. ont reçu depuis longtemps une solution ». La réponse donnée par Freycinet le laisse même profondément inquiet. Elle lui fait pressentir qu'il y a quelque « accroc » qu'on ne tient pas du côté français à faire connaître à la légation luxembourgeoise « d'autant moins que, selon toute probabilité, il n'aura d'autre conséquence que de retarder encore la résolution d'une affaire si longtemps en souffrance »². Début juillet, le consul luxembourgeois rassure le chef du gouvernement luxembourgeois : le sénat français a finalement voté la convention le 2 juillet 1885³.

Est-ce la fin de ces longues tractations ferroviaires ? Non pas ! C'est au tour du gouvernement allemand d'émettre discrètement des réserves sur les conditions d'établissement de la ligne. Le ministre des Affaires étrangères allemand rédige le 5 mai 1885 une lettre qu'il remet au chargé d'affaires luxembourgeois Eyschen, lettre dans laquelle il exprime le désir « d'avoir connaissance des conventions décidées ou des projets formés pour la construction du raccordement des chemins de fer Prince Henri de Rodange à Mont-Saint-Martin »⁴. Alors qu'il s'agit manifestement d'une nouvelle immixtion très nette de l'Allemagne dans les affaires luxembourgeoises, le nouveau président du gouvernement luxembourgeois Thilges s'exécute immédiatement. Il transmet le texte de la conférence internationale signé le 11 juin 1884 qu'il commente pour rassurer l'Allemagne :

« L'on aurait pu prévoir un pont unique sur la Chiers mais alors le Gouvernement grand-ducal se serait trouvé, vis-à-vis de la France, dans un état d'infériorité. Situé sous le canon de la petite forteresse de Longwy, et pouvant être défendu contre toute approche du côté grand-ducal, ce pont aurait été complètement à la merci de l'administration française, et aurait pour ainsi dire constitué un pont français. Il a donc fallu prévoir un autre aménagement. C'est là le but de la prévision d'un pont viaduc sur le territoire grand-ducal et entièrement à la disposition de notre Gouvernement. L'état de neutralité du Grand-Duché se serait d'ailleurs opposé à l'établissement d'un

¹ ANGDL, AE 2124, Bastin (Paris) à Blochausen (Luxembourg), le 17 septembre 1884.

² ANGDL, AE 2124, Lettre confidentielle d'Eugène Bastin, consul général du Luxembourg (Paris) à Thilges, ministre d'Etat, président du Gouvernement (Luxembourg), le 16 juin 1885.

³ ANGDL, AE 2124, Bastin (Paris) à Thilges (Luxembourg), le 5 juillet 1885.

⁴ ANGDL, AE 2124, Hatzfeldt, ministre des Affaires étrangères allemand au chargé d'affaires luxembourgeois Eyschen, Berlin, le 5 mai 1885.

pont commun dont la conservation eût dépendu exclusivement de la volonté de la garnison de Longwy »¹.

Les informations fournies sont soumises à l'expertise militaire allemande qui n'est pas satisfaite des dispositifs d'interruption grand-ducaux prévus à la frontière. Le pont d'une seule arche de dix mètres et son dispositif de minage sont jugés trop légers. Le ministre des Affaires étrangères allemand Hatzfeldt va même jusqu'à suggérer au gouvernement luxembourgeois les travaux désirés. Il faudrait que le pont établi en territoire luxembourgeois ait au moins trois arches de dix mètres d'ouverture chacune². A nouveau Thilges s'exécute sans protester. Il n'hésite pas à revenir sur les termes de la convention du 11 juin 1884, manifestement sans en référer au gouvernement français. Dans un courrier du 29 juillet 1885, il demande à Willière, l'ingénieur directeur du réseau Prince-Henri de convertir l'ouvrage prévu en un viaduc de trois arches à dix mètres d'ouverture chacune et pourvues de chambres de mine³. Dès le lendemain Willière, marque son accord pour le changement de dernière minute et annonce que les travaux commenceront dès le lundi suivant⁴. Le 1^{er} août, Thilges peut écrire à son chargé d'affaires à Berlin qu'il a tout arrangé personnellement, « faisant fruit des indications données »⁵. La ligne Longwy – Pétange est finalement mise en service le 27 juin 1886. Le Prince Henri et l'Est français fixent les règles d'exploitation de la ligne trois jours auparavant en vertu de la convention du 24 juin 1886. La ligne ne nécessite guère beaucoup de travaux puisqu'elle se borne à créer, à partir de la ligne Longwy – Athus, un embranchement vers la ligne Athus – Esch à proximité de la jonction des trois frontières⁶. Il faut cependant signaler que la ligne d'Esch à Luxembourg par Bettembourg est sous le contrôle du Guillaume-Luxembourg, lui-même sous influence allemande, ce qui limite considérablement l'influence française en direction de Luxembourg⁷. Le prolongement de la ligne Longwy – Pétange vers Luxembourg pour éviter le détour par Esch et Bettembourg n'est pas encore à l'ordre du jour. Ici s'achève la saga de cette petite jonction transfrontalière entre le Grand-Duché et la France. Elle illustre bien à nos yeux l'étroite surveillance exercée par les Génies militaires de France et d'Allemagne lors de la création des nouvelles lignes de

¹ ANGDL, AE 2124, Thilges à Eyschen, Luxembourg, le 8 mai 1885.

² ANGDL, AE 2124, Hatzfeldt au chargé d'affaires luxembourgeois Eyschen, Berlin, le 23 juillet 1885.

³ ANGDL, AE 2124, Thilges à Willière (ingénieur directeur du Prince-Henri), Luxembourg, le 29 juillet 1885.

⁴ ANGDL, AE, 2124, Willière à Thilges, Luxembourg, le 30 juillet 1885.

⁵ ANGDL, AE, 2124, Thilges (Luxembourg) à Eyschen (Berlin), le 1^{er} août 1885.

⁶ FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen...*, p. 371.

⁷ *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 21, 25 juin 1859, *Arrêté royal grand-ducal du 20 juin 1859. Concession à la Société Guillaume-Luxembourg, d'un embranchement de chemin de fer de Bettembourg vers deux points des minières du canton d'Esch.*

chemins de fer dans le sud-Luxembourg¹. Elle démontre aussi que, tant du côté français qu'allemand, la neutralité luxembourgeoise est considérée comme moins efficace que son homologue belge.

Au cours des années 80, le réseau luxembourgeois et ses liaisons avec l'Allemagne restent l'objet d'une étroite surveillance du personnel diplomatique français. Dans le courant du mois de juin 1879, l'attaché militaire Derrécagaix a vent d'un projet allemand visant à relier Aix-la-Chapelle avec la frontière grand-ducale, sans passer par la Belgique. Il s'agit de la « Vennbahn », la voie des Fagnes, souhaitée depuis 1873 par un comité central réunissant des représentants des cercles de Malmedy, Montjoie, Eupen et Stolberg². Selon l'attaché militaire, la voie des Fagnes s'embrancherait à Stolberg, sur la ligne Cologne – Aix-la-Chapelle et se dirigerait par Montjoie et Saint-Vith sur la ligne principale du Grand-Duché de Luxembourg qu'elle atteindrait à Trois-Vierges (Ulflingen), près de Clervaux. D'emblée, Derrécagaix souligne l'intérêt militaire du projet :

« Il permettrait à l'Allemagne, de transporter en temps de guerre, ses convois, des quartiers-généraux des 14^e et 15^e Divisions (Dusseldorf et Cologne) sur la Chiers, près de Longwy, aux limites du territoire belge, sans avoir à traverser ce dernier. (...) Quand cette voie sera terminée et quand le tronçon de Haelen (ligne Gladbach – Anvers) à Maeseyck sera fait, les deux centres militaires de Dusseldorf et de Cologne auront chacun leur communication directe : 1^o sur Anvers, l'un par Ruremonde ; l'autre par Maestricht ; 2^o sur Charleroi et Maubeuge, l'un par Hasselt ; l'autre par Liège ; 3^o sur notre frontière du Nord-Est, l'un par Stolberg ; l'autre par la ligne de l'Eifel »³.

Notons la proximité de ce courrier avec l'ouverture de la ligne Anvers – Münchengladbach le 2 juin 1879⁴. Derrécagaix fait également référence à une future prolongation de la ligne Haelen – Maeseyck (Belgique) vers Haelen aux Pays-Bas. Cette jonction ne sera jamais réalisée puisque la société du chemin de fer de Hasselt à Maeseyck ne bénéficiera d'aucune aide du gouvernement. La ligne ne sera d'ailleurs rachetée qu'assez tard par l'Etat en 1912⁵.

¹ Cet intérêt doit être mis en parallèle sur le plan géopolitique avec l'inquiétude de la France concernant le projet de raccordement de Muno à Messempré au début du XXe siècle. Voir infra notre chapitre sur la ligne Muno – Messempré.

² NILLES (Leon), *Der Bau von Eisenbahnen...*, p. 15. Voir supra notre chapitre sur la création de nouvelles lignes dans l'Eifel.

³ SHD/DAT, 1M 1454, Derrécagaix (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), le 21 juin 1879.

⁴ Voir infra notre chapitre sur la ligne Anvers-Münchengladbach.

⁵ HOLSTEYN (C.L.C.) (ex-fonctionnaire de la direction générale des chemins de fer du Grand Central Belge), *Les chemins de fer de l'Europe en exploitation, d'après les documents officiels des compagnies*, Première année, Bruxelles, Callewaert, 1876, p. 182 ; LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer...*, p. 62.

En réalité, le passage vers Charleroi par Hasselt est possible indépendamment de la ligne de Maeseyck puisque Neerpelt, sur la ligne Anvers – Münchengladbach, est relié à Hasselt depuis 1866¹.

Derrécagaix revient sur la thématique ferroviaire qui le préoccupe visiblement dans un rapport du 5 juin 1880. Il insiste sur le fait que la *Vennbahn*, en relation avec le Grand-Duché, offrira la possibilité aux Allemands d'atteindre Longwy depuis Düsseldorf et Cologne, sans passer par le territoire belge. Derrécagaix fournit en plus un panorama des nouvelles lignes belges. De façon caractéristique, il les considère toutes comme potentiellement dangereuses en cas d'offensive par l'Allemagne. Parmi les lignes citées, figure la ligne Antoing – Saint-Amand qui donne accès à la région de Lille et Valenciennes. Mais l'attention de l'officier français est surtout attirée par l'abondance de nouvelles voies de chemins de fer projetées dans la province du Luxembourg. L'officier se permet d'ailleurs de façon très allusive de mentionner que réseaux belge et allemand se complètent utilement « par une coïncidence qui n'est sans doute nullement concertée mais qu'il est permis d'indiquer ». Et de citer dans son rapport de façon exhaustive toutes les voies nouvelles en Belgique :

« Une voie principale, partant de Tamines sur la Sambre et se dirigeant vers Heer, près de Givet, doit rejoindre par Florenville et Virton, le village d'Athus et la ligne allemande ci-dessus indiquée, à quelques lieues de Longwy. Deux tronçons de cette voie, l'un de Tamines à Mettet, l'autre de Signeulx à Florenville, ont été livrés à la circulation depuis quelques mois. Celui de Florenville à Gedinne le sera en 1880 et on espère que dans 18 mois, la ligne entière sera ouverte. Le Luxembourg belge aura ainsi deux chemins de fer principaux, le traversant du Nord au Sud et se réunissant à Virton, près de notre frontière et de Montmédy. Ils seront reliés par deux embranchements. 1°- l'un de Jemelle à Feschaux, près de Givet, dont un tronçon de Jumelle à Eprave, sera livré cette année. 2°- l'autre de Libramont à Bertrix est à l'étude. Ce dernier doit être continué vers Bouillon, doit traverser notre frontière et se diriger sur Sedan, reliant ainsi la ligne belge à la ligne française qui court le long de notre frontière et de la vallée de la Chiers. Plus tard, d'autres embranchements déjà à l'étude, traverseront aussi notre frontière, mettant en communication Florenville et Carignan, Virton et Montmédy. Enfin le réseau luxembourgeois doit comprendre encore : 1° un chemin de fer projeté de Bastogne à Gouvy sur la ligne Liège-Luxembourg ; 2° un tronçon de Bastogne à Oberwampach ; 3° deux lignes à l'étude destinées à relier Marloie avec Vielsalm et Bastogne »².

¹ La ligne Hasselt – frontière néerlandaise vers Eindhoven est ouverte au trafic le 20 juillet 1867. LAFFUT (Michel), *Histoire quantitative...*, II, p. 394.

² SHD/DAT, 1M 1454, Derrécagaix (Bruxelles) au général Farre, ministre de la Guerre (Paris), le 5 juin 1880.

Si l'attaché militaire est relativement bien renseigné sur les projets en cours – la section de Florenville à Gedinne est ouverte au trafic le 20 décembre 1880¹ – ses prévisions chronologiques pour l'avenir sont très optimistes puisqu'il prévoit l'achèvement probable de tous ces projets endéans deux ans. Nous avons vu que l'Athus – Meuse ne sera totalement achevé qu'à l'aube du XXe siècle, le 20 décembre 1899 par l'ouverture du trafic entre Vonêche et Gedinne. Quoi qu'il en soit, les conclusions de son rapport sont pour le moins étonnantes puisqu'il y craint moins le danger d'une utilisation allemande des lignes que d'un transport militaire des troupes belges le long de la frontière française. Selon l'attaché militaire français, grâce à ce réseau, « le gouvernement belge aura de grandes facilités, pour concentrer rapidement sur notre frontière, entre Dinant et Arlon, toutes les troupes d'Anvers, Bruxelles et Liège »². Derrécagaix est sans doute ici influencé par la campagne de 1870 et n'évoque même pas le fait que ces mêmes lignes du Luxembourg pourraient être des instruments beaucoup plus dangereux encore dans les mains de l'Allemagne.

Enfin, Derrécagaix signale un autre projet ferroviaire dans la province de Liège visant à relier Liège à Aix-la-Chapelle par Wandre et Argenteau. La ligne est jugée dangereuse car elle franchirait la Meuse sur le pont d'Herstal qui est « pour le moment » en dehors du rayon d'action des forts de Liège³. Nous n'avons pas connaissance dans les archives d'un pareil projet ferroviaire avant 1896⁴.

En revanche, plus au sud, une nouvelle liaison intéresse particulièrement la diplomatie française : la ligne Lommersweiler – Trois-Vierges – Gouvy. L'ambassadeur français Courcel à Berlin a l'occasion d'entretenir le Quai d'Orsay à plusieurs reprises sur ce projet de liaison des réseaux belge et grand-ducal avec la ligne allemande de l'Eifel actuellement en construction : la *Vennbahn*. Le 9 juillet 1884, il transmet les termes précis de la convention conclue entre le gouvernement impérial allemand et le Grand-Duché. Il remarque que le règlement « stipule même pour la partie de la ligne située en territoire luxembourgeois l'application permanente des règlements d'exploitation allemands »⁵. Début janvier 1887, l'attaché militaire français, sans doute attiré par l'avancement des travaux allemands dans l'Eifel, demande au vice-consul de France à Arlon Maurice, de fournir un rapport détaillé sur

¹ LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges...*, 1b, p. 411.

² SHD/DAT, 1M 1454, Derrécagaix (Bruxelles) au général Farre, ministre de la Guerre (Paris), le 5 juin 1880.

³ *Ibidem*.

⁴ Voir notre chapitre sur les lignes Louvain – Aix-la-Chapelle et Stavelot-Malmedy.

⁵ DDF, 1^e série, t. V, n^o 335, p. 347, De Courcel (Berlin) à Jules Ferry (Paris), le 9 juillet 1884.

la question¹. Le vice-consul est immédiatement attiré par la multitude des débouchés ferroviaires du Grand-Duché vers le territoire belge. Ce dernier envoie un rapport assez alarmiste au ministre de France à Bruxelles Bourée afin de l'avertir du danger potentiel que constituent les liaisons ferroviaires belgo-allemandes et belgo-luxembourgeoises. Le rapport suit alors le canal classique du Quai d'Orsay vers le ministère de la Guerre dirigé à l'époque par le général Boulanger. Il est conservé dans les archives du 2^e Bureau relatives au réseau ferroviaire luxembourgeois². A notre connaissance, il s'agit d'un des premiers rapports de renseignements français qui s'alarme nettement des progrès ferroviaires réalisés par l'Allemagne à proximité de la frontière belgo-luxembourgeoise. Nous sommes alors dans une période de tension aiguë entre la France et l'Allemagne, période qui culminera avec l'affaire Schnaebelé.

En premier lieu, le vice-consul met en garde sa hiérarchie sur le danger d'une reprise par la direction impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine de la ligne Kautenbach – Wilz (vers Bastogne) :

« La ligne de 'Kautenbach à Wilz' est un chemin de fer isolé, complètement détaché du réseau Prince Henry, et son exploitation est par conséquent coûteuse ; dès qu'elle se prolongera jusqu'à Bastogne et qu'elle sera exploitée par la Cie Prince Henry jusqu'à la frontière belge (Wardin) son exploitation sera ruineuse. Aussi certains gros actionnaires du Prince-Henry espèrent-ils que l'Alsace-Lorraine reprendra dans un but stratégique, l'exploitation d'une ligne que la Cie ne s'est résignée à construire que moyennant une concession de riches gisements de minerais de fer à proximité de la frontière française »³.

Toujours selon le vice-consul, la direction impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine tient beaucoup à obtenir ce tronçon qui porterait à trois le nombre de jonctions avec la frontière belge contrôlées directement par l'Allemagne. Les deux premières étant celles de Sterpenich – Klein-Bettingen et de Trois-Vierges – Gouvy. Le vice-consul fournit un plan en annexe pour illustrer ses propos où il indique par une croix rouge les liaisons transfrontalières. Surtout, le vice-consul indique que ces liaisons seront d'autant plus dangereuses lorsque sera réalisée la voie stratégique de l'Eifel, qui n'est pas encore achevée mais qui suscite déjà l'intérêt du personnel diplomatique français. La *Vennbahn* est dessinée en rouge sur le plan

¹ SHD/DAT 7N 1153, Lebon, attaché militaire français (Bruxelles) à Ferron, ministre de la Guerre (Paris), le 24 janvier 1887.

² SHD/DAT 7N 1163, MAEF, Direction Politique au général Boulanger, Paris, le 14 février 1887.

³ SHD/DAT 7N 1163, Maurice, vice-consul de France (Arlon) à Bourée, ministre de France (Bruxelles), le 19 janvier 1887.

avec la ligne en cul-de-sac vers Malmedy s'arrêtant juste à côté de la frontière belge. La ligne de Trois-Vierges à Thionville qui traverse le Luxembourg du nord au sud complétera ce dispositif stratégique :

« ...cette grande ligne n'est pas encore stratégique, mais dès que celle de Trois-Vierges à Stolberg, point situé entre Aix-la-Chapelle et Düren par St With (sic), Weismes, Montjoie sera ouverte, elle formera le dédoublement indispensable de la grande ligne stratégique de l'Eifel allant de Cologne à Thionville par Trèves et suivant la Moselle de Trèves à Thionville. Il est même question de relier ces deux lignes parallèles par une ligne transversale de St-With vers Prüm et Gerolstein. J'ignore où en sont les travaux de ces lignes allemandes. Il existe une troisième ligne qui part du Rhin près de Coblenz et qui aboutit à Trèves, c'est la plus importante de toutes en ce sens qu'elle met Trèves et Metz en communication directe avec Coblenz. Cette ligne encore est dédoublée par celle de Creuznach récemment mise à double voie qui met en outre la formidable place de Mayence en communication avec Metz »¹.

Selon le vice-consul français, toutes ces lignes font manifestement partie d'un programme stratégique savamment prémédité au ministère de la Guerre impérial. Visiblement très impliqué dans cette affaire, le vice-consul de France à Arlon fournit encore le 8 février 1887 un plan détaillé du réseau ferroviaire luxembourgeois en différenciant les compagnies exploitantes, avec des précisions techniques sur la déclivité des pentes. Autant de détails qui pourraient s'avérer très utiles sur le plan militaire². Le rapport du vice-consul d'Arlon est confirmé par un rapport du ministre de France Legrand à la Haye. De son côté, l'attaché militaire français, le commandant Lebon, n'est guère loquace sur le développement des liaisons belgo-allemandes. Il se borne à enregistrer l'étude du vice-consul d'Arlon sans aucuns commentaires. Ses rapports sur la question ferroviaire se résument à quelques phrases sans aucune analyse sérieuse³. En mai et septembre 1889, alors que l'*Etoile Belge* s'émeut de la construction de la nouvelle « gare stratégique » de Trois-Vierges ou retrace l'historique de la domination allemande sur le réseau grand-ducal, Lebon se limite à nouveau à envoyer les articles sans les commenter⁴. L'avis de l'attaché militaire sur les progrès ferroviaires de l'Allemagne ne nous est connu qu'au travers d'un rapport de l'ambassadeur de France à La Haye Legrand. Selon ce dernier, l'attaché militaire français voit clairement derrière la liaison

¹ SHD/DAT 7N 1163, Maurice (Arlon) à Bourée (Bruxelles), le 19 janvier 1887.

² SHD/DAT 7N 1163, Maurice (Arlon) à Bourée (Bruxelles), le 8 février 1887.

³ SHD/DAT 7N 1153, Lebon (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), rapports du 24 janvier et du 8 février 1887.

⁴ SHD/DAT 7N 1153, Extraits de l'*Etoile belge*, 10 mai, 17 mai et 19 septembre 1889 envoyés par Lebon (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), le 17 mai et le 24 septembre 1889.

Stolberg – Lommersweiler – Trois-Vierges la main du ministère de la Guerre allemand car si l'Allemagne n'avait cherché qu'à garantir des débouchés au bassin de la Rhur,

«...la nouvelle voie serait venue s'embrancher de préférence sur la station belge de Gouvy qui l'aurait mise en relation immédiate tout à la fois avec le Luxembourg et avec la Belgique. Le choix de la première station située au nord du Grand-Duché semble indiquer qu'on a voulu se préparer un chemin pour nous atteindre par le Luxembourg sans emprunter le sol et sans violer la neutralité belge. Ce qui augmente les probabilités de cette hypothèse, c'est que l'armée qui prendrait cette direction pourrait facilement combiner et relier ses mouvements avec ceux des autres corps allemands¹ ».

Ainsi, toujours selon le rapport de l'ambassadeur français à La Haye, son attaché militaire estimerait qu'en construisant le chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Saint-Vith et en le prolongeant jusqu'à Trois-Vierges, les Allemands ont voulu ajouter aux trois lignes de concentration qu'ils possèdent déjà dans la direction de Metz (Mayence à Metz par Kreuznach ; Coblenze à Metz par Trèves ; Cologne à Metz par Euskirchen), une quatrième ligne aboutissant parallèlement à la grande forteresse de la Moselle et permettant aussi par Rodange et Mont Saint-Martin de déboucher sur Longwy. Le caractère pauvre de la région traversée par la *Vennbahn* vient encore alimenter les soupçons de l'ambassadeur français concernant sa prétendue utilité économique².

Cet empressement de Legrand à citer en exemple l'expertise technique du commandant Lebon, le peu de commentaires personnels de ce dernier suite aux analyses du vice-consul à Arlon, tout cela nous incite à penser que le commandant Lebon ne s'est guère investi dans cette problématique qui a surtout préoccupé le vice-consul d'Arlon et le ministre de France à La Haye. En l'absence de documents prouvant qu'une quelconque pression allemande a été exercée, il est difficile d'abonder totalement dans le sens du personnel diplomatique français. D'autant plus que le raisonnement sur lequel les deux diplomates fondent leurs réflexions stratégiques n'est pas convaincant. Rappelons d'abord que la « Hohe-Venn-Bahn » était souhaitée par les cercles de Malmedy, Eupen, Montjoie et Stolberg depuis 1873. Aucune initiative gouvernementale n'est à la base du projet. Qui plus est, il faudra dix ans à la direction des chemins de fer de l'Etat pour se décider à financer la ligne³. C'est beaucoup pour une ligne stratégique derrière laquelle est censée se cacher la main de Berlin ! Enfin, les

¹ SHD/DAT 7N/1163, Legrand (La Haye) à Flourens (Paris), le 23 février 1887.

² SHD/DAT 7N/1163, Legrand (La Haye) à Flourens (Paris), le 23 février 1887.

³ NILLES (Leon), *Der Bau von Eisenbahnen...*, p. 15-18.

arguments économiques avancés ne tiennent pas. Il était tout aussi intéressant pour l'Allemagne d'un point de vue commercial de ne pas passer par le territoire belge puisque la jonction de la *Vennbahn* à Gouvy aurait nécessairement impliqué une immixtion de l'Etat belge dans le trafic allemand. Rappelons que l'Etat belge avait racheté les droits d'exploitation de la ligne Spa – Gouvy au Guillaume-Luxembourg après la guerre franco-allemande. Ce droit de regard aurait vraisemblablement impliqué des taxes sur le trafic de ou à destination du sud-Luxembourg eu égard à la concurrence de la sidérurgie liégeoise avec celle de la Ruhr. Par conséquent, il était somme toute naturel que le Gouvernement impérial préfère une jonction avec le réseau Guillaume-Luxembourg déjà sous influence allemande. Contrairement au Grand-Duché, la Belgique ne faisait pas partie du *Zollverein*. Autant d'arguments qui viennent nuancer les affirmations péremptoires de la diplomatie française.

En définitive, les hauts cris du ministre de France à La Haye sont contrebalancés par les appels à la prudence du ministre de France à Berlin. En effet, celui-ci est mis au courant du rapport alarmiste de ses collègues et mène de son côté sa propre enquête. Il apparaît très vite aux yeux de l'ambassadeur qu'aucune pression militaire n'a été exercée dans l'établissement de la ligne comme l'indiquent son tracé relativement long et sinueux – l'objectif est surtout de desservir la moindre localité – et son mode de construction :

« D'une part, elle n'est pas plus courte que celle de Spa – Gouvy. De plus, elle présente des rampes de 1 à 70 millimètres et des courbes de 300 mètres. Ce qui prouve d'ailleurs que la jonction de cette voie avec le réseau luxembourgeois n'a pas de réelle utilité militaire, c'est que le Gouvernement impérial a mis peu d'empressement à l'exécuter. Votée en 1884 elle ne sera pas terminée avant deux ans. Les terrains ne sont pas encore acquis sur le territoire prussien, et l'on commence seulement à travailler au tunnel de Goidange qui se trouve sur la frontière. Les services que cette ligne d'intérêt local pourra rendre à l'armée allemande résulteront seulement de ce qu'elle est reliée à celle de l'Eifel (Euskirchen – Trèves). Celle-ci, qui n'a qu'un trafic peu considérable, a reçu une double voie dans un but stratégique. Elle sera probablement rattachée aussi par Gerolstein – Moyen (sic) – Andermont (sic) [Mayen – Andernach] à la ligne du Rhin de sorte qu'il y aura là plusieurs routes parallèles reliées entre elles par des voies transversales »¹.

Le ministre de France à Berlin est manifestement bien renseigné. La mise en service de la ligne Lommersweiler – Trois-Vierges est même encore plus tardive puisque l'ouverture au trafic date du 4 novembre 1889². Nous avons vu plus haut que la ligne Gerolstein – Mayen –

¹ *DDF*, 1^e série, t. VI, n° 484, p. 493-494, Herbettes (Berlin) à Flourens (Paris), le 26 mars 1887.

² *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 188.

Andernach n'est ouverte pour sa part qu'en 1895. Et ce n'est qu'à partir de 1910 que certaines sections de cette ligne seront dédoublées. Tout indique donc dans la politique ferroviaire poursuivie à l'époque en Allemagne, que la *Vennbahn* n'est pas une ligne militaire et que les Allemands ne sont pas occupés à constituer un réseau stratégique au plus près de la frontière belge. Le rapport de l'ambassadeur note en revanche un fait plus intéressant souvent oublié des stratèges qui focalisent leur attention sur les voies existantes. La densité du réseau luxembourgeois crée des opportunités inattendues en cas de guerre. Il suffirait parfois de peu de temps pour établir des liaisons stratégiques :

« On m'a également signalé un fait qui mérite d'être pris en considération par notre Etat-major : c'est la facilité avec laquelle les Allemands pourraient, en vingt-quatre heures, établir une jonction entre le terminus de la ligne alsacienne qui aboutit à la frontière près de Redange et notre ligne d'Husigny à Thil. Les deux lignes sont, en effet, au même niveau, tandis qu'il en est autrement près de Villerupt à cause des hauts-fourneaux situés sur ce point »¹.

Il nous reste à évoquer le cas de la ligne Pétange – Luxembourg. Une fois établie en 1886 la ligne Longwy – Pétange, il reste à créer son prolongement vers Luxembourg sans passer par le détour d'Esch – Bettembourg. Le projet lancé au début des années 90 provoque à nouveau de vives réactions. Le 27 octobre 1891, la compagnie Prince Henri demande la concession d'une ligne à voie unique de Luxembourg à Pétange par Merl, Dippach, Schouweiler et Niederkerschen. Moins d'un mois plus tard, la compagnie Guillaume-Luxembourg demande de son côté la concession d'une ligne Luxembourg – Pétange, si possible avec prolongation jusqu'à la frontière française, dans le but d'en confier l'exploitation, comme toutes les autres lignes de son réseau, à la Direction impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine. La volonté allemande de contrecarrer le premier projet est manifeste. Or, à terme, l'exploitation allemande de la ligne finirait par signifier la mort économique du réseau Prince Henri. En effet, le transport du charbon et du fer par la ligne de l'Attert (Pétange – Kleinbettingen vers Ettelbrück) apporte d'importants bénéfices au Prince Henri. Une fois la liaison Ettelbrück – Luxembourg – Pétange construite, le Guillaume-Luxembourg ne manquerait pas de dévier le trafic par cette liaison permettant de traverser de façon plus rapide et donc à moindre coût le Grand-Duché². Au point de vue des transports militaires, la ligne permet un accès direct de la forteresse française de Longwy à la capitale grand-ducale. Il est certain que la possibilité d'un raid français sur Luxembourg est d'autant plus envisageable en cas de guerre si une liaison

¹ *DDF*, 1^e série, t. VI, n° 484, p. 493-494, Herbettes (Berlin) à Flourens (Paris), le 26 mars 1887.

² FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen...*, p. 453.

ferroviaire directe est établie entre Longwy et Luxembourg. Elle permettrait de contourner le tronçon Esch – Bettembourg – Luxembourg sous influence allemande. Ce raid est déjà parfaitement envisageable du côté allemand et ce depuis longtemps puisque la ligne Trèves – Wasserbillig – Luxembourg a été inaugurée le 14 août 1861¹. L'ampleur des travaux réalisés dans la gare de Luxembourg au début des années 1890 fait d'ailleurs craindre aux Français que la station grand-ducale ne soit utilisée par les Allemands comme gare de ravitaillement :

« On ne s'explique pas autrement les deux immenses bâtiments contenant 40 fosses à machines, alors que la ligne exploitée dans le Grand-Duché n'est que de 190 kilomètres environ. Les quais d'embarquement sont bien supérieurs aux besoins du service ; enfin alors que les ateliers très importants de réparation de la ligne d'Alsace-Lorraine sont à Montigny-les-Metz, on a déjà construit dans la gare de Luxembourg un grand atelier de réparation »².

Un rapport de renseignements du 27 novembre 1891 signale même la manière de mettre sérieusement hors service le réseau grand-ducal en cas de guerre :

« ...il suffirait de faire sauter la machine d'alimentation établie au bord de l'Alzette à 1 kilomètre de la gare de Luxembourg, ou la pile du viaduc de la Pétrus, dans laquelle, en 1860, les Prussiens qui occupaient la forteresse fédérale, ont fait ménager une chambre de mine, dont le regard, en forme de lucarne, est très découvert et situé sur le bord du chemin du Pulvermuhl, à environ 3m50 du sol »³.

Il semble qu'au 2^e bureau français, les officiers n'accordent qu'une confiance limitée dans les dispositifs d'interruption des voies de chemin de fer préparés par les faibles troupes luxembourgeoises. En effet, depuis 1891, sous la pression du ministère de la Guerre, la diplomatie française cherche à obtenir des garanties concernant ces interruptions sur le réseau luxembourgeois mais se montre peu satisfaite de la collaboration des autorités luxembourgeoises⁴. La même attention aux dispositifs d'interruption luxembourgeois est accordée du côté belge. Si l'on en croit un rapport de la légation belge à Luxembourg fondé sur les propres affirmations du président luxembourgeois Eyschen, ces dispositifs existent bel et bien et sont soigneusement entretenus :

¹ FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen...*, p. 262.

² SHD/DAT 7N 1163, Note de renseignements, 2^e Bureau, Luxembourg, le 6 septembre 1890.

³ SHD/DAT 7N 1163, Note de renseignements, 2^e Bureau, Luxembourg, le 27 novembre 1891.

⁴ BORELLY-BITSCH (Marie-Thérèse), *Les relations franco-luxembourgeoises au début du XXe siècle*, in *Les relations franco-luxembourgeoises de Louis XIV à Robert Schuman*, Metz, 1978, p. 165. On notera avec intérêt que la même démarche sera employée par la diplomatie française concernant le développement du réseau ferroviaire belge dans le Luxembourg et qu'elle sera accueillie tout aussi froidement par la direction politique du ministère des Affaires étrangères belges. Voir notre chapitre sur la ligne de chemin de fer Stavelot-Malmedy.

« Des mines soigneusement entretenues et périodiquement inspectées sont établies partout aussi bien à la frontière de Longwy qu'à celle de Trois-Vierges sans parler de la capitale dont la topographie est bien connue et où convergent toutes les voies ferrées »¹.

Suite à ces renseignements transmis le 2 novembre 1893, le ministre des Affaires étrangères belge demande le 19 décembre 1893 au représentant belge à Luxembourg Hoorickx, des renseignements complémentaires sur l'emplacement des mines au Grand-Duché. Les informations du diplomate avaient été transmises au ministère de la Guerre qui s'était montré très intéressé par les renseignements fournis et avait demandé de poursuivre les investigations sur le sujet². Or, les discussions en cours sur la ligne Luxembourg – Pétange donnent l'occasion rêvée au diplomate belge pour interroger Eyschen sur les mesures de sécurité luxembourgeoises. Eyschen répond à Hoorickx que le point principal en discussion avec la compagnie Guillaume-Luxembourg est précisément le percement d'un tunnel que la compagnie voudrait éviter et que le Gouvernement exige dans le tracé comme pouvant servir éventuellement à l'obstruction de la voie. Quelques paroles prononcées par son collègue d'Allemagne et auxquelles Hoorickx n'avait d'abord pas attaché d'importance le confirment aujourd'hui dans l'idée que l'Empire voisin s'intéresse fortement aux pourparlers en cours. En revanche, sur l'emplacement des mines, le diplomate belge indique que le sujet est délicat et qu'il n'a pu obtenir que des renseignements généraux :

« M. Eyschen m'a encore dit que la ligne de Longwy possède sur le territoire luxembourgeois une série de ponts qu'il est aisé de détruire. Pour ce qui concerne la frontière allemande la ligne d'Ettelbruck à Trois-Vierges a neuf tunnels et autant de ponts qui peuvent à un moment donné être transformés en barrières infranchissables. Aux yeux du président du gouvernement, quinze jours ne suffiraient pas pour rétablir même provisoirement les chemins interrompus. Du reste, tous les ouvrages d'art étant apparents, un officier d'Etat-Major pourrait aisément d'un coup d'œil juger l'obstacle qui serait la conséquence de leur disparition. Lors de la destruction de la forteresse fédérale de Luxembourg on a eu ici une occasion d'étudier à fond la façon de faire jouer les mines »³.

¹ MAEB, IND, V, Hoorickx (Luxembourg) au Comte de Mérode-Westerloo (Bruxelles), le 2 novembre 1893.

² MAEB, IND, V, MAEB, direction politique au général Brassine, Bruxelles, le 4 janvier 1894.

³ MAEB, IND, V, Frédéric Hoorickx (Luxembourg) au Comte de Mérode-Westerloo (Bruxelles), le 22 décembre 1893.

Le représentant belge ne désespère pas cependant d'obtenir des informations supplémentaires car Eyschen lui accorde une grande confiance et lui a même proposé de faire avec lui quelques excursions au printemps pour reconnaître la topographie du pays¹.

Quoiqu'il en soit des mesures de sécurité luxembourgeoises, le contrôle de la ligne Luxembourg – Pétange devient par la force des choses un enjeu défensif majeur. Les deux nations rivales se disputent le terrain par compagnies ferroviaires interposées. La nouvelle de la construction d'une ligne de Luxembourg à Pétange parvient pour la première fois aux oreilles du 2^e Bureau français le 24 septembre 1891². A ce moment seule une société anonyme belge et la société des chemins de fer Prince Henri ont présenté un projet d'exploitation³. Cependant, dans le courant du mois de novembre, la société Guillaume-Luxembourg présente un projet concurrent. Afin de mettre toutes les chances de son côté, le Guillaume-Luxembourg ne demande aucun subside à l'Etat⁴. Dès ce moment le Prince Henri et le Guillaume-Luxembourg vont se livrer une lutte acharnée qui durera plus de trois ans. Si la compagnie Prince Henri l'emporte, une nouvelle station devra être construite à la limite occidentale de la ville, sur l'emplacement des anciennes fortifications, ce qui semble convenir davantage à l'opinion publique luxembourgeoise que l'agrandissement de la gare actuelle proposé par le Guillaume-Luxembourg⁵.

Le 2^e Bureau français multiplie les rapports dans lesquels il met clairement en garde les autorités militaires françaises sur la stratégie ferroviaire allemande au Luxembourg. Un parallèle est fait avec la nouvelle liaison Trois-Vierges – Saint-Vith sur laquelle ont été observées des troupes prussiennes qui s'entraînaient à des manœuvres d'embarquement⁶. La gare de Karthaus située en Allemagne juste avant le point frontière de Wasserbillig est, toujours selon le 2^e bureau, aménagée « pour faciliter les transports de troupes dans la direction du réseau luxembourgeois⁷ ».

En mars 1893, alors que l'affaire n'est toujours pas conclue, le 2^e bureau français recolt le témoignage d'un ingénieur du Prince Henri qui raconte que la compagnie a reçu des

¹ *Ibidem.*

² SHD/DAT 7N 1163, Note de renseignements, 2^e Bureau, Luxembourg, le 24 septembre 1891.

³ SHD/DAT 7N 1163, Note de renseignements, 2^e Bureau, Luxembourg, le 29 septembre 1891.

⁴ SHD/DAT 7N 1163, Note de renseignements, 2^e Bureau, Luxembourg, le 12 novembre 1891.

⁵ SHD/DAT 7N 1163, Note de renseignements, 2^e Bureau, Luxembourg, le 12 décembre 1891.

⁶ SHD/DAT 7N 1163, Note de renseignements, 2^e Bureau, Luxembourg, le 12 décembre 1891.

⁷ SHD/DAT 7N 1163, Note de renseignements, 2^e Bureau, Luxembourg, le 26 décembre 1891.

intimidations de la part du Guillaume-Luxembourg. La compagnie sous influence allemande menace de dévier le trafic vers Longwy par Bettingen et Athus afin d'assécher les bénéfices de la ligne de l'Attert si le Prince Henri continue à revendiquer la concession de la ligne Pétange – Luxembourg¹. Or, la compagnie du Prince Henri n'a pas de grands capitaux. Selon une note du 1^{er} juin 1893, « il y aurait un bien grand intérêt, aucune décision n'étant encore prise, à savoir si des capitaux français ne seraient pas très utilement placés dans une affaire semblable qui intéresse au plus haut degré notre défense nationale² ». A la fin du mois de novembre 1893, le 2^e bureau suggère à nouveau aux autorités françaises d'intervenir pour éviter que le Prince Henri n'ait à souffrir d'une guerre des tarifs dont il serait passablement affecté³.

Le 16 novembre 1894, une réunion a finalement lieu à Luxembourg qui réunit, d'une part le directeur général des Travaux publics et le directeur général des chemins de fer et d'autre part, les représentants du Prince Henri et du Guillaume-Luxembourg, respectivement Monsieur Urban président du conseil d'administration habitant Bruxelles et Monsieur von Michiels de la direction impériale des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine. Malgré des conditions très avantageuses offertes par le Guillaume-Luxembourg, la compagnie Prince Henri qui possède légalement un droit de préférence se montre inflexible⁴. Au cours de cette réunion, les mesures de sécurité à prendre sur la ligne en cas de guerre sont discutées comme dans le cas du raccordement de Mont-Saint-Martin. Le procès-verbal de la réunion indique que la ligne doit comprendre « un pont métallique de 18 m d'ouverture contenant des dispositifs de rupture ». Le texte de la convention ne fait pas mention de ce dispositif mais une lettre du directeur du Prince Henri le 22 novembre 1894 confirme bien que ce pont est une condition sine qua non pour la concession de la ligne⁵. Le projet de tracé proposé par le Prince Henri est accepté par les chambres luxembourgeoises le 23 décembre 1894 mais il fait l'objet de vives critiques de la part des députés du canton d'Esch ; ceux-ci font remarquer que le tracé de la nouvelle ligne néglige les plus importantes communes de leur circonscription, ce qui ralentit le commencement des travaux⁶.

¹ SHD/DAT 7N 1163, Note de renseignements, 2^e Bureau, Luxembourg, le 29 mars 1893.

² SHD/DAT 7N 1163, Note de renseignements, 2^e Bureau, Luxembourg, le 1^{er} juin 1893.

³ SHD/DAT 7N 1163, Note de renseignements, 2^e Bureau, Luxembourg, le 29 novembre 1893.

⁴ SHD/DAT 7N 1163, Note de renseignements, 2^e Bureau, Luxembourg, le 28 novembre 1894.

⁵ ANGDL, AE 376, *Chemins de fer, Divers (1898-1920)*, lettre de Paul Eyschen à Charles Rischar, directeur général des Travaux publics, Luxembourg, le 19 juillet 1898. Dans cette lettre, Eyschen résume les aléas de la concession.

⁶ SHD/DAT 7N 1163, Légation de France (Luxembourg) à Ministère des Affaires étrangères (Paris), le 24 janvier 1896.

Alors que les travaux sont sur le point de débiter, durant l'été 1898, un quiproquo surgit entre le Gouvernement luxembourgeois et la société Prince Henri concernant les ouvrages d'art à construire sur la ligne. En effet, dans un rapport du 14 octobre 1896, l'ingénieur en chef luxembourgeois avait fait remarquer maladroitement que « la partie du pont sur la Chiers pourra être réduite en conséquence si des circonstances internationales ne s'y opposent pas. A ce sujet, je ferai remarquer qu'en France, le Ministère de la Guerre se contente de tabliers démontables de 9 mètres de portée ». La direction du Prince Henri s'était naturellement empressée de sauter sur cette occasion pour réduire ses coûts de construction. C'est pourquoi elle s'était proposée dans un courrier du 6 novembre 1896, de construire un pont de neuf mètres d'ouverture à la place des dix-huit mètres prévus initialement. Peut-être distrait, le directeur général des Travaux publics luxembourgeois avait accepté sans discuter la proposition faite par la société concessionnaire¹. Mais lorsque les travaux débutent, Lefort, commissaire du Gouvernement pour les chemins de fer², réagit et réclame la construction d'un pont de 18 mètres d'ouverture comme stipulé dans le procès-verbal de la convention du 16 juin 1894. Le directeur du Prince Henri manifeste son étonnement. Il cherche à contourner l'obstacle en rappelant que sur la ligne Longwy – Mont-Saint-Martin, figure déjà un ouvrage qui permet d'intercepter la ligne. Ce pont possède d'ailleurs l'avantage d'intercepter aussi les trains en provenance de Bettingen et d'Esch, ce qui n'est pas le cas pour le nouveau pont à construire. Qui plus est, d'autres ouvrages d'art existent qui pourraient faire l'objet de mesures de sécurité :

« Au kilm. 18,760 de la nouvelle ligne vers Luxembourg, au passage de la route de Hollerich, nous construisons un pont métallique de 8 mètres d'ouverture ; un autre pont de 7 mètres d'ouverture, avec tablier métallique, se trouve au kilm 1.250 entre Pétange et Rodange. J'estime qu'en enlevant les tabliers métalliques de ces divers ouvrages, ainsi que ceux du pont établi près de la frontière française, on obtiendra le même résultat qu'en construisant le pont en question de 18 mètres »³.

Enfin la société Prince Henri indique encore dans le même courrier qu'il est désormais techniquement possible de détruire rapidement les culées et voûtes des ponts avec des cartouches de dynamite, sans prévoir nécessairement à l'avance des chambres de mine à cet

¹ ANGDL, AE 376, Eyschen à Rischard, Luxembourg, le 19 juillet 1898.

² Nous retrouverons plus tard le commissaire gouvernemental Lefort dans une mission de renseignements pour le compte de Paul Eyschen concernant les lignes de chemins de fer allemandes dans l'Eifel.

³ ANGDL, AE 376, Société des Chemins de fer et minières Prince Henri, lettre de la direction au commissaire Lefort, Luxembourg, le 29 juin 1898.

effet. Le courrier est transmis à la direction générale des Travaux publics. Rischard note dans la marge que la proposition faite par le Prince Henri lui paraît acceptable. Il soumet cependant celle-ci au président du gouvernement Paul Eyschen¹. La réaction d'Eyschen est intéressante car contre l'avis de son propre directeur des Travaux publics et de l'ingénieur en chef, il exige la réalisation du pont à ouverture de 18 mètres². Il n'est pas impossible que le Grand-Duché ait à nouveau été soumis, comme dans l'affaire du raccordement de Rodange – Mont-Saint-Martin, à des pressions allemandes ou du moins que Paul Eyschen se souvienne des récriminations de Berlin à l'époque où il était directeur général de la Justice. Ceci montre en tous cas le sérieux avec lequel le chef du Gouvernement luxembourgeois considère la problématique de l'interruption des voies de chemins de fer en temps de guerre ; ce qui tranche curieusement avec le laxisme du même Paul Eyschen en août 1914. En définitive, le pont de Cessingen avec tablier métallique de 18 mètres d'ouverture est avalisé par la direction générale des Travaux publics le 22 février 1899³. Plus aucun obstacle ne viendra ralentir la construction de la ligne. Outre les ouvrages d'art, il reste néanmoins des travaux considérables à effectuer à l'arrivée en gare de Luxembourg où une nouvelle station doit être construite en abattant les murs de l'ancienne forteresse. L'inauguration de la ligne a lieu le 6 septembre 1900⁴. Un article du *Temps* du 15 septembre 1900 commente cette inauguration non sans rappeler les pressions allemandes subies par le gouvernement luxembourgeois pour céder la ligne à la direction impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine. L'auteur de l'article se félicite de la décision prise en définitive par le gouvernement luxembourgeois :

« Cette décision peut être, jusqu'à un certain point, considérée comme favorable aux intérêts de la France. Comme la nouvelle ligne Luxembourg – Pétange – Longwy forme une voie directe de Coblenz à la frontière française, en passant par Trèves et Luxembourg, elle pourrait, en cas de guerre avec la France, fournir à l'Allemagne une nouvelle voie de pénétration qui lui permettrait d'investir Longwy en quelques heures et de transporter rapidement une armée et du matériel dans les Ardennes. Il était donc préférable que l'exploitation du nouveau réseau fût concédée à une compagnie dépendant d'un gouvernement obligé d'observer la neutralité entre les belligérants »⁵.

Si la position dominante de l'Allemagne sur le réseau ferroviaire luxembourgeois est quelque peu modérée par la présence du « second réseau » Prince Henri, on constate par ces différents

¹ *Ibidem*, note sur le document datée du 5 juillet 1898.

² ANGDL, AE 376, Eyschen à Rischard, Luxembourg, le 19 juillet 1898.

³ ANGDL, AE 376, Rischard à Eyschen, Luxembourg, le 19 juillet 1898.

⁴ ANGDL, AE 376, Ordre spécial d'E. Spruyt, directeur du chemin de fer Prince Henri, Luxembourg, le 25 août 1900. Ferdermeyer indique la date du 7 septembre. FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen...*, p. 454.

⁵ ANGDL, AE 376, extrait du *Temps*, le 15 septembre 1900.

exemples que le cabinet de Luxembourg est néanmoins soucieux de plaire à Berlin en sécurisant ses lignes de chemins de fer en provenance de France. Toutefois, une « épée de Damoclès » reste suspendue au-dessus du monopole allemand : le bail d'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg par la direction impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine expire en théorie le 31 décembre 1912. Prévoyante, l'Allemagne entame les pourparlers dès 1900 pour conserver la concession ! La direction impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine désire prolonger le bail d'exploitation du 1^{er} janvier 1913 au 31 décembre 1959. Outre des conditions financières avantageuses, elle garantit que les conventions du *Zollverein* en vigueur entre l'Allemagne et le Luxembourg ne seront pas dénoncées tant que les lignes Guillaume-Luxembourg seront exploitées par l'Etat allemand. Une partie de l'opinion publique luxembourgeoise est néanmoins opposée à cette tutelle allemande sur le réseau ferroviaire du pays. Durant toute la durée des négociations, le Gouvernement luxembourgeois attachera surtout un grand prix à se ménager des clauses de sauvegarde pour protéger l'économie luxembourgeoise en cas de conflit futur entre ses deux puissants voisins. Le souvenir de 1870 est encore dans les mémoires. A l'époque, les wagons dont disposait la compagnie de l'Est au Luxembourg avaient été subitement mis à la disposition des chemins de fer du Nord français pendant tout le temps de la guerre. Ni les plaintes des industriels, ni les réclamations du Gouvernement n'avaient réussi à amener un changement. C'est pourquoi, au cours des négociations, Eyschen insiste particulièrement auprès de son chargé d'affaires à Berlin pour qu'un « minimum de matériel soit déterminé tous les trois ans à l'effet de garnir en tout temps les lignes du Guillaume-Luxembourg »¹.

Le 30 mai 1901, contre toute attente, les actionnaires réunis en assemblée générale rejettent les propositions allemandes, estimant que les conditions ne sont pas suffisamment rémunératrices. Il semble en l'occurrence que la rivalité politique franco-allemande n'ait pas joué dans ce refus. Du côté français, on estime d'ailleurs qu'il serait délicat sur le plan diplomatique de promouvoir trop ouvertement un entrepreneur français. En revanche, le Quai d'Orsay suggère de faire pression pour une reprise du Guillaume-Luxembourg par une compagnie belge ou luxembourgeoise². Malgré ses espoirs d'un transfert d'exploitation, la diplomatie française doit rapidement déchanter. La pénétration pacifique allemande triomphe

¹ ANGDL, AE 2914, AE 2914, *Chemins de fer luxembourgeois : négociations avec l'Allemagne – Renouvellement du traité de chemins de fer de 1872*, Eyschen (Luxembourg) au Comte de Villiers, chargé d'affaires du Grand-Duché (Berlin), le 5 novembre 1900.

² DDF, 2^e série, t. I, n° 555, p. 659-661, *Note sur le projet de cession du chemin de fer Guillaume-Luxembourg à la direction générale impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine*, le 10 décembre 1901.

le 11 novembre 1902 par le renouvellement de la convention conclue entre le Grand-Duché et l'Empire allemand concernant l'exploitation des chemins de fer Guillaume-Luxembourg¹. Delcassé enregistre laconiquement la note du chargé d'Affaires de Luxembourg à Paris Vannerus lui signifiant la prolongation de l'exploitation du Guillaume-Luxembourg par l'Allemagne jusqu'en 1959. Le diplomate luxembourgeois s'efforce de rassurer la France en insistant sur le strict respect de la neutralité luxembourgeoise :

« La nouvelle convention, tout comme celle du 11 juin 1872, constate, entre autres stipulations, l'engagement par le Gouvernement allemand de ne poser ou laisser poser aucun acte qui ne fût en parfait accord avec les devoirs incombant au Grand-Duché comme Etat neutre. Cette déclaration, qui par elle seule doit déjà être considérée comme une consécration nouvelle de la neutralité du pays de Luxembourg, est renforcée encore par cette disposition importante nouvelle qui garantit l'exploitation et l'armement de nos voies ferrées du matériel nécessaire, même en temps de mobilisation de l'armée allemande, c'est-à-dire d'un matériel spécial neutralisé en temps de guerre, qui devra être suffisant pour assurer en tout temps les besoins du trafic de notre commerce et de notre industrie, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur »².

L'article II de la convention satisfait en effet pleinement la principale revendication du Grand-Duché qui réclamait depuis le début une clause de sauvegarde de la neutralité et de l'économie luxembourgeoises en temps de guerre, clause qui devait être exempte de toute forme d'ambiguïté³. Cette disposition ne rassure pas pour autant le gouvernement français. Eyschen, interrogé plus tard par le chargé d'affaires de France à Berlin, s'efforce néanmoins d'apaiser les suspicions françaises en précisant que parmi les clauses du traité, figure également l'obligation d'un ratio de 90% d'employés luxembourgeois sur le réseau

¹ *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 28, 16 avril 1903, p. 417-432, *Loi du 3 avril 1903, portant approbation de la convention conclue entre le Grand-Duché et l'Empire allemand, le 11 novembre 1902, concernant l'exploitation des chemins de fer Guillaume-Luxembourg*.

² *DDF*, 2^e série, t. III, n° 227, p. 306-307, Vannerus, chargé d'affaires de Luxembourg (Paris) à Delcassé (Paris), le 8 mai 1903,

³ L'article II précise : « Le Gouvernement Impérial s'engage à ne jamais se servir des chemins de fer luxembourgeois, exploités par la Direction générale Impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, pour le transport de troupes, d'armes, de matériel de guerre et de munitions, et à ne pas en user, pendant une guerre dans laquelle l'Allemagne serait impliquée, pour l'approvisionnement des troupes, d'une façon incompatible avec la neutralité du Grand-Duché et ; en général, à ne poser ou à tolérer, à l'occasion de l'exploitation de ces lignes, aucun acte qui ne fût en parfait accord avec les devoirs incombant au Grand-Duché comme Etat neutre. Le Gouvernement allemand assume en outre l'obligation d'armer en tout temps les lignes affermées du matériel nécessaire répondant aux exigences d'une exploitation normale ». *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 28, 16 avril 1903, p. 419.

Guillaume-Luxembourg¹. Le respect de cet article fera il est vrai par la suite l'objet de plusieurs réclamations de la part des députés luxembourgeois².

Après la crise d'Agadir, la tension internationale et les incertitudes de l'heure poussent le Gouvernement luxembourgeois à exiger de la Direction impériale des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine, gestionnaire du réseau Guillaume-Luxembourg, un cahier des charges précis afin que soit respecté l'article II du Protocole final de la convention de 1903 même en cas de mobilisation allemande. Il s'agit de fixer dans le détail le matériel ferroviaire (locomotives, voitures, wagons) qui serait réservé au trafic intérieur et extérieur luxembourgeois en temps de guerre. Paul Eyschen attache un grand prix à ce que le commerce d'exportation soit pris en compte, ce qui est loin d'être évident si les deux plus proches voisins du Grand-Duché se font la guerre :

« Cette prétention de notre part, qui est d'un intérêt capital pour l'industrie nationale, à laquelle on doit garantir ses débouchés normaux n'a rien que de très justifié. (...) Ce matériel devra sans doute être celui qui est exigé par les besoins du trafic de notre commerce et de notre industrie à l'intérieur et à l'extérieur. Cette façon de voir est documentée dans un mémoire communiqué à l'Empire allemand le 6 novembre 1900, sans rencontrer de contestations à Berlin. (...) Toutefois, la fixation du nombre du matériel disponible étant devenue une mesure d'urgence par suite de la situation critique que traversent les Etats de l'Europe, je serais d'avis d'accepter pour le moment les propositions de la Direction impériale, formulées dans sa lettre du 2 octobre 1911, sous réserve de revenir à notre prétention en temps utile »³.

Cette volonté de maintien du trafic ferroviaire en cas de guerre franco-allemande afin de garantir la pérennité de l'économie luxembourgeoise, n'empêche pas pour autant Eyschen de multiplier à la même époque les déclarations rassurantes concernant le dynamitage des ouvrages d'art sur les lignes stratégiques. Selon ses propres déclarations, ces entraves à la progression des belligérants font partie des obligations inhérentes à la neutralité du pays. En 1910, dans un manuel de droit public consacré à la situation particulière du Grand-Duché, il parle en cas d'invasion de la résistance de tout le « peuple en arme » mais aussi du

¹ *DDF*, 2^e série, t. III, n^o 325, p. 417-418, Prinnet, chargé d'affaires de France (Berlin) à Delcassé (Paris), le 27 juin 1903.

² Ces réclamations sont consignées à plusieurs reprises dans les dossiers : ANGDL, AE 376, *Chemins de fer, Divers (1898-1920)* ; ANGDL, AE 2915 B, *Chemins de fer Guillaume-Luxembourg. Matériel à affecter au Guillaume-Luxembourg en cas de mobilisation de l'armée allemande (1891-1912)*.

³ ANGDL, AE 2915 B, *Chemins de fer Guillaume-Luxembourg. Matériel à affecter au Guillaume-Luxembourg en cas de mobilisation de l'armée allemande (1891-1912)*, Eyschen à Charles de Waha, directeur général des Travaux publics, Luxembourg, le 25 novembre 1912.

« dynamitage des viaducs, ponts et tunnels qui rendront le pays montagneux infranchissable »¹.

Nous sommes portés à croire qu'il s'agit là davantage d'une déclaration de principe de la part de l'homme d'Etat luxembourgeois car, avant la crise d'Agadir comme après, Eyschen déclare au moins à deux reprises qu'il croit peu à un passage des belligérants par le Luxembourg, qu'il soit belge ou grand-ducal. Le 14 novembre 1910, au cours d'une conversation avec le secrétaire général aux Affaires étrangères belge le Baron Léon Van der Elst, Eyschen émet l'opinion que, malgré la campagne faite dans la presse, le camp d'Elsenborn ne constitue pas une menace pour la Belgique. Si les Allemands avaient eu l'intention de s'en servir comme base d'invasion en Belgique, ils auraient selon lui prolongé le chemin de fer de Malmedy à Stavelot par une ligne rejoignant directement la grande ligne Cologne – Coblenz ; les lignes actuelles de Malmedy vers Aix-la-Chapelle, d'une part, et Gerolstein, d'autre part, ne sont pas outillées pour transporter des corps d'armée et du matériel de guerre². En vérité, les renseignements d'Eyschen sont complètement obsolètes. Les travaux de doublement de la *Vennbahn* ont été terminés l'année précédente. Quant aux travaux de doublement de la ligne d'Andernach à Gerolstein, ils viennent de commencer. Enfin Eyschen ignore sans doute que l'Allemagne, construite à grands frais depuis 1907, une ligne à double voie reliant précisément la jonction belge Stavelot – Malmedy à Remagen sur le Rhin par Weywertz, Jünkerath, Blankenheim et Dümpelfed. La ligne sera ouverte au trafic en juillet 1912³.

La crise d'Agadir et, on peut raisonnablement l'imaginer, les articles publiés à cette occasion concernant une violation probable des neutralités belge et grand-ducale⁴ contribuent à alerter

¹ EYSCHEN (Paul), *Das Staatsrecht des Grossherzogtums Luxemburg*, Leipzig, 1910, p. 22-23, cité d'après TRAUSCH (G.), *La stratégie du faible : le Luxembourg pendant la Première Guerre mondiale (1914-1919)*, in TRAUSCH (G.) (éd.), *Le rôle et la place des petits pays en Europe au XXe siècle*, Baden-Baden, Nomos ; Bruxelles, Bruylant, 2005, p. 54.

² MAEB, IND, IX, *Note confidentielle, Conversation du Baron Van der Elst avec M. Eyschen, Président du Gouvernement du Grand Duché de Luxembourg, le 14 novembre 1910*.

³ Voir supra notre chapitre sur les nouvelles liaisons ferroviaires entre la Belgique, la France et l'Allemagne.

⁴ Plusieurs journaux consacrent durant la période de tension de juillet à novembre 1911 des articles sur les voies de chemins de fer allemandes à la frontière belgo-luxembourgeoise. Le *Journal des Débats* du 4 septembre 1911, le *Journal des Droits de l'Homme* du 2 octobre ou le *Matin* du 9 octobre. Ce dernier journal consacre tout un article sur le perfectionnement des « voies de pénétration » allemandes. [Coupures de presse dans MAEB, IND, IX] Le Baron de Gaiffier, ministre de Belgique en Roumanie et futur directeur général des Affaires politiques au ministère des Affaires étrangères, réagit à l'article du *Journal des Débats* en indiquant à la direction politique des Affaires étrangères que « l'opinion que la concentration des troupes allemandes se fera entre Verdun et le Luxembourg est partagée par les personnages qui font des questions militaires l'objet de leurs études. Elle est notamment accréditée dans les Etats-majors roumain et suisse. Depuis 1900, la Suisse n'a plus de craintes au

Paul Eyschen sur les développements ferroviaires allemands dans l'Eifel. L'homme politique luxembourgeois voudrait vérifier par ses propres moyens si ces hauts cris sont justifiés. Toutefois, le Grand-Duché de Luxembourg ne dispose pas, en dehors de son personnel diplomatique, de service officiel de renseignements. C'est pourquoi Eyschen fait appel à un homme de confiance, Antoine Lefort, sous-commissaire de surveillance des chemins de fer depuis 1904 à Clausen, un faubourg de Luxembourg. Ce dernier effectue en septembre un voyage de Gerolstein à Saint-Vith et remet un rapport à Eyschen le 24 septembre 1911¹. Les renseignements collectés concernant le réseau allemand confirment les alarmes de la presse. Tout indique que la région est destinée à recevoir un grand nombre de troupes lors de la phase de déploiement de l'armée. Lefort note les grands projets en cours qui vont dans ce sens. On projette la construction d'une nouvelle ligne à voie unique sur la ligne de Mayen à Gerolstein entre Daun et Adenau. Le ministre des Chemins de fer allemands aurait promis qu'elle serait terminée en 1913. Des travaux d'agrandissement sont effectués à la station de Daun pour recevoir cette nouvelle ligne. Une autre ligne à voie unique est projetée entre Wittlich (ligne de la Moselle) et Gerolstein. Elle aurait selon Lefort « une grande importance stratégique ». Dans la même région, Lefort signale une troisième ligne projetée de Mayen à Karden (ligne de la Moselle)². Ces trois lignes figurent toujours à l'état de projet sur une carte réalisée par l'institut cartographique militaire belge en février 1913³. Elles ne seront pas construites lorsque la guerre éclate en août 1914¹.

sujet du passage des troupes allemandes par la rive gauche du Rhin. Ceci m'a été affirmé par Sir Coningham Green qui le tenait des autorités militaires fédérales. Par contre la direction des lignes stratégiques construites dans le district de Trèves depuis 6 ans incline les gens réfléchis à penser que l'aile droite allemande opérera par le Grand-Duché et le Luxembourg belge pour prendre de flanc le gros de l'armée française pendant la période de formation et se diriger ensuite sur Paris par la vallée de l'Oise. Si mon souvenir est exact, le Roi Charles me l'a dit dans un entretien dont j'ai rendu compte le 16 janvier 1910 ». Ces propos sont effectivement tenus par le Roi de Roumanie en janvier 1910 [MAEB, IND, IX, lettre de Gaiffier, ministre de Belgique en Roumanie (Bucarest) à Davignon, ministre des Affaires étrangères (Bruxelles), le 16 janvier 1910 et lettre de Gaiffier (Bucarest) à Arendt (Bruxelles), le 4 septembre 1911]. La brochure du *Soir* « Sommes-nous prêts » indique à cette époque que la presse a beaucoup fait état des préparatifs militaires allemands sur le front Saint-Vith – Trèves. Or, l'activité économique de cette région pauvre ne justifie pas l'augmentation constante des quais et des lignes. Les rédacteurs de la brochure pensent néanmoins qu'à ce danger viendra s'ajouter une surprise plus grande encore par le Nord-est de la frontière belgo-allemande où les installations ferroviaires sont également très bien développées avec le nœud ferroviaire de Düsseldorf. *Sommes-nous prêts? La situation militaire de la Belgique*, Bruxelles, Le Soir, (1911), p. 44-45. Sur les avertissements en provenance de Roumanie après la crise d'Agadir, voir DEVLEESHOUWER (R.), *Les Belges et le danger de guerre (1910-1914)*, Paris, Louvain, Nauwelaerts, 1958, p. 141-144.

¹ ARBOIT (Gérald), « Rien que pour vos yeux » : un rapport de renseignement opérationnel luxembourgeois de 1911, in *Hémecht*, n° 3, 2007, p. 345-350.

² ANGDL, AE 2112, *Lignes de chemins de fer construites par les Allemands. Rapport de M. Lefort (1911)*.

³ Les conditions dans lesquelles cette carte militaire belge a été réalisée ne sont pas précisées dans les archives des Affaires étrangères belges où elles se trouvent. La situation parfois approximative des localités allemandes indique bien qu'il s'agit d'un travail de renseignements. Confrontée avec le rapport Lefort, la similitude des informations ferroviaires figurées sur cette carte est étonnante même si elle comporte bien quelques différences ou renseignements supplémentaires. Ainsi la *Vennbahn* est représentée sur la carte militaire belge comme une

Sur le plan des réalisations concrètes, Lefort indique que les soumissions sont faites pour une ligne entre Polch (près de Mayen sur la ligne de Mayen à Coblenche) et Münstermaifeld dont on projette le prolongement jusqu'à la Moselle. Cette dernière ligne est en construction lorsque la guerre éclate². Les travaux les plus impressionnants repérés par Antoine Lefort sont ceux effectués au centre de l'Eifel dans la région Gerolstein – Pelm – Lissendorf – Junkerath où se constitue un gigantesque centre de triage de tout le trafic de la région sise à la gauche du Rhin. Ces travaux ne laissent aucun doute sur la vocation militaire d'un pareil dispositif car les quais militaires abondent et tout a été fait pour ralentir le moins possible le passage des trains aux croisements des différentes lignes :

« Une nouvelle ligne à double voie est en construction entre Hillesheim et Pelm. A Hillesheim elle se raccorde à la ligne en construction de Junkerath à Dümpelfeld (double voie) ; à Pelm, à celles de Daun – Mayen et de Trèves – Euskirchen. Gerolstein et Pelm seront à bref délai réunis en une seule gare de concentration, qui doit devenir d'après ce que j'ai entendu dire, la plus grande gare militaire de l'Allemagne. Deux grands quais d'embarquement et de débarquement s'y trouvent en construction ; il y a assez de place disponible pour en établir encore plusieurs autres. Les chemins d'accès de ces quais, de même que la ligne de Hillesheim à Gerolstein se rencontrent du côté ouest après avoir emprunté des passages supérieurs pour la traversée des voies. Tous ces travaux sont très importants et doivent coûter très cher ; ils seront terminés l'année prochaine, au printemps. A Lissendorf sur la ligne de Trèves à Euskirchen, la nouvelle ligne en construction de Dümpelfeld à Junkerath passe au-dessus du chemin de fer par un passage supérieur. Cette ligne est presque terminée ; on s'occupe de la pose des rails. Entre Lissendorf, qui possède un grand quai d'embarquement militaire et Junkerath les deux lignes courent parallèlement faisant l'effet d'une ligne unique à quatre voies. La station de Junkerath est en pleine transformation. Les voies sont haussées ; il y a été établi (sic) un quai d'embarquement militaire et plusieurs perrons neufs d'une longueur telle qu'ils pourront facilement servir à embarquer ou débarquer des troupes³ ».

La ligne qui doit relier le Rhin vers Remagen jusqu'à la frontière belge est en pleine construction. Elle doit passer elle aussi à Junkerath où elle croisera les autres grands axes de l'Eifel : « Du côté Nord-Ouest [de Junkerath], on travaille au raccordement de la nouvelle

ligne à voie unique alors que le rapport Lefort indique qu'elle est à double voie entre Aix-la-Chapelle et Saint-Vith. Soit les services de renseignements belges ont puisé aux mêmes sources que l'agent luxembourgeois pour établir cette carte ; soit des renseignements ont été transmis discrètement par voie diplomatique entre Luxembourg et Bruxelles étant donné l'intérêt manifesté par la Belgique concernant les dispositifs d'interruption ferroviaire du Grand-Duché. MAEB, IND, XII, Institut cartographique militaire, *Réseau ferré allemand le long de la frontière belge*, février 1913, carte 1/1.000.000.

¹ *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*

² *Übersichtskarte der Bahnen des westlichen Kriegsschauplatzes...*

³ ANGDL, AE 2112.

ligne à double voie vers Weiwertz. Cette ligne est presque terminée : on s'occupe de la pose des rails. A la station de Blankenheim sur la ligne de Trèves à Euskirchen, on travaille au raccordement d'une ligne à voie unique devant relier Blankenheim à Ahrdorf sur la ligne de Jünkerath à Dümpelfeld ». Cette dernière ligne à simple voie constituera une voie d'évitement utile si le nœud ferroviaire de Jünkerath est encombré. En revanche, la construction de la ligne à double voie vers Weiwertz, point de croisement avec la *Vennbahn*, a rendu inutile la prolongation de la ligne à simple voie de Call à Hellenthal vers le camp d'Elsenborn. Une fois que la ligne vers Weiwertz sera achevée, les rares convois exceptionnels qui débarquaient encore à Hellenthal pour franchir ensuite à pied (5 heures de marche) la distance qui séparait cette gare d'Elsenborn, seront supprimés. Au plus près de la frontière belge, tout semble indiquer que l'Allemagne améliore ses capacités de débarquement militaire, non seulement à proximité du camp d'instruction mais aussi le long de la frontière :

« Un petit chemin de fer militaire à écartement de 50 centimètres (sic) [60 centimètres] relie le camp à la station de Sourbrodt (sur la ligne de St-Vith à Aix-la-chapelle) distante de 2 kilomètres. Sourbrodt possède un grand quai d'embarquement militaire et plusieurs perrons très étendus. La ligne d'Aix-la-Chapelle à Saint-Vith est à double voie. La station actuelle de Büttchenbach (sic) [Bütgenbach] et celle de Weismes possèdent chacune des quais d'embarquement militaire. Il en est de même de la station de Saint-Vith, où en outre se trouvent déposés des grands stocks de charbon»¹ .

A la fin de son rapport, Lefort conclut : « Tous les travaux en voie d'exécution sont poussés fièrement. On travaille à tous les endroits à la fois pour avoir vers le mois d'avril de l'année prochaine un réseau complet de lignes stratégiques entre d'une part la frontière belge et d'autre part, le Rhin et la Moselle ». La date d'avril 1912 n'est pas citée au hasard. Il est probable que Lefort a eu l'occasion de recueillir les témoignages des employés des chemins de fer allemands ou de lire ces prévisions dans la presse. En effet, le rapport annuel pour 1911 de la *Linien – Kommandantür H* (direction de Cologne) envoyé à l'*Eisenbahnabteilung* à Berlin, qui concerne les travaux sur ligne de Remagen à Weiwertz, indique que l'objectif est bien d'achever les travaux de cet axe transversal reliant le Rhin à la frontière belge pour le 1^{er} avril 1912², ce qui correspond d'ailleurs à l'entrée en vigueur du nouveau plan de guerre

¹ ANGDL, AE 2112.

² BA-MA, PH3/174, *Beurteilung von Bahnbauprojekten mit verschiedenen Skizzen und Plänen (1868-1937), Projekt NR.832 : Ahrthalbahn*, « Auszug aus dem Reisebericht Teil VI der Linien-Kommandantür H 1911 ».

allemand¹ ; ce n'est sans doute pas un hasard. Le retard dans les travaux explique finalement le report de la date d'ouverture au 1^{er} juillet 1912.

Malgré ces renseignements alarmants de Lefort, Eyschen semble garder une confiance absolue dans la capacité du Grand-Duché à interdire aux belligérants l'usage de ses chemins de fer et doute même de leur intention de traverser la région montueuse des Ardennes. Dans une interview accordée au journal bruxellois le *Patriote* du 26 juin 1913, il affirme : « Nous avons jadis, le long des voies ferrées et des voies de communication importantes, miné des ouvrages d'art et nous avons toujours eu un personnel préparé à cette mission éventuelle »². Après la crise d'Agadir, Eyschen continue dans ses conversations diplomatiques à prêcher la confiance, y compris aux Anglais qui s'intéressent désormais à la problématique ferroviaire continentale³. Le 19 janvier 1912 Sir Allan Johnstone, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire anglais à La Haye, demande à Eyschen des renseignements sur le réseau ferroviaire luxembourgeois afin de constituer un mémoire sur les chemins de fer qui sera soumis au Parlement anglais. Eyschen s'exécute le 16 février 1912⁴. Les renseignements fournis semblent lacunaires aux yeux des Anglais car le 29 mars 1912, Sir Allan Johnstone demande des renseignements supplémentaires sur la longueur des lignes de chemin de fer « généralement quelconques » du Grand-Duché. A nouveau le chef du Gouvernement luxembourgeois satisfait à la demande du ministre anglais à La Haye Allan Johnstone dans un courrier du 29 octobre 1912⁵. On peut s'interroger sur l'objectif réel de cette demande de renseignements. S'agit-il d'une demande à des fins purement commerciales ? Le diplomate anglais ne va-t-il pas profiter de l'occasion pour communiquer également ces renseignements aux services de renseignements de l'armée anglaise que la problématique ferroviaire luxembourgeoise intéresse au plus haut point ? Le 20 mars 1914, le même Allan Johnstone communique à son gouvernement le fruit d'une conversation avec Eyschen. Selon ce dernier, indique le ministre plénipotentiaire anglais, les Allemands sont susceptibles de violer la

¹ Ce plan est revu annuellement. Les grandes transformations du plan allemand – notamment le lourd travail de réalisation des tables de transport des troupes par chemins de fer – sont élaborées pendant l'hiver. Le nouveau plan entre en vigueur le 1^{er} avril. Voir infra notre chapitre sur le plan de guerre allemand et la Belgique.

² *Ce que dit M. Eyschen, ministre d'Etat du grand-duché de Luxembourg*, in *Le Patriote* du 26 juin 1913, cité d'après TRAUSCH (G.), *La stratégie du faible...*, p. 54.

³ La réunion du 23 août 1911 du Comité Impérial de Défense a établi que le corps expéditionnaire britannique se déploierait dans la région de Maubeuge. Cette décision résulte de renseignements qui établissent que les Allemands traverseront la Belgique uniquement au sud de la Meuse. KEITH (Jeffery), *Field Marshal Sir Henry Wilson. A political soldier*, Oxford, University press, 2005, p. 98.

⁴ ANGDL, AE 376, *Chemins de fer, Divers (1898-1920)*, Eyschen (Luxembourg) à Sir Allan Johnstone (La Haye) le 16 février 1912.

⁵ ANGDL, AE 376, Eyschen (Luxembourg) à Sir Allan Johnstone (La Haye) le 29 octobre 1912.

neutralité de la Belgique par Aix-la-Chapelle mais non celle du Grand-Duché de Luxembourg. La configuration du territoire rend l'usage des routes dangereux et il en est de même des voies de chemin de fer qui sont jalonnées de nombreux ponts et viaducs aisément destructibles¹.

Toutes ces déclarations tranchent naturellement avec l'attitude pacifique des forces armées luxembourgeoises lors de l'entrée des Allemands au Grand-Duché le 2 août 1914². Certes, les maigres effectifs luxembourgeois (187 gendarmes et une compagnie de 176 volontaires)³ ne pouvaient prétendre s'opposer les armes à la main aux divisions allemandes qui traversaient le pays. Néanmoins ces effectifs étaient suffisants pour au moins exécuter les destructions qui auraient inmanquablement ralenti la progression des troupes allemandes. Dans les instructions transmises par Eyschen le 30 juillet 1914 aux gendarmes chargés de la surveillance des frontières, on ne trouve aucune trace d'un ordre de dynamitage des voies de communication en cas de franchissement de la frontière. Eyschen se contente de demander qu'on lui signale les événements les plus graves qui surviendraient à la frontière⁴. Un rapport de gendarmerie du 31 juillet 1914 en provenance de Grevenmacher attire néanmoins l'attention d'Eyschen sur l'état des chambres de mine du pont qui enjambe la Moselle. Celles-ci sont toujours scellées à l'aide de « pierres de taille cimentées » et « sont encore intactes »⁵. Dans la soirée du 1^{er} août, l'incident qui se produit à la gare de Trois-Vierges – gare d'un grand intérêt militaire puisqu'elle commande à la fois les lignes en provenance d'Allemagne et de Belgique ainsi que l'accès par le nord de tout le réseau grand-ducal – ne décide pas davantage Eyschen à prendre l'initiative de mesures plus audacieuses⁶. Eyschen renonce en

¹ *BDO*, VIII, doc. n° 332, Sir Allan Johnstone (La Haye) à Sir Edward Grey, secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères (Londres), le 20 mars 1914.

² TRAUSCH (G.), *La stratégie du faible...*, p. 54 ; CALMES (C.), *août 1914. Les protestations officielles luxembourgeoises contre l'invasion allemande*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXVIII, 1976, 4, p. 407.

³ Le bataillon des Chasseurs Luxembourgeois comptait en 1868 un peu plus de 600 hommes, progressivement réduits à 360-400 hommes et une dizaine d'officiers. La loi du 16 février 1881 supprime l'« armée luxembourgeoise » pour des motifs d'économie en s'appuyant sur la neutralité de 1867. Il subsiste néanmoins au Grand-Duché une compagnie de gendarmes et une compagnie de volontaires casernée à Luxembourg. SPANG (Paul), *Une conséquence du Traité de Londres de 1867 : la réforme de la Force armée luxembourgeoise*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XIX, 1967, 1, p. 75.

⁴ ANGDL, AE 404, *Rapports de gendarmerie concernant les préparatifs de l'invasion allemande*, lettre d'Eyschen à Monsieur le Major-Commandant de la Force Armée à Luxembourg, Luxembourg, le 30 juillet 1914.

⁵ ANGDL, AE 404, Der Wachtmeister Stations Kommandant (Grevenmacher) à Eyschen (Luxembourg), le 31 juillet 1914.

⁶ Cinq autos allemandes occupées par seize hommes font irruption dans la gare de Trois-Vierges vers 19 h. Le lieutenant du 69^e régiment d'infanterie de Trèves qui est à la tête du commando menace les gendarmes luxembourgeois d'ouvrir le feu s'ils opposent la moindre résistance. Le poste télégraphique luxembourgeois est jeté sur le sol, un double poste allemand est établi tandis qu'une partie du commando s'occupe à 150 mètres au

définitive, malgré un appel du bourgmestre de Clervaux à enclencher les dispositifs dont il avait mis tant de zèle à défendre les mérites auprès des compagnies ferroviaires et des gouvernements étrangers¹.

Le 2 août, les forces allemandes envahissent de grand matin le territoire grand-ducal. Eyschen communique cette information dès 8h du matin au ministre des Affaires étrangères français Viviani. Il indique que « les troupes allemandes ont pénétré par les ponts de Wasserbillig et de Remich, se dirigeant spécialement vers le Sud du pays et vers la ville de Luxembourg capitale du Grand-Duché ; un certain nombre de trains blindés avec des troupes et des munitions ont été acheminés par la voie de chemin de fer de Wasserbillig à Luxembourg où l'on s'attend de les voir arriver d'un instant à l'autre »². Un peu plus tard dans la journée, les renseignements militaires français indiquent que les troupes allemandes qui ont pénétré dans le Grand-Duché se dirigent vers Arlon : « Divers renseignements confirment que le 29^e régiment d'infanterie allemande occupe le Luxembourg. Une colonne marche vers la frontière belge, dans la direction d'Arlon. Des colonnes ont pénétré sur le territoire français et ont atteint Herserange et Longlaville. Le canon de Longwy a ouvert le feu sur elles »³. Viviani conclut rapidement à la violation de la neutralité belge par les Allemands dans la foulée de celle du Grand-Duché⁴. Mais ces renseignements concernant le franchissement immédiat des frontières françaises et belges sont démentis un peu plus tard. L'Etat-major de la Place forte de Liège déclare dans la soirée du 2 août au consul de France à Liège qu'il ignore totalement les renseignements communiqués par Paris concernant une éventuelle marche allemande vers Arlon⁵. L'ambassadeur français Klobukowsky indique de son côté que les communications avec Luxembourg sont coupées : les trains belges sur la ligne du Grand-Luxembourg ne circulent

nord de la gare d'enlever la voie ferrée en direction du territoire belge. Mais vingt minutes plus tard, une voiture occupée par deux hommes surgit. Les deux hommes expliquent que cet incident repose sur une erreur et que les soldats allemands vont se retirer immédiatement après avoir réparé les destructions opérées. Au cours de l'incident, le lieutenant allemand a explicitement demandé aux gendarmes luxembourgeois de se tenir tranquilles sinon ils seraient arrêtés. Au brigadier Mamburg qui lui rétorqua qu'il était sur un territoire neutre, l'officier allemand répondit qu'il le savait parfaitement mais qu'il agissait sur ordres. ANGDL, AE 404, communication téléphonique du Major-Commandant de la Force Armée luxembourgeoise à Eyschen, le 1^{er} août 1914 à 21h00.

¹ TRAUSCH (G.), *Le Luxembourg entre la France et la Belgique (1914-1922)*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXVII, 1975, 1, p. 8.

² DDF, 3^e série, t. XI, n° 564, Eyschen (Luxembourg) à Viviani (Paris), le 2 août 1914, 8h du matin.

³ DDF, 3^e série, t. XI, n° 593, Note de l'Etat-major Général de l'Armée, (Pièce extraite des Archives de la Guerre, Grand Quartier Général), Paris, 2 août 1914, 16h.

⁴ « Les renseignements du ministère de la guerre signalent qu'une colonne de troupes allemandes est en marche sur Arlon venant de Mersch et aurait ainsi violé la neutralité du territoire belge ». Ces renseignements s'ajoutent à d'autres rumeurs concernant le franchissement de la frontière belge. DDF, 3^e série, t. XI, n° 597, Viviani (Paris) à Pallu de la Barrière, consul de France à Liège, le 2 août 1914, 18h30.

⁵ DDF, 3^e série, t. XI, n° 620, Pallu de la Barrière (Liège) à Viviani (Paris), le 2 août 1914, 22h15 (reçu le 3 à 1h05).

plus au-delà d'Arlon¹. L'attaque de Longwy comme la violation du Luxembourg belge sont finalement démenties le lendemain². L'ambassadeur français à Bruxelles et l'attaché militaire français le commandant Génie conseillent tous deux la prudence au Gouvernement français car ils soupçonnent des manœuvres allemandes pour inciter les Français à pénétrer en Belgique les premiers³. Il faut attendre l'après-midi du 4 août pour que des informations de Klobukowski confirmées par les renseignements militaires belges indiquent bien l'entrée des troupes allemandes dans les Ardennes belges : « Les Allemands marchent sur Rodange, Martelange, Bastogne et le long de la ligne Prince-Henri ; droite allemande venant d'Aix-la-Chapelle »⁴.

Comme dans les termes de l'ultimatum posé à la Belgique le 2 août, les Allemands justifient leur entrée sur le territoire du Grand-Duché par la nécessité de protéger les voies de communication luxembourgeoises d'une attaque française imminente. De leur côté, la grande-duchesse Marie-Adélaïde et Eyschen envoient des protestations officielles auprès de l'Empereur Guillaume II et du secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères von Jagow⁵. Cette « résistance scripturaire » de la diplomatie luxembourgeoise ne convainc guère la France. Le 8 août 1914, comparant la résistance héroïque de la Belgique à la passivité grand-ducale, le président Poincaré confie à l'ambassadeur de Belgique à Paris : « ce pays n'a pas fait son devoir (...) la France aura à son égard les mains libres »⁶.

¹ Ce qui confirme une stratégie délibérée de la part des Allemands de couper les voies de communication vers le Grand-Duché comme le laissait entendre les instructions transmises au commando allemand de Trois-Vierges la veille. *DDF*, 3^e série, t. XI, n° 637, Klobukowski ministre de France à Bruxelles à Viviani, le 3 août 1914, 0h40 (reçu : 3h).

M. Klobukowski, Ministre de France à Bruxelles, à M. Viviani, Ministre des Affaires étrangères.

² « Dans le Luxembourg une division du VIII^e corps (16^e division) occupe en particulier Luxembourg. Détachement à Esch (1 bataillon). Rien de particulier à Longwy. Le franchissement de la frontière par une colonne est démenti ». *DDF*, 3^e série, t. XI, n° 643, Paris, Note de l'Etat-major général de l'Armée, Compte rendu de renseignements n° 15, Bulletin de renseignements n° 11, 3 août 1914, 7h30. Voir aussi la confirmation de cette information par le consul français à Liège. *DDF*, 3^e série, t. XI, n° 662, Pallu de la Barrière (Liège) à Viviani (Paris), 3 août 1914, 14h05 (reçu : 15h).

³ *DDF*, 3^e série, t. XI, n° 680 et n° 687, Lettres de Klobukowski (Bruxelles) à Viviani (Paris), le 3 août 1914, 17h23 (reçu : 18h25) et 18h56 (reçu : 21h50).

⁴ *DDF*, 3^e série, t. XI, n° 729, Klobukowski (Bruxelles) à Doumergue, ministre des Affaires étrangères (Paris), le 4 août 1914, 14h13.

⁵ *Livre gris luxembourgeois. La neutralité du grand-duché pendant la guerre de 1914-1918. Attitude des pouvoirs publics*, publié en janvier 1919, p. 1-8 ; CALMES (C.), *Août 1914. Les protestations officielles luxembourgeoises...*, p. 407 ; TRAUSCH (G.), *La stratégie du faible...*, p. 55 ; MELCHERS (Emile-Théodore), *Kriegschauplatz Luxemburg. August 1914-Mai 1940.* - Luxembourg, Imprimerie Saint-Paul, 1963.

⁶ MAEB, B.1, Luxembourg, lettre de Guillaume (Paris) à Davignon (Bruxelles), le 8 août 1914, citée d'après TRAUSCH (G.), *La stratégie du faible...*, p. 54-55.

B. Le camp d'Elsenborn : tremplin vers la Belgique ?

Les premières rumeurs d'achat par le Gouvernement allemand de terrains à vocation militaire dans les environs de Malmédy, apparaissent dans la presse en juillet 1893¹. Le ministre belge de la Guerre le général Pontus s'en émeut d'abord pour des raisons de sécurité, « spécialement le danger que pourraient présenter, pour nos compatriotes, les tirs qui y seront exécutés »². Il demande néanmoins aux Affaires étrangères de se renseigner « sur les autres conséquences de l'établissement de ces camps de manœuvres »³, ce qui laisse supposer au moins le début de précautions politiques dans le chef du ministère belge de la Guerre.

Les rapports du ministre de Belgique à Berlin Greindl dont l'autorité aux Affaires étrangères est quasi équivalente à celle du Baron Lambermont, vont jouer un rôle primordial dans la question. En effet, Greindl n'aura de cesse jusqu'à la fin de son mandat à Berlin que de mettre en doute le danger d'une violation de la neutralité belge par l'Allemagne. L'avis de l'illustre diplomate servira à bien des égards de boussole pour relativiser les craintes françaises concernant le camp d'Elsenborn et le développement du réseau ferroviaire dans l'Eifel allemand⁴. Dès ses premiers rapports sur le sujet, alors que l'implantation officielle du camp n'a pas encore été décidée, il minimise fortement l'information auprès du ministère des Affaires étrangères belges. Il est vrai, reconnaît-il, que Berlin est à la recherche d'un champ de manœuvres et de tirs suffisamment vaste et reculé pour accueillir le VIII^e corps d'armée. « On croit que le choix tombera sur les environs de Malmédy parce qu'il n'y a pas, paraît-il, dans la circonscription de ce corps, d'autre endroit approprié. Le but exclusif de l'établissement des champs en question est d'exercer les troupes aux grandes manœuvres et au tir avec le nouveau fusil à longue portée. On se fourvoierait en croyant y voir une pensée politique quelconque »⁵.

¹ SHD/DAT 7N 1154, Capitaine Hailiot (Bruxelles) au ministre de la Guerre, Etat-major, 2^e Bureau (Paris), le 19 juillet 1893.

² MAEB, IND, V, Général Pontus, ministre de la Guerre belge, au comte de Mérode Westerloo, ministre des Affaires étrangères, Bruxelles, le 12 août 1893.

³ MAEB, IND, V, Pontus au comte de Mérode Westerloo, Bruxelles, le 12 août 1893.

⁴ DIERCKXSENS (F.), *Jules Greindl. Leven en denken van een jong diplomaat*, mémoire de licence en Histoire (inédit), KUL, 1998 ; BITSCH (Marie-Thérèse), *La Belgique entre la France et l'Allemagne 1905-1914*, Paris, Sorbonne, 1994.

⁵ MAEB, IND, V, Greindl (Berlin) au Comte de Mérode Westerloo (Bruxelles), le 2 septembre 1893. L'information est transmise au ministre de la Guerre le 15 septembre 1893.

De son côté, l'attaché militaire français est beaucoup moins convaincu du caractère inoffensif du camp. Ses rapports ont également largement contribué à creuser un fossé entre les perceptions française et belge autour du camp de manœuvre allemand. Dès le mois de juillet, le capitaine Haillot souligne avec force l'importance stratégique de la région choisie : « La position stratégique de Malmedy est trop importante, en raison de sa proximité relative de toute la bouche de Meuse et du commandement qu'elle exerce sur toutes les voies ferrées et routes de la zone ardennaise pour qu'on puisse penser qu'après y avoir mis le pied, les allemands ne tâcheront pas de tirer de cette installation, si provisoire qu'elle puisse paraître au début, toutes les conséquences utiles dont elle est susceptible »¹. Dans un rapport du 3 septembre 1893, le capitaine Haillot confirme ses impressions du mois de juillet. Il rapporte son voyage effectué dans l'Eifel. D'abord en visite à Luxembourg, il a sauté sur l'occasion qui lui a été offerte là-bas par le ministre résident von Bulow de visiter cette région « fort curieuse ». Il n'est pas impossible qu'en agissant ainsi, le diplomate allemand cherchait à endormir la méfiance française décuplée par les articles de presse consacrés au camp d'Elsenborn. Après sa visite de la région environnante du camp, où il n'est pas entré pour ne pas susciter des tensions inutiles, l'attaché militaire n'en est pas moins retourné à Bruxelles convaincu que le camp était bien destiné à accueillir des troupes plus nombreuses en cas de guerre :

« Des quais de débarquement et des hangars jalonnent dès maintenant le développement futur d'un centre de mobilisation à la veille de s'organiser. Du reste, malgré les faibles effectifs en présence au camp, la plus grande partie des troupes est cantonnée, ce qui tendrait à faire croire que l'importance des constructions élevées jusqu'à ce jour est notablement inférieure à celle que lui attribuerait les informations de la première heure. (...) On ne saurait perdre de vue, à cet égard, les facilités que donne au ministère de la guerre prussien la création d'un centre militaire important à peu près au centre géométrique du pays compris entre le Rhin, la Meuse, la Moselle, et la Chiers »².

L'attaché militaire insiste particulièrement sur les deux opérations militaires qui pourraient être réalisées par une armée allemande à partir d'Elsenborn. Soit elle pourrait s'emparer facilement de la place forte de Liège, soit elle tenterait une percée à travers les Ardennes vers la Meuse française dans la direction du sud-ouest. Malgré le caractère montueux et sauvage de

¹ SHD/DAT 7N 1154, Capitaine Haillot, attaché militaire français (Bruxelles) à Loizillon, ministre de la Guerre (Paris), le 19 juillet 1893.

² SHD/DAT, 7N 1154, Haillot (Bruxelles) à Loizillon (Paris), le 3 septembre 1893.

la région, les nouvelles voies de communication laissent penser que cette opération est désormais possible, même si elle reste très ambitieuse :

« De là, par les 2 lignes de Rivage et de Pepinster, où simplement par voie de terre en un jour et une nuit, les éléments essentiels d'action d'un corps d'armée peuvent arriver à Liège et s'y installer presque sans coup férir. Face à la Meuse moyenne, c'est-à-dire au flanc gauche de notre IV armée, le camp nouvellement créé donne le moyen de procéder à travers l'Ardenne belge à une offensive stratégique précise et soutenue. Soit que la gare belge de Stavelot soit prise comme tête de ligne dans direction du S.O, – soit qu'un embranchement de 8 kilomètres, facile à établir entre Malmédy et Stavelot par la vallée de la Warche, vienne combler la cassure qui existe actuellement entre les réseaux des 2 pays, – une telle offensive disposerait, en effet, des lignes de pénétration suivantes : Trois ponts – Gouvy – Libramont – Bertrix – Bouillon ; Trois-Vierges – Ettelbrück – Bettingen – Autelbas – Longwy, avec les embranchements divergents de Marbehan à Montmédy par Virton, et de Bertrix à Gedinne, par Paliseul, et les transversales successives de Bastogne à Kautenbach, - de Marloie à Bettingen par Libramont et Marbehan, - de Paliseul à Pétange, par Bertrix, Virton, et Athus »¹.

L'attaché militaire français a bien compris tout le parti qu'on pourrait tirer du réseau belge dans le Luxembourg. Nous noterons au passage l'évocation de l'embranchement Stavelot – Malmedy qui n'existe pas encore à ce moment. Nous ne serons guère étonnés en 1903 de voir la France protester à hauts cris lorsque la Belgique et l'Allemagne concluront un accord pour l'établissement de cette jonction transfrontalière².

En revanche, lorsqu'il évoque la possibilité d'une traversée des Ardennes par voie de terre (sans utiliser les chemins de fer), l'attaché militaire français se montre plus prudent. Tout en employant le conditionnel, Haillot souligne dans son rapport que le flanc gauche de la IVe armée française serait menacé par une action des Allemands en Belgique. Il transparait assez bien, dans le style d'écriture employé, que Haillot a pleinement conscience de bousculer ici certaines idées toutes faites au sein de l'Etat-major français, d'autant que les informations transmises sont de nature à remettre sérieusement en question le plan de guerre français où la défense face à la Belgique demeure très lacunaire. Haillot clôture son rapport sur une touche d'amertume en déplorant les sentiments anti-français présents en Belgique. Car, dit-il, lorsqu'on fait remarquer aux militaires belges le danger que fait peser Elsenborn sur la place de Liège, ils se bornent à comparer l'action du camp allemand sur Liège à celle de Maubeuge

¹ SHD/DAT, 7N 1154, Capitaine Haillot (Bruxelles) à Loizillon (Paris), le 3 septembre 1893.

² Voir infra notre chapitre sur cette jonction.

sur Namur ; comparaison qui n'a pas lieu d'être selon l'attaché puisque cette place française a été améliorée dix-neuf ans avant celle de Namur¹.

La campagne de presse française contre le camp commence réellement à partir de novembre 1893. Elle touche non seulement la presse française mais également les milieux francophiles belges ou luxembourgeois. Le journal belge *Le Soir* du 5 novembre 1893 annonce qu'un membre de l'opposition luxembourgeoise compte dénoncer à la prochaine assemblée parlementaire la politique pro-allemande du ministre luxembourgeois Paul Eyschen. L'orateur de l'opposition reprendra la théorie du Congrès de Londres sur la neutralité du Grand-Duché et démontrera que la construction du camp d'Elsenborn constitue un danger d'autant plus grand pour le pays que l'Allemagne est maîtresse de ses voies ferrées². Le *Journal des Débats* dit dans son numéro du 21 novembre que l'Allemagne établit à Malmedy un camp d'instruction et d'observation. Le journal s'attache à prouver que l'Allemagne commettrait une faute de stratégie si elle voulait attaquer la France par la Belgique. Toutefois l'auteur de l'article souligne que l'Allemagne ne fait rien par hasard et se plaît par des questions insidieuses à instiller le doute dans l'esprit du lecteur : L'Empire se prépare-t-il déjà à tenir seul tête à la France et à la Russie réunies pour le cas où la triple alliance viendrait à se dissoudre ? L'Allemagne chercherait-elle à se tenir sur la défensive des deux côtés à la fois ? Ainsi le *Journal des Débats* suggère une corrélation entre l'établissement du camp de Malmedy et la construction des nouveaux forts de la Nied dans la région de la Sarre³. De son côté, le journal français *l'Eclair* publie dans son numéro du 28 novembre 1893 un article très engagé de l'ancien ministre des Affaires étrangères français Flourens. Ce dernier ajoute à la psychose générale en dressant le tableau des colonnes allemandes s'emparant de Liège et de Namur en quelques heures (sic) :

« Une colonne partie de ce camp et poussant droit devant elle, sera en deux heures à Liège, et quelques heures plus tard à Namur. Les postes-consignes de ces villes dépourvues de toute garnison sérieuse, n'auront qu'à livrer les clefs des fortifications au premier ulhan qui les demandera. Une colonne marchant vers le nord s'emparera d'Anvers, qui n'est pas plus sérieusement occupée, sans plus de retard et sans plus de difficulté. Les Belges ont trop d'esprit d'équité et de sens pratique pour supposer qu'un Gouvernement français, vraiment digne du nom de français, puisse accepter la

¹ SHD/DAT, 7N 1154, Capitaine Haillot (Bruxelles) à Loizillon (Paris), le 3 septembre 1893.

² *Le Soir*, 5 novembre 1893, extrait de presse in MAEB, IND, V.

³ Le contenu de l'article est rapporté par Greindl. MAEB, IND, V, Greindl (Berlin) au Comte de Mérode Westerloo (Bruxelles), le 28 novembre 1893.

prolongation d'un état de choses si manifestement combiné contre notre sécurité nationale »¹.

Début décembre paraît encore un article bien documenté dans l'*Indépendance belge*. Contrairement aux autres journaux qui versent vite dans le sensationnalisme, l'auteur anonyme – il signe son article de la lettre « a » – agrmente ses réflexions de notes de terrain prises suite à sa visite personnelle au camp. Il reconnaît que les arguments économiques avancés par la diplomatie allemande pour relativiser l'importance du camp sont recevables :

« C'est le bas prix des terrains qui est la pierre d'achoppement au point de vue des explications qu'on croit pouvoir vous donner sur le sens de l'établissement de ce camp de Malmédy. Le camp n'est ni offensif ni défensif ; il ne s'agit pas plus de la France que de la Belgique, mais des nécessités nouvelles auxquelles il a fallu parer et qui proviennent des nouvelles armes. Le fusil allemand a une trajectoire qui est rasante jusqu'à 40 mètres et tire avec précision jusqu'à 2,000 mètres ; la balle est meurtrière jusqu'à 4,000 mètres et peut donner des contusions graves jusqu'à 5,000 mètres. Si vous limitez votre polygone à 2,000 mètres, les balles qui s'égareront tueront des paysans et des vaches bien au-delà. Il faut donc de toute nécessité un champ de tir de cinq kilomètres. Allez chercher cela dans les environs des villes ou dans les pays riches ! N'est-il pas de bonne administration de choisir une contrée très pauvre, très peu peuplée et où le sol n'a pas de valeur ? Je reconnais volontiers que ce raisonnement est théoriquement inattaquable »².

Il est possible que l'auteur de l'article soit un officier belge car il agrmente aussi ses explications d'un schéma bien réalisé de la topographie des Ardennes belges et de ses principales voies de communication. Il soutient également ses raisonnements stratégiques par des notes de lecture du précis de géographie militaire des capitaines d'Etat-major belges Jeanne et Dufour³. En vérité, les arguments économiques justifiant l'établissement du camp dans cette région ont été acceptés par l'auteur comme pour mieux placer la contradiction déjà perceptible en début d'article. Ainsi, l'auteur prend à témoin le précis de géographie militaire belge pour souligner l'intérêt stratégique de la région choisie. Le hasard fait bien les choses :

« La ligne qui part de Metz-Sarrebourg est la plus directe et le développement donné par les Allemands au réseau des voies ferrées qui conduisent en Lorraine est très favorable à une concentration de leur armée de ce côté. Mais cette voie se heurte à des défenses artificielles considérables : « Pour tourner ces défenses, dit la géographie

¹ *L'Eclair*, 28 novembre 1893 ; MAEB, IND, V, Beyens (Paris) au Comte de Mérode Westerloo (Bruxelles), le 28 novembre 1893.

² *L'Indépendance Belge*, 5 décembre 1893 ; NA-UK, FO 10/590, Plunkett (Bruxelles) à Rosebery (Londres), le 5 décembre 1893.

³ DUFOUR (A.) (capitaine-commandant E.M.) et JEANNE (Victor) (capitaine E.M.), *Précis de géographie militaire*, Bruxelles, Ad. Mertens, 1890, 340 p.

militaire des capitaines d'état-major Dufour et Jeanne, professeurs à l'école d'application et à l'école militaire de Belgique, une armée allemande pourrait traverser l'Ardenne et le bas-Luxembourg en marchant du nord-est vers le sud-ouest : une voie ferrée nouvelle reliant Aix-la-Chapelle à Malmédy et Coblenze à Saint-Vith, décrétée depuis peu, permettra aux Allemands de concentrer des forces de ce côté de la frontière belge pour exécuter une opération de ce genre. Les forts de la Meuse ne gênent pas cette opération : mais ils ont l'avantage d'occuper les nœuds des voies ferrées devant servir à établir la ligne d'étapes de l'envahisseur et de favoriser les opérations que les Belges pourraient tenter pour attaquer l'armée allemande en flanc. Il est vrai que les corps chargés d'un mouvement tournant contre les défenses de l'est de la France, pourront se passer momentanément de chemin de fer sur leurs lignes d'étapes et utiliser, lorsqu'ils auront pénétré en France, les voies ferrées servant aux corps principaux qui seront partis de Metz. Ce mouvement est d'autant mieux possible, que de la Sambre à Verdun, la frontière française est peu protégée par des ouvrages de fortifications »¹.

Et l'auteur de présenter à dessein le parcours qu'il a suivi vers Malmédy comme pour mieux souligner le caractère carrossable de la route qui sépare Spa de la frontière allemande :

« La route de Spa à Francorchamps et de Francorchamps à Malmédy est superbe. Des pentes assez raides, mais une chaussée large et bien entretenue, une de ces routes empierrées chères aux vélocipédistes (...) Ce camp a beau être d'instruction, ce dont nous sommes convaincus (...) il n'en constituera pas moins un véritable organisme de l'attaque ou de la défense, prêt à marcher au premier signal (...) Voilà à quoi je songe en rentrant par Stavelot sur mon bidet. La route est encore bien belle ; on ferait de fameuses étapes sur ce terrain »².

Cet article agrémenté d'un beau schéma n'échappe pas à l'attention du ministre d'Angleterre à Bruxelles. Le schéma présente les principales routes et lignes de chemins de fer entre Malmédy et la frontière française. Pour cette raison, l'article est immédiatement transmis à l'*Intelligence Division* du *War Office*³. Même s'il est très sarcastique à l'encontre de l'Allemagne et de son choix prétendument innocent d'établir un camp d'instruction à proximité de la frontière belge, le raisonnement tenu par le collaborateur de l'*Indépendance nationale* est en définitive assez équilibré puisqu'il reconnaît néanmoins une certaine valeur aux arguments économiques allemands. Disons qu'à ses yeux, les Allemands ont fait d'une pierre deux coups en s'installant à Elsenborn.

¹ *L'Indépendance Belge*, 5 décembre 1893 ; NA-UK, FO 10/590, Plunkett (Bruxelles) à Rosebery (Londres), le 5 décembre 1893.

² *Ibidem*.

³ NA-UK, FO 10/590, Plunkett (Bruxelles) à Rosebery (Londres), le 5 décembre 1893.

L'avis du ministre de Belgique à Berlin est beaucoup moins nuancé. Dès le 28 novembre 1893, Greindl réagit virulemment contre la propagande française. Si les Français prenaient la peine de vérifier leurs informations, ils constateraient selon lui que le camp de Malmédy ne sera pas fortifié et n'a donc aucune vocation à être un poste d'observation vers la Belgique. Qui plus est, il juge les considérations stratégiques françaises proprement grotesques et rappelle que l'Allemagne ne nourrit aucune intention agressive à l'égard de la Belgique :

« Dans la province du Rhin où la culture est si développée, le choix des environs de Malmédy s'imposait. C'est le seul endroit où l'on trouve un vaste terrain relativement désert et qu'on puisse par conséquent acquérir sans trop de dépenses. Je me permets d'ajouter que pour concentrer une armée destinée à envahir la Belgique, Malmédy serait bien mal choisi. C'est un district sans ressources, relié au réseau prussien par un chemin de fer à une voie, à courbes de petit rayon et dépourvu d'installations suffisantes. Il serait bien plus avantageux de masser une armée destinée à pénétrer chez nous sur la ligne Cologne, Duren, Aix-la-Chapelle où elle trouverait tout ce dont elle aurait besoin. Il est inutile de dire en outre que dans mon esprit, ne peut pas entrer le soupçon d'un dessein agressif de l'Allemagne contre la Belgique »¹.

La direction politique du ministère des Affaires étrangères belge se range derrière l'avis de Greindl. Au sujet de l'article de Flourens, le ministre note début décembre avec une certaine pointe de mépris que « la situation politique que cet ancien ministre des Affaires étrangères occupe aujourd'hui et le peu de notoriété dont jouit le journal auquel il confie ses élucubrations nous sont des motifs suffisants pour ne pas nous émouvoir outre mesure de ses appréciations plus que singulières »². Ce mépris des avertissements et inquiétudes françaises constituera véritablement le fondement de la politique extérieure belge à l'avenir, alors que le personnel diplomatique et le 2^e Bureau français ne cessent de s'alarmer des progrès ferroviaires réalisés par l'Allemagne à la frontière belgo-luxembourgeoise. Ce dédain belge est contre-productif car il nourrira de façon inversement proportionnelle les soupçons français à l'encontre de la Belgique et de ses supposées accointances avec l'Allemagne.

En janvier 1894, la question du camp d'Elsenborn prend une tournure plus aiguë pour la Belgique lorsque le représentant de la Belgique à Luxembourg Hoorickx annonce solennellement que le camp est vraisemblablement un élément constitutif du plan de guerre allemand. Non pas pour passer par la Belgique dont on reconnaît le caractère infranchissable depuis la construction des forts de la Meuse, mais pour se défendre contre une attaque

¹ MAEB, IND, V, Greindl (Berlin) au Comte de Mérode Westerloo (Bruxelles), le 28 novembre 1893.

² MAEB, IND, V, Comte de Mérode Westerloo (Bruxelles) à Beyens (Paris), le 5 décembre 1893.

française par le sud du Grand-Duché de Luxembourg. D'après les renseignements collectés par Hoorickx auprès d'informateurs, l'Etat-major allemand est convaincu qu'il ne resterait de probable que le passage par les quelques kilomètres qui s'étendent de la ville de Luxembourg à la frontière sud. Les généraux allemands ne se fient nullement aux mines que le Gouvernement grand-ducal pourrait faire jouer pour rendre cette route impraticable :

« On est intimement convaincu dans les hautes sphères militaires allemandes que le premier choc aura lieu sur le territoire du Grand-Duché et on l'a déjà dénommé 'Bataille de l'Alzette'. Toutes les dispositions sont prises pour que l'armée allemande passe la frontière du Grand-Duché une demi-heure après que l'armée française l'aura franchie. La 'bataille de l'Alzette' est un thème étudié à fond par l'Etat-major allemand et l'établissement d'un camp à Malmédy n'est pas étranger à ces études. Depuis la construction des forts de la Meuse, il semblerait que le danger d'un passage par la Belgique est écarté »¹.

Les informations de Hoorickx sont prises suffisamment au sérieux pour être envoyées à Greindl « avec les réserves qu'elles comportent »². Greindl réagit par un courrier du 3 février 1894. Malgré sa conviction du caractère infondé des informations transmises, il a cherché à sonder lui-même jusqu'au plus haut niveau les autorités militaires berlinoises. Jusqu'à présent, ses efforts sont restés vains étant donné la discrétion qui convient à ce type de démarche. Il confronte cependant les informations en provenance du Luxembourg avec ses propres renseignements collectés quatre mois auparavant sur le plan allemand. Selon Greindl, il est exact que l'Etat-major allemand ne croit pas qu'en cas de guerre, l'armée française chercherait à pénétrer par Porrentruy et Bale ou par Belfort. Outre ces deux trouées et celle du Luxembourg, il en existe une quatrième par Nancy, Château Salins ou Marsal et Morhange. Jusqu'au mois d'octobre de l'année dernière, l'Etat-major allemand croyait que l'attaque éventuelle de l'armée française se porterait dans cette direction. Il avait même été question pour cette raison de fortifier Morhange. Le motif pour lequel l'Etat-major allemand pensait que la principale attaque des Français se dirigerait par la route de Nancy, Château Salins, Morhange est que ce plan de campagne est pour ainsi dire celui de l'Allemagne.

« Il n'est pas nécessaire d'être dans les secrets du gouvernement Impérial pour savoir comment il entend mener une campagne contre la France. Il est de notoriété publique et le chancelier l'a encore dit récemment au Reichstag lors de la discussion de la réforme militaire, que l'Allemagne bien résolue à ne pas provoquer une guerre, chercherait, si elle était mise dans la nécessité de la faire, à prendre l'offensive

¹ MAEB, IND, V, Hoorickx (Luxembourg) au Comte de Mérode Westerloo (Bruxelles), Très confidentielle, le 13 janvier 1894.

² MAEB, IND, V, Comte de Mérode Westerloo (Bruxelles) à Greindl (Berlin), le 19 janvier 1894.

stratégique. Dans ce but elle doit concentrer ses forces vers le point le plus vulnérable de la France et tenter de gagner le plus promptement possible Paris. Il est d'une haute importance d'occuper ou du moins d'assiéger la capitale de l'ennemi. Dans un pays de centralisation extrême comme la France, l'avantage qui en résulte est encore plus évident. La route la plus directe et la plus facile vers Paris est par l'Argonne, la plaine de la Champagne et le plateau de la Brie. Aussi, voyons-nous que le réseau des chemins de fer stratégiques et le système des fortifications de l'Allemagne ont été conçus de manière à concentrer l'armée sur une ligne dont le point extrême au Nord serait Metz, le point extrême au Sud, Strasbourg. Tout au plus l'aile gauche de l'armée Impériale s'étendrait-elle jusqu'à Colmar »¹.

Greindl ignore si le plan de guerre allemand a changé depuis. A défaut d'avoir pu collecter des informations supplémentaires, il livre ses premières impressions sur la « bataille de l'Alzette » décrite dans le rapport d'Hoorickx :

« Un pareil plan de campagne serait fort dangereux pour plus d'une raison. Il découvrirait l'armée française à une attaque de flanc et l'acculerait en cas de défaite à la frontière belge comme en 1870 à Sedan ; il la forcerait à suivre la vallée de la Moselle si difficile qu'on y a trouvé à grand-peine place pour le chemin de fer. Il faudrait un temps infini pour faire passer une grande armée par cet étroit défilé. Tout au plus pourrait-on concevoir que l'Etat-major français eût l'intention de détacher un corps par le Luxembourg pour se porter vers Trèves sur les derrières de l'armée allemande et pour y détruire le chemin de fer. Un pareil coup de main, s'il réussissait serait d'un grand avantage pour la France et ne serait pas contraire aux règles de la stratégie. Si c'est à ces proportions que devait se réduire la « bataille de l'Alzette » je n'y verrais rien d'in vraisemblable »².

Dans ce cadre, la création d'un vaste camp à Malmedy comme lieu de concentration de l'armée est une hérésie militaire. Greindl fait remarquer que Metz avec ses immenses logements et magasins est bien mieux situé pour surveiller le Luxembourg. Il est beaucoup plus près d'Esch que Malmedy. De plus un corps stationné à Malmedy serait fort éloigné du théâtre de la guerre, si les Français n'envahissent pas le Luxembourg³. Greindl cherche cependant à recouper ses propres considérations stratégiques par des avis plus autorisés. Le 10 février 1894, il envoie un rapport apportant la confirmation de ce qu'il avait précédemment exposé. Le diplomate belge tient ses informations de deux personnes très haut placées qui, selon lui, ne peuvent ignorer ce qui se dit au sein de l'Etat-major allemand. Selon ces personnalités préférant garder l'anonymat, l'éventualité d'un passage massif par le Grand-Duché de Luxembourg n'est guère probable. En revanche, le raid d'un petit corps français

¹ MAEB, IND, V, Greindl (Berlin) au Comte de Mérode Westerloo (Bruxelles), le 3 février 1894.

² *Ibidem*.

³ *Ibidem*.

n'est pas à exclure, raid qui viserait à couper les communications allemandes sur leurs arrières. Le principal motif pour lequel elles ne croient pas à une attaque sérieuse par le Luxembourg, est qu'une invasion par cette route conduirait à la vallée de la Moselle, c'est à dire une ligne d'opérations très défavorable à l'agresseur. Greindl en profite pour adresser un avertissement à Bruxelles. Au cours de sa conversation séparée avec ses deux informateurs, Greindl n'a pas manqué d'enregistrer le cynisme de ses interlocuteurs quant au respect de toute forme de neutralité. « Personne n'hésiterait à violer, disent-ils, une neutralité désarmée s'il y a utilité militaire à le faire. Cette dernière parole est à retenir et à méditer »¹.

Les informations de Greindl concernant le plan de concentration allemand s'avèrent relativement exactes lorsqu'on les confronte avec les documents historiques conservés sur le plan allemand². Selon ces documents, le dispositif allemand de concentration s'étend au sud jusqu'à proximité de Colmar. Au nord la première armée allemande doit se concentrer sur la frontière allemande à hauteur d'Echternach – Sierck – Thionville et Metz. Ceci indique que Greindl a vu juste pour la limite méridionale du dispositif de concentration mais que ce dernier est un peu plus étendu vers le nord que ne le conçoit le diplomate belge. Une partie de la première armée est bien massée devant la frontière luxembourgeoise³. Toujours selon les documents historiques conservés, l'objectif assigné à cette première armée serait défensif. Il s'agit de résister à un débordement français par Thionville qui chercherait à envelopper l'aile droite allemande. Dans ce cadre, qu'une bataille ait lieu sur l'Alzette ne paraît pas invraisemblable non plus, même s'il ne s'agirait là que d'un combat de seconde zone éloigné du principal théâtre de la guerre situé plus au sud, soit sur la Meuse entre Toul et Verdun, soit sur la Moselle en aval d'Epinal. Toute offensive dans cette direction inclurait une attaque sur Nancy, ce qui corrobore également les informations de Greindl⁴.

¹ MAEB, IND, V, Greindl (Berlin) au Comte de Mérode Westerloo (Bruxelles), le 10 février 1894.

² Les documents originaux ont disparu et il ne reste que des études réalisées au sein du département historique de l'armée allemande. Sur cette problématique complexe du plan de guerre allemand, voir notre chapitre sur le plan de guerre allemand et la Belgique.

³ BA-MA, RH61/96, [Anonyme], *Zusammenstellung der Aufmarschpläne von 1893/94 bis 1914/15*, [ca 1931 ?]. Le document a été entièrement édité dans EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROSS (G.P.) (éds.), *Der Schlieffenplan : Analysen und Dokumente*, Paderborn, 2006 p. 341-484.

⁴ BA-MA, RH61/347, DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan*, [ca 1935-1939], p. 18-20. Le document a été édité, commenté et traduit pour ses parties les plus importantes dans ZUBER (T.), *German War Planning, 1891-1914 : Sources and Interpretations*, Woodbridge, 2004, p. 49-121 ; ZUBER (Terence), *Inventing the Schlieffen Plan : German War Planning 1871-1914.*, Oxford, New-York, Oxford University Press, 2002, p. 141-144.

En revanche, nous restons stupéfaits en découvrant que Greindl se réfère encore bien des années après à ses informations stratégiques collectées en 1893-1894 ; en juillet 1901¹ et même en janvier 1909². Ceci témoigne bien des limites du diplomate belge dans les questions stratégiques. Greindl ignore que le plan allemand est modifié chaque année en fonction des nouveaux renseignements collectés au cours des derniers mois écoulés³. Ainsi, si les considérations de Greindl s'avèrent relativement pertinentes en 1894, il n'en est plus de même par la suite. A mesure que la région frontalière belge est reliée aux ponts du Rhin par un réseau de chemins de fer de plus en plus développé, à mesure que les gares de l'Eifel sont de plus en plus nombreuses à posséder de vastes quais de débarquement, il devient évident que la région du camp d'Elsenborn pourrait compter parmi les lieux de rassemblement en cas de guerre. Si Greindl n'avait pas été continuellement soucieux, en bon diplomate conservateur et antirépublicain, de soigner la réputation pacifique de l'Allemagne contre les accusations françaises, il aurait pu faire remarquer à la direction Politique des Affaires étrangères belges que l'établissement de lignes de chemins de fer, même économiques et l'établissement d'un camp militaire, même d'instruction et de manœuvres, pourraient avoir à l'avenir des conséquences stratégiques pour la Belgique. Rien n'empêchait en effet le ministère de la Guerre impérial de considérer à posteriori l'intérêt de ces lignes construites dans l'Eifel et de les améliorer pour les rendre conformes aux nécessités du transport des troupes et aux évolutions ultérieures du plan de guerre allemand, ce qui sera effectivement réalisé. Ce discours rassurant de Greindl tranche avec les avertissements de Brialmont qui à la fin du mois de février fait un discours très remarqué à la Chambre sur la situation militaire de la Belgique à l'occasion de la discussion du budget du ministère de la Guerre. Selon l'ingénieur militaire belge, considérant la forte augmentation des effectifs depuis 1870, les Allemands ont tout intérêt à étendre leur front de marche vers les frontières luxembourgeoises et belges⁴.

Les craintes belges sont connues en Allemagne. Au cours de la séance du Reichstag du 3 mars 1894, le Prince François d'Arenberg, représentant les intérêts du cercle de Malmedy, interroge

¹ MAEB, IND, VI, Greindl (Berlin) à de Favereau (Bruxelles), le 6 juillet 1901.

² « Il y a quinze ans l'Etat-major allemand croyait que l'attaque principale des Français se dirigerait vers Morhange par la route de Nancy, Château Salins ou Marsal. C'était aussi le point où il désirait la première bataille qui en cas de victoire lui ouvrirait la route la plus courte et la plus facile vers Paris par l'Argonne et le plateau de la Brie. Il n'y a pas de raison de croire que les idées de l'Etat-major allemand se soient modifiées depuis. C'est donc du côté de Morhange que le gros des forces allemandes serait massé » MAEB, IND, VIII, Greindl (Berlin) à Davignon (Bruxelles), le 16 janvier 1909.

³ GROENER(W.), *Lebenserinnerungen. Jugend, Generalstab, Weltkrieg*, Göttingen, 1957, p. 72 ; STAABS (H. von), *Aufmarsch nach zwei Fronten*, Berlin, 1925, p. 24.

⁴ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séances du 23 et du 27 février 1894, p. 691-696 et p. 700-710. Voir infra notre chapitre sur le système défensif belge.

le ministre de la Guerre au sujet du camp d'Elsenborn qui effraie tant les populations locales mais également le voisin belge. Le général Bronsart de Schellendorf répond que l'administration militaire a cherché un emplacement, non pour établir un camp important sur un point stratégique mais uniquement pour apporter l'instruction technique aux troupes sans avoir à payer des dommages pour les dégâts causés à la campagne lorsque les manœuvres en terrain varié se font sur des domaines n'appartenant pas à l'état. Selon les propres paroles du ministre, « les gens qui y ont rattaché des combinaisons militaires sont des stratégestes de troisième ou de quatrième ordre »¹. En réalité, plusieurs journaux militaires ont d'ores et déjà consacré des analyses stratégiques à la question, où ils balaient d'un revers de main l'argumentation allemande. Certes, l'emplacement du camp est idéal pour un champ de tir, certes, les coûts liés aux servitudes militaires seront moindres en raison du faible coût des terrains dans cette région pauvre, il n'empêche que le choix de l'emplacement ne peut pas être dénué totalement de toute arrière-pensée stratégique².

L'attention de la diplomatie autour du camp se tasse dans les premiers mois de l'année 1894 avant de renaître suite à une campagne intensive de la presse française sur la question en juillet-août 1896. Le journal le *Matin* publie les 8 et 11 juillet 1896 deux articles très alarmistes sur le camp d'Elsenborn. Le camp y est décrit comme une pointe contre la Belgique mais aussi contre les provinces françaises du Nord. Le journaliste invente même le néologisme stratégique de « trouée de Malmedy » ; pour mieux impressionner ses lecteurs, il dresse le tableau de travaux gigantesques qui mobilisent toute une région³. Un article paru dans la *Patrie* du 10 juillet 1896, relatif au camp de Malmedy est intitulé : « l'invasion de la Belgique ». L'avertissement est lancé : « En dévalant des Hautes Fagnes par marches forcées, en une seule étape, en huit heures de marche, c'est-à-dire en un seul jour, les troupes allemandes seront aux portes de Liège et occuperont les premiers forts de la Meuse »⁴. Le correspondant de ce journal à Bruxelles, qui signe Jules Bogaert, y rend compte d'une conversation qu'il aurait eue avec un officier supérieur allemand, lequel lui aurait dit, entre autres choses extraordinaires, que les forts de la Meuse font partie du système allemand de défense et d'attaque dans une guerre éventuelle contre la France⁵. Dans *L'Echo de l'armée* du 3 août 1896, le Capitaine Bride est plus circonspect. Il pense que ce camp constitue une

¹ MAEB, IND, V, Greindl (Berlin) au Comte de Mérode Westerloo (Bruxelles).

² Le *Journal des sciences militaires* a consacré un article sur le camp d'Elsenborn dans son numéro de février 1894. Voir aussi *La Belgique militaire* 3 décembre 1893, p. 587-590.

³ Le *Matin*, 8 juillet et 11 juillet 1896 ; MAEB, IND, V, Anethan (Paris) à Favereau (Bruxelles), le 8 juillet 1896.

⁴ *Patrie*, 10 juillet 1896 ; MAEB, IND, V, Anethan (Paris) à Favereau (Bruxelles), le 10 juillet 1896.

⁵ *Patrie*, 10 juillet 1896 ; MAEB, IND, V, Anethan (Paris) à Favereau (Bruxelles), le 10 juillet 1896.

diversion de la part des Allemands qui cherchent à attirer l'attention des Français en leur faisant croire qu'ils attaqueront massivement par la Belgique tandis qu'ils continueront à concentrer le gros de leurs troupes face à la frontière française. Le capitaine Bride adopte une position cynique quant à l'éventualité d'une violation de la neutralité belge par l'Allemagne :

« Cette éventualité n'est point faite pour nous déplaire. Avec nos idées chevaleresques, notre tempérament loyal et peu utilitaire, nous n'aurions point osé prendre l'initiative de l'invasion d'un Etat neutre. Les Prussiens nous éviteront le remords d'un acte malhonnête. En pénétrant en Belgique, ils nous autoriseront à les suivre et peut-être la manière dont ils agiront dans ce pays, nous fera-t-elle considérer par ses habitants comme des libérateurs. Ce ne serait point la première fois (...) »¹.

Dans le courant du mois d'août 1896, le journal bruxellois le *Petit Bleu* consacre une série-fleuve intitulée « Les Allemands à la frontière de la Belgique » avec une abondance de dessins figurant le camp d'Elsenborn. Sans affirmer péremptoirement que le camp est destiné à envahir la Belgique, le *Petit Bleu* conclut sa série en prêtant à des officiers belges en manœuvre à la frontière un jugement tout aussi soupçonneux : « Dans le vague sourire par lequel les trois officiers accueillirent cette boutade, en se tordant les moustaches, nous avons cru pouvoir lire cette réflexion. Non, le camp d'Elsenborn n'est pas un sanatorium. Mais à coup sûr, c'est une énigme »².

L'attaché militaire français Haillot persiste de son côté à adopter un ton très alarmiste lorsqu'il parle du camp. L'heure n'est plus à la modération. Comme en 1893, il déclare face aux hésitations des articles de presse ne pas vouloir voir le camp à travers le prisme de ses installations actuelles mais bien à travers le potentiel stratégique qu'il recèle ; d'autant plus que la région isolée dans laquelle il se trouve ne permet pas d'avoir une idée jour après jour des arrivages de troupes en provenance du Rhin. Or, déclare Haillot, il suffirait de 36 heures aux troupes allemandes pour « sauter sur Liège (...) avec ou sans ultimatum au Gouvernement du Roi Léopold dont la faiblesse en pareille occurrence, sous l'emprise de considérations multiples, pourrait, on ne saurait trop le prévoir, aller jusqu'à la complicité »³. Haillot semble très préoccupé de donner dans le cadre de ses rapports des solutions pour contrer la menace allemande. Il suggère audacieusement, à l'instar dit-il de la mission accomplie par les diplomates français au Grand-Duché de Luxembourg, de chercher à créer

¹ *L'Echo de l'Armée*, 3 août 1896 ; d'Anethan (Paris) à de Favereau (Bruxelles), le 5 août 1896, MAEB, IND, V.

² NA-UK, FO 10/658, *Le Petit Bleu*, 14 août 1896, annexe au rapport d'Adam (Bruxelles) à Salisbury (Londres), le 15 août 1896.

³ SHD/DAT, 7N 1454, Haillot (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), le 28 juillet 1896.

des accords militaires avec les Belges pour la destruction des voies ferrées stratégiques ! Il recommande également au ministre de la Guerre de prévoir un rassemblement de troupes à Givet afin de donner la main à une résistance belge sur Namur, voire afin d'occuper la forteresse. L'attaché militaire regrette d'ailleurs que les garnisons des forteresses de la Meuse en temps de paix soient le plus souvent en sous-effectif¹. La création du camp d'Elsenborn, couplée à la faiblesse des défenses belges, constitue selon l'attaché militaire un motif de grande préoccupation. Le 25 août 1896, il accompagne ses avertissements quant au camp allemand d'une description peu élogieuse de la position de Liège. Aussi belle qu'elle soit sur le papier, cette dernière ne pourra pas arrêter l'armée allemande. Le problème des faibles effectifs de garnison en Belgique n'est pas seul en cause : « Le terrain très accidenté à l'Est, au Sud, et au Sud-Ouest ne permet pas à quelques tourelles, si judicieusement placées qu'elles soient, de battre efficacement tous les replis dangereux des profondes vallées de la Vesdre, de l'Amblève, de l'Ourthe, qui forment les couloirs naturels d'invasion »². Haillot est par ailleurs très préoccupé par le facteur temps. La transition entre l'état de paix et l'état de guerre risque selon toute vraisemblance d'être gérée de façon anarchique par l'armée belge. En admettant même qu'elle parvienne à garnir les intervalles en 72 heures, ce qui est le minimum, il resterait encore une quantité considérable de travaux à réaliser pour préparer la défense des espaces situés entre les forts : construction de batteries annexes, rupture des ponts et chemins dangereux, organisation défensive des villages susceptibles de servir de points d'appui. « Or, déclare Haillot, d'après tous les renseignements que j'ai pu recueillir, le plan de défense de la place n'a que sommairement étudié jusqu'ici les moyens d'exécution nécessaires, la mobilisation et le groupement des auxiliaires, la réunion des outils, leur distribution, etc. »³. Haillot ne mâche pas ses mots. Il estime que sans remplir toutes ces précautions élémentaires, « la construction des places de la Meuse n'est pour la protection de la neutralité qu'un trompe-l'œil, maladroit ou perfide, et qu'une prime donnée à la mauvaise foi politique »⁴. Les conséquences stratégiques pour la France seront à la mesure de l'impréparation belge :

« La possession de Liège par l'Allemagne permettrait à cette puissance de nous menacer d'un vaste mouvement tournant vers les sources de l'Oise, soit par les deux rives de la Meuse, si nous ne pouvons arriver à Namur en temps utile pour y intercepter la vallée, soit par la rive gauche seulement. Les colonnes ennemies n'ont dans les deux cas qu'un pays riche et facile à parcourir, avec la faculté de se relier par

¹ SHD/DAT, 7N 1454, Haillot (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), le 28 juillet 1896.

² SHD/DAT, 7N 1454, Haillot (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), le 25 août 1896.

³ *Ibidem.*

⁴ *Ibidem.*

Liège, à travers l'Ardenne qui n'est plus imperméable aux opérations comme elle l'était jadis, avec les armées de Lorraine »¹.

Le rapport du général Léman sur la position de Liège en 1914 fait largement écho à ces reproches de Haillot². Mais en Belgique, l'heure est à la minimisation. Le 1^{er} septembre 1896, le ministre de Belgique à Luxembourg Hoorickx revient sur ses précédentes déclarations alarmantes et relativise désormais les avertissements de la presse. En effet, le ministre d'Etat luxembourgeois Eyschen a visité le camp où il a pu constater que les installations ne correspondaient absolument pas à celles d'une tête de pont stratégique destinée à être utilisée en cas de guerre ; ce qui rassure pleinement le diplomate belge³.

La campagne de presse se poursuit en novembre. Un article de l'*Univers illustré* du 21 novembre 1896 s'appesantit davantage sur la question des voies de communication dans la région pour en souligner l'utilité stratégique. Outre de nombreuses illustrations représentant les soldats au travail pour l'aménagement du camp – ce qui donne l'impression de travaux pharaoniques à la porte de la Belgique – le journal publie un croquis cartographique représentant la ligne de Spa – Gouvy et la ligne allemande parallèle, la *Vennbahn* considérée comme hautement stratégique avec son embranchement Waismes – Malmedy⁴. Mais la réalité du terrain ne peut être totalement occultée. Un ou deux articles reconnaissent ainsi que l'importance du camp ne doit pas être exagérée. Ainsi la *Patrie* du 29 novembre 1896 change

¹ *Ibidem*.

² « Dans sa pensée [Brialmont], les forts de Liège devaient constituer une double tête de pont. Les forts devaient se soutenir mutuellement et constituer les points d'appui d'une ligne de défense fermée dont les intervalles devaient être organisés défensivement par les ressources de la fortification passagère. La conception d'une place en tamis ne répugnait plus à cette époque ; à l'ancien système si éminemment logique des courtines fortes, on substituait celui des courtines faibles. Et à Liège, elles étaient même d'une faiblesse inconcevable, attendu que la distance entre les forts dépassait le plus souvent 3.500 mètres et que les intervalles laissaient des trouées énormes sur lesquelles l'artillerie des forts était sans aucune action. Ce premier vice capital se marquait sur plus de 2/3 de l'étendue de la ligne de défense. Les forts étaient pour la plupart si mal appliqués au terrain qu'ils ne battaient même pas leurs abords jusqu'à la faible distance de 600 mètres. Cet autre vice également capital se remarquait partout sauf aux forts de Lantin, Loncin et Hollogne ; du côté de l'Allemagne principalement, il y avait des vallées profondes venant du dehors et aboutissant même jusqu'à nos glacis, comme si l'ennemi les avait creusées pour se frayer une voie bien abritée. En laissant tomber les servitudes militaires autour des forts, on avait singulièrement aggravé leur déplorable situation ». *Rapport du général Léman sur la défense de Liège en août 14*. Publié avec une introduction et des notes par le commandant Georges Hautecler, Bruxelles, Académie royale de Belgique, Commission royale d'Histoire, 1960, p. 36-37.

³ « Toutes les appréciations de la presse sont inexactes ou exagérées ; le Gouvernement allemand a trouvé une localité unique pour l'établissement, sans dépenses trop considérables, d'un vaste champ de tir qui n'aura pas moins de dix huit kilomètres et qui ne sera gêné par aucun village ; à l'instar du camp de Beverloo, il servira à de grandes manœuvres qui pourront comporter un corps d'armée (125.000 hommes). L'accès du terrain est permis à tout le monde. On y construit un casino pour les officiers et des baraquements pour les troupes. Aucune autres fortifications que celles temporaires pour les exercices de tir n'y seront élevées à ce que m'ont assuré les officiers. » MAEB, IND, V, Hoorickx (Luxembourg) à de Favereau (Bruxelles), le 1^{er} septembre 1896.

⁴ MAEB, IND, V, *L'Univers illustré*, 21 novembre 1896, annexe à la lettre de d'Anethan (Paris) à de Favereau (Bruxelles), le 30 novembre 1896.

son fusil d'épaule en relativisant désormais le danger du camp sans pour autant désarmer sa vigilance contre le bellicisme allemand. L'article suggère que le véritable danger viendra de l'est et non du nord. Par conséquent, il ne faut pas augmenter démesurément la garnison de Maubeuge sous l'emprise de la crainte d'Elsenborn au risque de dégarnir les défenses sur la frontière franco-allemande¹. Après cette campagne de 1896, le camp se fait oublier pendant plusieurs années. Il ne suscite plus guère que quelques articles parus dans la presse de façon sporadique, loin des grandes campagnes de 1893 et 1896. Mais lorsqu'il est question de créer une jonction ferroviaire transfrontalière entre Stavelot et Malmedy, les esprits s'échauffent à nouveau. La convention ferroviaire belgo-allemande vient apporter la preuve de la duplicité allemande, voire même de la complicité belge. La question du camp d'Elsenborn se confond alors avec celle des nouvelles lignes transfrontalières belgo-allemandes. La thématique du camp d'Elsenborn restera un élément récurrent dans les campagnes de presse franco-britanniques menées avant la guerre pour mettre en garde la Belgique contre l'imminence d'une invasion allemande².

C. L'axe ferroviaire Escaut-Meuse-Rhin

1. Les lignes Louvain – Aix-la-Chapelle et Stavelot-Malmedy

a. Une question ancienne

Parmi les problématiques « géoéconomiques » belges récurrentes, figure celle d'un raccourcissement maximum du trajet qui sépare les grands centres comme Ostende, Bruxelles ou Anvers du bassin industriel du Rhin. La première ligne par Louvain – Liège – Verviers – Aix-la-Chapelle était jugée trop longue car elle avait surtout été établie dans le but de créer un réseau national en desservant les villes industrielles du pays. Une ligne plus directe était souhaitée par certains milieux économiques. A la fin des années 1860, la famille Van der Straten Ponthoz décide de reprendre le projet d'un axe direct vers l'Allemagne du sud. La

¹ MAEB, IND, V, *Patrie*, 29 novembre 1896, annexe à la lettre de d'Anethan (Paris) à de Favereau (Bruxelles), le 29 novembre 1896.

² [BOULGER (Demetrius C.)], *An object lesson in German plans*, dans *Fortnightly Review*, février 1910, p. 383-389 ; [BOULGER (Demetrius C.)], *A further object lesson in German plans*, in *Fortnightly Review*, février 1914, p. 306-314. Le Baron Beyens, ancien ministre de Belgique en Allemagne, abonde dans le même sens dans son livre diffusé à l'échelle internationale pendant la guerre. Beyens parle de « l'établissement d'un énorme camp de concentration » à « un jet de pierre » de la frontière belge. BEYENS (Eugène-Napoléon), *Germany before the War*, traduction de Paul Victor Cohn, Londres, Edimbourg, New York, T. Nelson and sons, 1916, p. 335.

ligne en question passerait par Wavre et Huy avant de se diriger en ligne droite vers l'Eifel allemande et Mayence ; la distance de Mayence à Bruxelles serait ainsi réduite de 417 à 367 kilomètres¹. La ligne est présentée comme le premier tronçon de la ligne d'Ostende à Salonique, rivale de la ligne Calais-Brindisi. Le but est d'enlever à la France la « Malle des Indes », ce qui séduit naturellement les autorités allemandes. Le groupe belge obtient des succès significatifs en Allemagne où il est autorisé par le Gouvernement de Berlin le 20 juillet 1869 à procéder à des travaux provisoires. Le 3 mars 1874, le projet tout entier est soumis à l'approbation du Commissariat royal des Chemins de fer de Coblenz. Le 9 septembre 1874, Achenbach, ministre du Commerce et des Travaux publics, accorde aux Comtes Van der Straten-Ponthoz, au capital de 14 millions de thalers, la concession de Mayence vers Saint-Vith en territoire allemand. En revanche le projet progresse peu en Belgique car la ligne risque de concurrencer celle de l'Etat en direction d'Aix-la-Chapelle². La question resurgit régulièrement au Parlement dans les débats liés aux grands travaux destinés à améliorer l'infrastructure du pays³. Ainsi en mai 1881, dans la discussion du budget des Travaux publics, des députés insistent encore vivement sur la nécessité d'établir une ligne qui mettrait Anvers et Bruxelles en communication directe avec Mayence et le sud de l'Allemagne. Le ministre des Travaux publics Saintelette est assez réticent. Il fait remarquer que son département est pour le moment occupé à établir un programme rationnel des communications dans le Namurois et le Luxembourg. Selon lui, un certain nombre de projets existants rempliraient déjà partiellement les vœux des députés. Par exemple un projet reliant la gare de Melreux sur l'Ourthe à Coblenz par Vielsalm et Saint-Vith⁴. Qui plus est, il semble que le département des Travaux publics chargé du dossier soit plutôt enclin à privilégier une grande ligne internationale celle de l'Amblève :

« Je reconnais que si un raccourcissement du trajet d'Anvers à Mayence ou à Coblenz n'est pas, pour le moment, absolument nécessaire, il se pourrait que, bientôt, il fût utile. Mais comment faut-il du point de vue du trafic international, choisir le tracé d'une ligne d'Anvers à Mayence ou à Coblenz ? Est-ce par Liège, Comblain-au-Pont, Trois-Ponts, Vielsalm et Saint-Vith, comme l'a pensé mon département, plutôt que par Bruxelles, Wavre, Modave, Melreux, Vielsalm, Saint-Vith et Coblenz ? Jusqu'à

¹ SHD/DAT 7N 1153, De Serres, attaché militaire français à Bruxelles à Farre, ministre de la Guerre (Paris), le 17 juin 1881.

² NILLES (Leon), *Der Bau von Eisenbahnen im Lande Zwischen Venn und Schneifel. Projekte, Enttäuschungen, Verwirklichungen*, Saint-Vith, H.Doepgen, 1970, p. 14 ; SHD/DAT 7N 1165, Anonyme, sans doute l'ambassadeur de France (Bruxelles) au MAEF (Paris) ou l'attaché militaire (Bruxelles) au ministère de la Guerre (Paris), le 2 juin 1887.

³ SHD/DAT 7N 1165, Anonyme, sans doute l'ambassadeur de France (Bruxelles) au MAEF (Paris) ou l'attaché militaire (Bruxelles) au ministère de la Guerre (Paris), le 2 juin 1887.

⁴ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 12 mai 1881, p. 1087.

démonstration du contraire, je dois croire que le tracé recommandé par l'administration est le meilleur »¹.

Le projet de ligne internationale par Melreux et Vielsalm semble donc lui-même compromis. Qui plus est, les propos du ministre se révèlent être une véritable douche froide pour les concessionnaires :

« Mais ce que j'écarte tout de suite et d'une façon définitive, c'est l'idée d'accorder tout ou partie de pareil chemin à un concessionnaire quelconque. Tout ce qu'il sera nécessaire de faire dans cet ordre des faits, l'Etat doit le faire directement. Mais en aucune manière, à aucun prix, à n'importe quelles conditions, il ne peut concéder une ligne qui aurait pour but avoué et pour résultat nécessaire d'enlever au réseau de l'Etat la plus grande partie de son trafic international sur la principale de ses lignes et dans la plus importante des directions »².

Ce refus catégorique suscite la colère des artisans du projet qui déclenchent alors une campagne de presse accusant le Gouvernement belge de répondre aux pressions diplomatiques de l'Allemagne qui préférerait de son côté, selon certaines rumeurs infondées, la création d'une ligne stratégique Coblenz – Saint-Vith vers Givet :

« Le Gouvernement allemand ne veut point construire la ligne entre la frontière belge et Mayence ; en revanche il est prêt à construire un chemin de fer stratégique de Coblenz à la frontière belge, et la Belgique s'est engagée à continuer celui-ci jusque vers Givet. En d'autres termes, nous laissons s'amoindrir la fortune du pays pour servir les visées stratégiques de l'Allemagne. Pourvu que la France ne suive pas l'exemple de l'Allemagne et ne nous oblige à son tour à construire des chemins de fer stratégiques. Le plus clair de tout cela, c'est de permettre à l'ennemi, quel qu'il soit, d'arriver sans coup férir au plein cœur du pays »³.

L'opportunité militaire d'un tel axe d'un point de vue allemand n'aura échappé à personne mais il est largement le fruit de l'imagination des actionnaires frustrés. Ainsi, pour étayer leur argumentation, ces derniers disent voir dans la réalisation de la ligne Libramont – Bertrix une partie de l'axe stratégique désiré par l'Allemagne. L'attaché militaire français qui recueille

¹ APC, 20 mai 1881, p. 1150. La ligne de l'Ambly sera ouverte au trafic le 1^{er} juillet 1890 mais n'accueillera jamais aucun service international avant-guerre. La ligne Vielsalm-Saint-Vith a été construite par les Allemands pendant la Première guerre mondiale. MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Ambly...*, p. 17 ; MARGANNE (Roland), *Les lignes dites « de guerre » (Born-Vielsalm ; Gouvy-Saint-Vith ; Saint-Vith-Losheim)*, in *Trans-Fer spécial n° 3*, Liège, GTF, 1985.

² *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 12 mai 1881, p. 1087.

³ SHD/DAT 7N 1153, Extrait de *L'Europe*, 9 juin 1881 envoyé par De Serres, attaché militaire (Bruxelles) à MAEF (Paris), le 17 juin 1881.

cette information n'est bien entendu pas dupe des manœuvres du groupe financier. Cependant, il ne peut s'empêcher de souligner dans son rapport ce renseignement plutôt troublant¹.

Les partisans de la ligne Bruxelles – Mayence n'abandonnent pas la partie pour la cause. Le projet est à nouveau évoqué en 1887. Mais lors de la séance du 25 mai 1887, le ministre des Finances Beernaert enterre définitivement le projet « Van der Straten-Ponthoz » au profit de la ligne de l'Amblève. Il met en évidence les inconvénients énormes de la « ligne directe » vers Mayence qui tend certes à se rapprocher de la ligne droite mais prend par conséquent toutes les vallées en travers, d'où la nécessité de travaux considérables et coûteux que le faible nombre de kilomètres gagnés sur la ligne de l'Amblève ne compense absolument pas². Du côté de l'ambassade de France, on applaudit à la nouvelle même si on est persuadé, sur la base de renseignements confidentiels, que les vrais motifs du cabinet Beernaert sont stratégiques :

« Mayence est un nœud important de chemins de fer allemands. C'est à Mayence que se trouvent les dépôts d'armes, de munitions, d'approvisionnements, d'artillerie, les parcs de siège de l'Allemagne. En 1870, c'est à Mayence que deux armées ont trouvé le point de concentration. De cette ville, essentiellement militaire, les lignes stratégiques à grand trafic qui pourraient transporter hommes, chevaux et canons vers la France sont : la ligne par Metz, barrée aujourd'hui par d'imposantes fortifications ; la ligne Coblenze – Cologne – Aix-la-Chapelle – Liège – Namur – Charleroi – Erquelines, beaucoup trop longue et trop difficile dans son profil. Quelle importance n'aurait donc pas pour l'Allemagne une ligne nouvelle pouvant mener en 3h1/2, de Mayence à Huy, entre Liège et Namur, et à neuf lieues à peine d'Erquelines, des troupes qui éviteraient ainsi toutes les fortifications de première et même de seconde ligne accumulées par la France sur sa frontière de l'Est : C'est la neutralité de la Belgique violée en quelques heures, la mobilisation des troupes de ce pays empêchée par la rapidité extrême avec laquelle les armées allemandes pourront pénétrer jusqu'au centre de la Belgique ; ce sont aussi les fortifications de Namur rendues inutiles car les Belges n'auraient pas le temps de garnir de troupes suffisantes le camp retranché »³.

Ce raisonnement stratégique n'est pas du tout invraisemblable, loin s'en faut. Les autorités militaires sont d'ailleurs bien conscientes que la ligne de l'Amblève, même si elle se rapproche de Liège, fournit elle aussi un accès à la ligne de l'Ourthe en dehors du rayon d'action des forts de Liège. C'est pourquoi l'idée a été soulevée, dans les plans d'établissement de la position fortifiée de Liège, d'établir un fort à Comblain-au-Pont pour

¹ SHD/DAT 7N 1153, De Serres, attaché militaire (Bruxelles) à Farre (Paris), le 17 juin 1881.

² *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 25 mai 1887, p. 1188-1189.

³ SHD/DAT 7N 1165, Note de renseignements, 2^e Bureau (Bruxelles), le 2 juin 1887.

contrôler la ligne de l'Amblève mais elle est vite abandonnée faute de moyens¹. Mais l'expert français ne s'arrête pas là. A bien suivre ses propos, il semble qu'il voit dans le projet Van der Straten-Ponthoz un grand complot royaliste anti-français mêlant des personnalités importantes de la Cour :

« Ce projet est dû à l'initiative des Comtes Van der Straten-Ponthoz, une des plus puissantes familles nobles de la Belgique. Les Van der Straten forment, avec les d'Oultremont, la Cour intime du Roi. Un Van der Straten est Grand-Maréchal de la Cour ; un autre est actuellement Ministre de Belgique à Berlin ; un autre est Chef du Cabinet du Ministre des Affaires Etrangères, Prince de Chimay. Les Van der Straten représentent le Roi »².

Les soupçons d'une entente germano-belge anti-française sont confirmés, selon le rapport, par l'existence d'un projet similaire de liaison belgo-allemande par la vallée de l'Amblève, projet qui sauvegarde les intérêts défensifs du pays puisque la ligne conduit aux forts de Liège. Or constate le rapporteur, ce projet ne semble étrangement pas entrer dans les vues de la famille Van der Straten-Ponthoz. Ce dernier raisonnement à l'emporte-pièce indique que le représentant français n'a guère constaté le fait que Rivage se trouvait en dehors du rayon d'action du projet Brialmont discuté au même moment à la Chambre³. La ligne de l'Amblève suscite néanmoins la méfiance au sein du 2^e Bureau. Peu avant l'ouverture de la ligne, en 1890, une note s'inquiète de l'agrandissement de la gare de Trois-Ponts :

« On agrandit considérablement la petite gare de Trois-Ponts située sur la ligne de Pepinster à Gouvy (...) il n'est peut-être pas inutile de remarquer que le raccordement de la ligne prussienne de Weismes à Malmedy avec les chemins de fer belges pourrait se faire un jour à la station de Trois-Ponts »⁴.

Le 2^e Bureau est plus au moins rassuré lorsqu'il apprend en novembre de la même année, via un rapport du vice-consul à Liège envoyé par le Quai d'Orsay, que des travaux de minage sont effectués sur le chemin de fer de l'Amblève, à proximité du tunnel de Trois-Ponts. Le Consul de Liège note avec amusement que l'autorité militaire fait quelque mystère sur ces

¹ *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1903, p. 1801. Les Allemands ne manqueront pas de remarquer pendant la guerre tout l'intérêt que la ligne offre pour les convois militaires. Les travaux de dédoublement de la voie débutent le 23 janvier 1915. Dès le 21 mai 1915, la seconde voie est posée jusque Trois-Ponts. MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève...*, p. 25.

² SHD/DAT 7N 1165, Note de renseignements, 2^e Bureau (Bruxelles), le 2 juin 1887.

³ En effet, le même jour à la Chambre, Frère-Orban tournait en dérision le projet des forts de la Meuse qui ne fermeraient jamais toutes les portes d'entrée sur le territoire. Hasard du calendrier, il citait à titre d'exemple la trouée ferroviaire de la vallée de l'Amblève. *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, séance du 2 juin 1887, p. 1264.

⁴ SHD/DAT 7N 1165, Note de renseignements, 2^e Bureau, Belgique, chemins de fer, le 28 mai 1890.

travaux mais qu'elle n'a pas été très prudente en envoyant des soldats en tenue pour effectuer ces travaux. De façon plus significative, il indique dans son message que cette information est de nature à dissiper les rumeurs qui courent régulièrement, rumeurs d'après lesquelles « le Gouvernement belge prendrait moins de précautions pour garantir sa neutralité contre l'invasion d'une armée allemande que contre l'entrée sur son territoire des troupes françaises »¹. D'ailleurs le raccordement tant souhaité par certains milieux financiers belges vers le réseau allemand n'arrive pas immédiatement, ni à Trois-Ponts, ni à Saint-Vith. Le faible empressement belge s'explique-t-il par des raisons d'ordre stratégique ? Aucun document ne permet de le prouver. De même il n'y a aucune trace d'une quelconque impatience allemande. Il faudra attendre 1896 pour que débutent les négociations entre les Gouvernements belge et allemand pour la création d'une liaison transfrontalière Malmédy – Stavelot². Ces négociations ferroviaires prendront plusieurs années et aboutiront à la convention germano-belge du 15 août 1903.

Cette convention a pour but d'améliorer les communications par voie ferrée entre la Belgique et l'Allemagne en construisant deux lignes de chemins de fer, l'une entre Louvain et Aix-la-Chapelle, l'autre entre Malmédy et Stavelot³. Les intérêts belges et allemands n'étant pas

¹ SHD/DAT 7N 1162, Courtois, vice-consul de France (Liège) à Ribot, ministre des Affaires étrangères (Paris), le 30 octobre 1890.

² MAEB, IND, IX, Note de la direction politique du MAEB sur l'historique de la convention ferroviaire germano-belge, 14 décembre 1910.

³ Les principaux articles de la Convention sont libellés comme suit :

« **Art. 1^{er}**. Les deux gouvernements ont l'intention :

1. D'améliorer les communications par voie ferrée entre Louvain et Aix-la-Chapelle ;
2. De construire une ligne de chemin de fer entre Malmédy et Stavelot.

Art.2. En vue d'améliorer les communications par voie ferrée entre Louvain et Aix-la-Chapelle, et d'obtenir, entre autres avantages, une réduction notable de la durée du trajet des express internationaux [souligné par nous], la Belgique fera construire, sur son territoire et pour son compte, une ligne de raccourcissement de Louvain à Welkenraedt [souligné par nous]. De son côté, la Prusse modifiera, à ses frais, le tracé de la ligne existante entre Herbesthal et Aix-la-Chapelle, de manière à supprimer le plan incliné de Ronheide.

Art.3. Chacun des deux gouvernements contractants construira, à ses frais et sur son territoire jusqu'à la limite séparative des deux Etats, la section nécessaire à l'établissement d'une voie ferrée directe entre Malmédy et Stavelot. Chacun des deux gouvernements se réserve de statuer pour son propre territoire, sur le tracé de la ligne, sur le plan général et sur les projets spéciaux de construction [souligné par nous]. Le point de jonction à la frontière ayant été fixé, les Hautes parties contractantes approuvent l'accord intervenu à ce sujet.

(...)

Art. 10. La mise en exploitation de ces lignes aura lieu au plus tard :

1. Pour la ligne de Louvain à Aix-la-Chapelle, dix ans après la promulgation des lois qui la décrètent, et
2. Pour celle de Malmédy à Stavelot, cinq ans après la promulgation des lois qui la décrètent.

Les deux gouvernements s'obligent à présenter à leurs assemblées législatives un projet de loi relatif aux fins de la présente Convention, si possible pendant la session prochaine, mais en tout cas et au plus tard le 1^{er} mai 1905 [souligné par nous].

(...) Fait à Berlin, le 15 août 1903.

Ch. RAMAECKERS, L. GARNIR, E. DE RUDDER. » (Respectivement Secrétaire Général du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, Administrateur de l'exploitation à l'administration des chemins de fer de l'Etat et Administrateur des voies et travaux à l'administration des chemins de fer de l'Etat) ». *Documents*

complètement semblables dans l'établissement des lignes, la procédure initiée dès 1896 a connu de multiples rebondissements. Sans négliger les avantages que lui apporterait une deuxième voie de chemin de fer en direction de Bruxelles et Anvers, l'Allemagne est surtout intéressée par l'établissement de la ligne Malmédy – Stavelot en raison de la pression exercée par les habitants du district de Malmédy. Entre autres raisons économiques, les tanneurs de Malmédy souhaitent disposer d'une liaison commode avec les Ardennes belges dont les forêts produisent un tan d'excellente qualité et les petits entrepreneurs de la ville désirent un accès plus direct au réseau ferroviaire belge qui leur ouvre des perspectives de développement commercial¹. De son côté, l'Etat belge souhaite essentiellement désengorger la ligne Bruxelles – Aix-la-Chapelle, véritable épine dorsale du pays et moteur de sa vie économique. Cette ligne, en plus du trafic local, transporte les voyageurs et hommes d'affaires anglais débarquant à Ostende et se rendant en Allemagne et vers l'Orient par des express internationaux. Elle convoie aussi des marchandises en provenance ou en direction d'Anvers. Avec l'accroissement du trafic, la ligne en activité depuis 1843 se révèle très rapidement insuffisante. Le plan incliné d'Ans génère en outre des retards importants suite aux difficultés techniques inhérentes à la forte déclivité des rampes², retards augmentés par les sinuosités de la Vesdre qui ne permettent pas un transit rapide. Conséquence, le nœud ferroviaire de Liège est périodiquement engorgé³. Un argument puissant soulevé à la Chambre en faveur d'une nouvelle ligne réside dans la concurrence existant entre les lignes de grands express internationaux. Pour rester concurrentielle par rapport à l'étranger, la ligne belge transportant

Parlementaires, Chambre des représentants, séance du 13 avril 1905, document n° 159, *Projet de loi approuvant la Convention conclue à Berlin, le 15 août 1903, entre les plénipotentiaires du gouvernement prussien et du gouvernement belge pour l'amélioration des communications par voie ferrée, entre la Belgique et la Prusse*.

¹ MARGANNE (Roland), *Les autres liaisons ferroviaires germano-belges...*, p.49. Signalons également pour être complet que des comités belges militaient également en faveur de l'établissement de cette ligne comme en témoigne l'intervention de M. Malempré (député de Verviers) à l'occasion de la discussion du budget du ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, de 1901-1902. Il rappelle qu'il est intervenu plusieurs fois depuis 1896 pour défendre les intérêts de la ville de Stavelot dans l'établissement d'une jonction avec l'Allemagne. *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 12 juillet 1901, p. 1912. En juillet 1903, M. Davignon, député verviétois et futur ministre des Affaires étrangères, malgré son opposition à la nouvelle ligne Louvain-Aix-la-Chapelle, réclame également la construction de la ligne « Stavelot – Malmédy » sauf « opposition absolue et motivée du génie militaire ». *Annales Parlementaires*, Chambres des Représentants, 7 juillet 1903, p. 1805.

² Ce sont les arguments utilisés dès le début par le ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, Liebaert, pour justifier l'établissement d'une nouvelle ligne. *Annales Parlementaires*, *Chambre des Représentants*, 9 décembre 1902, p.170-171. Réponse à la question de Gielen (représentant de Tongres-Maeseyck) au sujet de la nouvelle ligne internationale de Louvain à Aix-la-Chapelle.

³ MARGANNE (Roland), *Le nœud ferroviaire de Liège*, in *Trans-Fer* (spécial), hors-série, *Musée des Transports en commun en pays de Liège*, 1985

les voyageurs en provenance ou en direction de l'Angleterre par la malle Ostende – Douvres doit impérativement revoir à la baisse la durée de la traversée du pays¹.

Une démarche faite en 1896 par le Gouvernement allemand auprès du Gouvernement du Roi en vue de la construction d'un chemin de fer entre Malmedy et Stavelot suscite directement l'intérêt de l'administration des chemins de fer belges qui croit le moment favorable pour lier ce dossier « secondaire » avec le projet de voie rapide, d'autant plus gravé dans les mémoires que les problèmes d'engorgement du trafic ferroviaire en direction de l'Allemagne sont toujours régulièrement soulevés à la Chambre. La Belgique accepte d'accéder à la demande de l'Allemagne, en échange de son concours pour la réalisation d'une voie rapide Louvain – Tongres – Visé – Gemmenich – Aix-la-Chapelle. En mai 1896, le ministre de la Guerre accorde l'autorisation de construire la ligne de Malmedy – Stavelot à condition que le dispositif d'interruption des ouvrages d'arts en cas de guerre maintienne la destruction du tunnel de Trois – Ponts². Le 7 juillet 1896, la Belgique apprend par une lettre du Baron Greindl que la Prusse renâcle à la construction de la nouvelle ligne étant donné le coût important des travaux et notamment l'établissement d'un tunnel d'un kilomètre de longueur permettant d'aboutir à Aix-la-Chapelle. A cette dépense vient s'ajouter la diminution de recettes à provenir de ce que la nouvelle ligne aura une section plus courte de onze kilomètres que celle existante³. Le projet de jonction Stavelot – Malmedy étant lié à la réalisation de cette ligne, il reste également en suspens. L'administration des chemins de fer belges prépare alors

¹ Comme le note en juillet 1903 à la Chambre des représentants M. Buyl, représentant de Furnes-Dixmude-Ostende et à ce titre particulièrement intéressé dans la création d'une nouvelle ligne : « Ainsi donc, la ligne d'Ostende à Douvres est moins rapide et plus chère que sa concurrente hollandaise. Dans ces conditions, il est facile de comprendre qu'elle sera de plus en plus abandonnée par les voyageurs se rendant d'Angleterre en Allemagne. Et cependant, il y a lieu de ne pas le perdre de vue, le trafic vers l'Allemagne est primordial pour notre ligne maritime car, quoi qu'on fasse, les services vers la Suisse et l'Italie seront toujours plus rapides par Boulogne et Calais que par Ostende. Cela résulte clairement de la situation géographique de ces pays par rapport à Londres et est prouvé, d'ailleurs, par les horaires des guides officiels. Si nous voulons donc que notre ligne Ostende-Douvres occupe le rang qu'elle mérite, tous nos efforts doivent tendre à lui assurer la faveur du trafic allemand. Malheureusement les quatre cinquièmes de ce trafic sont actuellement détournés de la Belgique au profit de Flessingue et du Hoek van Holland ! (...) » *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1903, p. 1802.

² MRA, Fonds Moscou, boîte n° 3086, Rapport du général major, chef du corps d'Etat-major au général Brassine, ministre de la Guerre, Bruxelles, le 28 janvier 1896. Ce rapport propose une révision du système en vigueur. Pour des raisons budgétaires et de rationalisation du plan, la destruction du tunnel de Trois-Ponts n'est plus à l'ordre du jour. Néanmoins, une note rajoutée dans la marge, vraisemblablement au mois de mai 1896, indique qu'il faudra maintenir la destruction de ce tunnel en raison de l'accord récent avec l'administration des chemins de fer allemands. Voir notre chapitre sur le dispositif d'interruption belge.

³ La ligne Liège-Verviers-Aix-la-Chapelle décrit effectivement une courbe très prononcée vers le nord à partir de la gare de Dolhain-Limbourg pour se diriger vers Aix-la-Chapelle. Une ligne directe réduirait par conséquent fortement le parcours en Belgique et même en Allemagne malgré la faible longueur de la section en territoire allemand. Or, il ne faut pas oublier que le prix du transport des voyageurs et des marchandises est calculé en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Plus la voie est longue, plus les bénéfices sont importants, surtout si la compagnie exploitante détient un monopole de fait dans une région donnée.

un autre projet refusé une nouvelle fois en septembre 1898 par le Gouvernement allemand. Les pourparlers continuent néanmoins, cette fois-ci directement avec la Direction Royale des chemins de fer à Cologne. Ces pourparlers donnent naissance à un troisième projet obtenant enfin l'aval des ingénieurs allemands. En mai 1902, l'Allemagne fait savoir qu'elle est prête à recevoir les délégués belges à Berlin pour la conclusion d'une convention définitive¹.

Une fois arrivés à Berlin, quelle n'est pas la stupeur des délégués belges lorsque les délégués allemands amènent sur la table un quatrième projet, totalement neuf, réclamant notamment que la section à construire en territoire allemand soit réalisée aux frais de la Belgique, étant entendu que c'est Elle qui est la grande bénéficiaire dans la réalisation de la ligne vu la diminution du parcours sur le territoire allemand. Les délégués belges ne se laissent pas démonter et soumettent fin septembre 1902 un cinquième projet : la Belgique construirait, d'après le projet arrêté, la voie de Louvain à Visé ; de cette localité, la voie, au lieu de se diriger en ligne droite vers Aix-la-Chapelle, irait rejoindre à Welkenraedt la voie ferrée existante. La Prusse, de son côté, construirait une ligne évitant la rampe et le tunnel de Ronheide et mettant Aix-la-Chapelle en communication avec Welkenraedt. Les délégués prussiens s'engagent à examiner cette nouvelle proposition tandis que les délégués belges promettent d'examiner le projet Malmédy – Stavelot. Tout le monde se réunit enfin à Cologne du 10 au 14 juin 1903 pour fournir ses conclusions et c'est vraisemblablement alors qu'est élaboré le texte de la convention que les délégués des deux pays signent à Berlin le 15 août 1903².

b. Louvain – Aix-la-Chapelle : opposition de Liège-Verviers et hésitations allemandes

Après de si longues négociations pour accorder les intérêts allemands et belges, le plus difficile semble avoir été réalisé... pourtant, seule la moitié du chemin a été accompli ! En effet, les termes de la convention stipulent bien que les deux pays s'obligent à la soumettre à l'approbation de leurs parlements respectifs, au plus tard avant le 1^{er} mai 1905. La situation va ainsi sensiblement se compliquer, surtout en Belgique.

¹ MAEB, IND, IX, Note de la direction P, 14 décembre 1910.

² MAEB, IND, IX, Note de la direction P, 14 décembre 1910.

Au cours des négociations entre les délégués allemands et belges, des rumeurs courent déjà dans la presse belge, rumeurs alertant certains députés verviétois et liégeois du risque de détournement d'une partie du trafic ferroviaire au détriment de la ligne Liège – Verviers¹. En février 1901, le député liégeois Neujean introduit auprès de Liebaert, ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, une question relative au « projet d'établissement d'une nouvelle ligne de chemin de fer destinée aux grands express de Calais et Ostende vers Vienne, l'Allemagne du Nord et la Russie ». La réponse fournie² confirme les inquiétudes du député liégeois et suscite un long débat lors d'une séance du conseil communal de Liège présidée par le bourgmestre Kleyer le 1^{er} mars 1901. La question reste en suspens mais on croit l'affaire sur le point de se régler favorablement, après que le sénateur Ancion (sénateur de Huy – Waremme³), en qualité de rapporteur de la commission des chemins de fer, ait présenté en séance du 6 mai 1902 un projet visant à désengorger les plans inclinés d'Ans, la gare des Guillemins, le pont du Val-Benoît, voire même la gare de Chênée. Le conseil communal est cependant à nouveau alerté en juillet 1902 que les tractations continuent avec l'Allemagne et qu'elles risquent de se faire au détriment de Liège.

Dans les rangs liégeois, c'est l'étonnement, on accorde d'abord peu de bruit à la rumeur ; jusqu'au conseil communal du 6 octobre 1902 où le bourgmestre confirme le danger, suite à un entretien qu'il a eu avec le ministre. Pour contrecarrer le plan de l'administration des chemins de fer, le bourgmestre propose alors de reprendre les termes de la réponse du ministre des Chemins de fer du 26 février 1901 et d'élaborer un projet en conformité avec les

¹ On parlera pour caractériser l'affaire qui s'éternisera à la Chambre et dans la presse régionale de la *question du détournement des grands express internationaux*. Cette expression n'est pas totalement exacte selon de Broqueville, ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes en 1912, car il n'a selon lui jamais été question de détourner un seul train des villes de Liège ou de Verviers mais uniquement d'augmenter le trafic par la construction d'une nouvelle voie. Quoi qu'il en soit le fait que les trains actuels ne seront pas « détournés » ne change rien en soi pour les deux villes car s'il existe une voie concurrente plus rapide par rapport à laquelle elles sont excentrées, cette situation reléguera irrémédiablement les deux cités sur une voie de passage de « seconde zone », tel est bien le cœur de la question. *Annales Parlementaires*, Sénat, 9 mai 1912, p. 524-526 et LALOUX (Georges), *La ligne électrique vers l'Allemagne doit et peut passer à portée de Tirlemont, Saint-Trond, Tongres, Liège et Dison-Verviers*, Liège, imprimerie liégeoise, 25 mai 1907, p. 10.

¹ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 7 juillet 1903, p.1802.

² « La ligne de Louvain-Liège touche à la limite de sa capacité ; la création de trains nouveaux y est devenue quasi impossible ; l'expérience a démontré que, à certaines époques, les transports y sont devenus des plus difficiles et que le développement continu du trafic rend nécessaire la création d'une ligne nouvelle. Il est rationnel d'appliquer aux lignes nouvelles de grand trafic le programme de la plus courte distance et du meilleur profil ; c'est dans cet ordre d'idées qu'a été conçu le projet de la ligne Louvain – Tongres – Aix-la-Chapelle, qui éviterait les plans inclinés d'Ans ainsi que les sinuosités de la Vesdre et qui raccourcirait d'une heure le trajet entre l'Angleterre et l'Allemagne. Il convient d'ajouter qu'il ne s'agit que d'un projet dont la réalisation serait subordonnée au vote de la législature et qui exigerait l'accord préalable avec l'Allemagne ». *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 26 février 1901, p. 593-594.

³ La région de Waremme est également concernée car la voie traditionnelle passe par Waremme tandis que la nouvelle voie passerait plus au nord à proximité de Saint-Trond et Tongres.

exigences ministérielles mais ne sacrifiant pas les intérêts liégeois et verviétois. Cette démarche est à la base du premier projet de l'ingénieur de la ville de Liège Mahiels visant à désengorger le nœud ferroviaire de Liège ; couplée avec le rapport du sénateur Ancion, elle prendra le nom de projet « Ancion – Mahiels »¹. Nous comprenons d'autant mieux l'intérêt liégeois et verviétois pour la question que cette dernière conditionne en réalité les projets ferroviaires prévus de longue date par les deux villes, projet visant à l'amélioration de leur gare respective. Pendant des années, faute de connaître le trajet de cette ligne de désengorgement vers l'Allemagne, ces travaux de réfection avanceront à pas de souris et contribueront à exaspérer la population des deux villes.

La première interpellation en règle à la Chambre est celle des députés Mullendorff² et Neujean – représentant respectivement Verviers et Liège – le 7 juillet 1903, peu avant la signature du traité, alors que les journaux affirment désormais que les dernières réticences allemandes ont été levées et que la convention est sur le point d'être conclue. Mullendorff se sert du rapport adressé par Mahiels au collège des bourgmestres et échevins de Liège³ et soutient le rapport Ancion devant le ministre des Chemins de fer. Neujean renchérit et demande que tous les éclaircissements soient faits sur cette affaire qui est restée trop longtemps le domaine réservé des ingénieurs de l'administration des chemins de fer. L'étude doit sortir des « cartons » du ministère pour être soumise au débat des Chambres ! L'interpellation de Mullendorff et Neujean sera suivie de toute une série d'interventions des représentants de la région Liège – Verviers, témoignant tous auprès du ministre de leur opposition au projet ; prennent ainsi successivement la parole Davignon, Borboux, Troclet et Dallemagne⁴.

Dans sa réponse à la Chambre, Liebaert accepte bien de considérer les intérêts des villes de Liège et Verviers ; il accepte de soumettre le projet à la discussion mais tout dans son discours laisse supposer que les grandes orientations du projet ont été prises par l'administration des chemins de fer de l'Etat. Ayant préparé sa réponse en soumettant le rapport de Mahiels à ses propres services, il critique une par une les idées de l'ingénieur liégeois et se prononce

¹ Ville de Liège: Travaux publics: *Projet de détournement des Grands express internationaux: Rapport de M. A. Mahiels, ingénieur en chef des travaux de la ville*, Liège, Gustave Thiriart, [avril 1903], 95 p., Plans dépl. H.-T.

² Sur le monde politique verviétois, voir ZUMKIR (André), *Cent ans de vie politique dans l'arrondissement de Verviers*, Verviers, Le Jour le Courrier, 1994.

³ Rapport contenu dans la brochure : Ville de Liège: Travaux publics: *Projet de détournement des Grands express internationaux: Rapport de M. A. Mahiels, ingénieur en chef des travaux de la ville.*- Liège, Gustave Thiriart, [avril 1903], 95 p., Plans dépl. H.-T.

⁴ *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1903, p. 1799-1813.

nettement en faveur d'un passage au nord de Liège. La guerre semble donc s'être engagée entre le ministère des Chemins de fer et les villes de Liège et Verviers ; elle allait durer jusqu'en 1913. Les débats qui ont eu lieu à la Chambre ce 7 juillet 1903 ont été très animés et les deux camps y ont exposé l'essentiel de leurs arguments. Ces arguments se déclinent selon trois catégories : les arguments économiques tentant de prouver le caractère plus économique d'un projet par rapport à l'autre ; les arguments techniques tentant de prouver le caractère plus efficient d'un parcours par rapport à l'autre ; les arguments militaires sur lesquels nous nous attarderons, récupérant les idées véhiculées dans la presse française et selon lesquelles ces voies répondent à des impératifs stratégiques allemands et menacent la sécurité du territoire belge¹. Les débats reprendront périodiquement par la suite lorsqu'il s'agira de voter la convention puis de déterminer un tracé mais ils puiseront toujours dans ces trois fonds argumentaires alimentés par la presse belge et étrangère ainsi que par les avis « autorisés » des spécialistes militaires.

Fin mars 1904, suite au dépôt de l'explosif « rapport Delvaux »², le Gouvernement évite de peu le débat militaire sur la jonction Malmedy – Stavelot. Alors que le député verviétois Borboux réclame la réalisation de la jonction, Delvaux déclare que ce n'est pas le moment d'aborder une question aussi grave pour la défense nationale, étant donné la fin toute proche de la session parlementaire et le peu de membres présents à la Chambre³. Le texte de la convention n'est d'ailleurs même pas encore publié. Le ministre des Affaires étrangères, de Favereau, ne dépose le projet de convention sur le bureau des Chambres que le 13 avril 1905⁴. Le 9 mai, alors que le délai prévu par la convention est déjà dépassé, le député liégeois Xavier Neujean réclame toujours la publication du texte. Il ne faudrait pas, dit-il, qu'on oblige les députés à discuter la convention « à l'improviste »⁵. Enfin, le 16 mai 1905, Dupont, sénateur liégeois, acte avec plaisir de la réception du texte de la convention, se déclare rassuré que le trajet n'ait pas été fixé unilatéralement à l'avance par les délégués belges et allemands mais réclame le temps nécessaire pour analyser à tête reposée les différents projets. Ce temps va évidemment être mis à profit par les villes de Liège et Verviers pour « fourbir » leurs armes et

¹ *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1903, p. 1799-1813.

² Député luxembourgeois, rapporteur du budget de la guerre pour l'exercice 1904. *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 30 mars 1904, p. 1169. Nous analysons en détail ce rapport ci-dessous dans notre analyse du débat stratégique suscité par la convention ferroviaire belgo-allemande.

³ *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 27 avril 1904, p. 1472-1473.

⁴ *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 13 avril 1905, p. 1265.

⁵ *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 9 mai 1905, p. 1320.

confronter notamment le projet de l'ingénieur de la ville de Liège Mahiels avec les grandes lignes du projet gouvernemental¹. En 1906, les *Annales parlementaires* restent silencieuses. Au Sénat, on signale juste que la discussion du projet est à nouveau reportée à la prochaine législature². Peut être a-t-on peur de réveiller les passions locales ! Toujours est-il que la Belgique se donne le temps.

En 1907, la Convention est enfin approuvée par la Belgique et l'échange des ratifications a lieu à Berlin le 26 octobre 1907³. La « saga » des deux lignes est cependant loin d'être terminée car l'approbation de la convention n'a pas réglé le problème du parcours. Si le trajet entre Louvain et Tongres ne pose pas de problèmes, celui entre Tongres et la frontière allemande va rester au cœur du débat. De nombreux députés ont apporté leur approbation car elle ne les engage pas sur la deuxième partie du parcours qui pourra continuer à être discutée en commission. Les représentants verviétois et liégeois reconnaissent le bien-fondé d'une seconde ligne à construire pour désengorger la ligne primitive mais espèrent toujours que cette seconde ligne passera par leur agglomération. Après avoir abandonné le projet « Mahiels », ils ont placé tous leurs espoirs dans le projet ambitieux du commandant Fontaine prévoyant le passage de la ligne à Coronmeuse. D'ailleurs, si l'unanimité des députés ont approuvé la convention le 31 juillet à la Chambre⁴, le 9 août, quatre sénateurs ont voté contre et le Baron Peltzer, sénateur verviétois, s'est abstenu car il estimait que toutes les garanties pour la protection des intérêts de la vallée de la Vesdre n'étaient pas assurés⁵. Enfin pour couronner le tout, aux conflits d'intérêts belgo-belges vinrent s'ajouter deux années plus tard des difficultés techniques du côté allemand.

En octobre 1909, l'administration des chemins de fer alerte le ministère des Affaires étrangères, que, d'après les journaux allemands, l'administration des chemins de fer prussiens rencontre de grandes difficultés pour l'exécution du tunnel devant permettre de supprimer le plan incliné de Ronheide, vu la présence de sables bouillants dans la région de Gründhaus⁶. Elle songe à remplacer le projet avec tunnel par un autre projet comportant, entre Aix-la-Chapelle et Herbesthal, un trajet plus long que celui de la ligne existante. Ce

¹ *Annales Parlementaires*, Sénat, 16 mai 1905, p. 369-370 et Ville de Liège (service technique des travaux publics): *Détournement des express internationaux: note relative à l'étude des nouveaux projets... tenue à l'hôtel de ville de Liège sous la présidence des bourgmestres de Liège et de Verviers le dimanche 4 juin 1905/A. Mahiels*, Liège : La Meuse, 1905.- 20 p. : carte dépl. H.T., Tabl.

² *Annales Parlementaires*, Sénat, 17 mai 1906, p.437.

³ BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Thèse de doctorat (Sorbonne-Paris I-1992), Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, p. 342.

⁴ *Annales Parlementaires*, *Chambre des Représentants*, 31 juillet 1907, p. 1858-1861.

⁵ *Annales Parlementaires*, *Sénat*, 9 août 1907, p. 495-505.

⁶ Syndicat d'initiative du Pays de Liège, *Le détournement des express internationaux ruinerait la Wallonie.- Sl.*, [vers 1913], p.4.

nouveau projet suscite néanmoins une vive opposition, notamment de la part de la ville d'Aix-la-Chapelle réclamant une jonction plus directe : « Aix-la-Chapelle – Gemmenich – Visé – Tongres – Louvain – Bruxelles ». Bref la ville d'Aix-la-Chapelle se rallie désormais pour sa part au premier projet proposé par le Gouvernement belge qui avait été refusé à l'époque par les délégués allemands. L'administration des chemins de fer belges demande à être fixée sur les intentions de l'administration des chemins de fer prussiens car l'incertitude qui règne au sujet du tracé de la ligne sur le territoire prussien l'empêche désormais de prendre des décisions pour la section Tongres – frontière allemande. Elle estime qu'une augmentation du trajet en Prusse n'est plus conforme au but qu'avait en vue la convention, mais elle est, néanmoins, toute disposée à examiner les propositions qui seraient faites par le Gouvernement allemand « à l'effet de faciliter l'exécution de la convention ou d'améliorer la situation créée par cet acte »¹.

Le 2 mars 1910, le Baron Greindl, ambassadeur de Belgique à Berlin, signale au ministère belge des Affaires étrangères que la question fait l'objet d'un débat au Reichstag. Le ministre des Travaux publics, Breithenbach, déclare que le raccordement à Herbesthal est inexécutable et que le premier projet belge semble finalement le meilleur. La nouvelle ligne à créer desservirait le trafic de l'Allemagne vers Bruxelles, Ostende et l'Angleterre tandis que l'ancienne ligne continuerait à desservir le trafic vers la France. Dans un entretien qu'il a avec le Baron Greindl le 17 novembre 1910, Breithenbach propose même de supprimer l'arrêt à la frontière pour les formalités douanières qui s'effectueraient à Aix-la-Chapelle. Il fait remarquer au Baron Greindl que ce projet répond d'ailleurs au premier vœu formulé par la Belgique et ne doit donc pas poser de problèmes majeurs. Il suffirait de modifier quelque peu les termes de la convention précisant que la ligne devait aboutir en territoire belge à Welkenraedt². Au cours de l'année 1911, les fonctionnaires des chemins de fer allemands réclament toutefois un délai pour procéder à des études supplémentaires sur le tracé de la ligne. Informé, le Roi Albert écrit à de Broqueville qu'il espère que nonobstant ces études, « la question d'une communication plus directe vers l'Est, favorisant notre transit, recevra une bonne solution »³. Le Roi ne paraît donc pas s'inquiéter et ne considère dans ce courrier que les avantages économiques de la ligne.

La fin des tractations semblait donc toute proche. Mais c'était sans compter sur l'acharnement liégeois et verviétois. Farouchement opposés à toute idée de passage au nord de Liège, que ce soit par Argenteau, Visé ou Lixhe, les représentants des deux cités avaient réussi à obtenir du

¹ MAEB, Note de la direction P, IND, IX, 14 décembre 1910.

² MAEB, IND, IX, Note de la direction P, 14 décembre 1910.

³ Lettre d'Albert Ier à de Broqueville, Laken, le 3 octobre 1911, doc. n° 281, in THIELEMANS (M.R. et VANDEWOUDE (E.), *Le Roi Albert au travers de ses lettres inédites (1882-1916)*, Bruxelles, 1982, p. 402-403 [abrégé désormais de la façon suivante THIELEMANS].

Gouvernement en 1907¹ la promesse que les intérêts des deux agglomérations ne seraient pas lésés et que le projet « Fontaine-Laloux » serait sérieusement pris en compte. Les nouveaux projets allemands viennent évidemment bouleverser la donne car ils justifient encore plus la légitimité d'un passage au nord de la cité ardente. Il semble toutefois que l'opinion n'ait pas été alertée avant 1912. Un conseil communal se réunit à Verviers au début de 1912 suite à des rumeurs affirmant que les projets par Visé ou Argenteau ne sont pas définitivement abandonnés². La première interpellation au Sénat est faite par Magnette le 28 février 1912, alors qu'il vient de prendre connaissance d'articles de presse allemands annonçant les modifications nécessaires³. A la Chambre, Borboux, représentant de Verviers, intervient pour sa part fin avril. Il rappelle à de Broqueville, ministre des Chemins de fer de l'époque, les assurances formulées par le Gouvernement en 1907 et annonce que des comités communaux se sont joints aux principaux comités industriels et commerciaux de Verviers pour protester énergiquement contre toute nouvelle tentative de marginalisation de la cité lainière⁴. En réalité, le ministre n'est pas de mauvaise composition et il semble que devant la pugnacité liégeoise et verviétoise, le Gouvernement de Broqueville soit finalement enclin à se ranger au tracé Fontaine – Laloux. Travestissant d'ailleurs les propos de M. Helleputte en 1907, il déclare le 9 mai 1912 au Sénat que « comme le précédent ministre », il se range à l'avis du projet du commandant Fontaine⁵.

Le Gouvernement fait donc des propositions dans ce sens à Berlin. Des Allemands installés dans la région de Liège prennent même position dans le débat en adressant une lettre à l'*Auswärtiges Amt* pour préconiser l'adoption du projet Fontaine. A leur avis, cela mettrait fin aux rumeurs hostiles selon lesquelles la ligne directe est imposée par l'Allemagne qui veut la faire passer loin des forts. Mais à Berlin, l'inquiétude des Liégeois est jugée excessive et le trajet préconisé par Fontaine ne fait pas l'unanimité⁶. Cette situation est très fâcheuse car le trafic est loin de s'améliorer. En février 1911, de Broqueville avait déjà dû répondre à une interpellation à la Chambre sur la situation désastreuse du trafic entre Liège et l'Allemagne⁷.

¹ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 31 juillet 1907, p. 1858-1861 et *Annales Parlementaires*, Sénat, 9 août 1907, p. 495-505.

² LOBET (Léon), *Détournement des grands express internationaux: exposé de la question fait au Conseil communal de Verviers le 12 janvier 1912*, Verviers, P. Feguenne, 1912, p. 1-3.

³ *Annales Parlementaires*, Sénat, 28 février 1912, p. 102-104.

⁴ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 23 avril 1912, p. 1875-1878.

⁵ *Annales Parlementaires*, Sénat, 9 mai 1912, p. 525.

⁶ *Bundesarchiv*, R85/29, Allemands de Liège à *Auswärtiges Amt* et ministère du Travail à A.A, documents cités d'après BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne...*, p. 350.

⁷ Le ministre avait alors attribué cette situation à cinq causes : 1° augmentation de l'alimentation de la région française par les charbons belges et allemands ; 2° impossibilité pour le réseau du Nord d'accepter tous les

Au début de l'année 1914, la direction des chemins de fer de Cologne intervient à la fois à Berlin et auprès des chemins de fer belges pour se plaindre des encombrements subis par les trains de marchandises et du retard fréquent des trains de voyageurs venant de Belgique gênant particulièrement le trafic entre Aix-la-Chapelle et Cologne¹. Parallèlement, la Chambre de commerce de Cologne est très mécontente de ces perturbations et tente de se faire entendre par l'intermédiaire de la légation du Reich à Bruxelles puis de l'*Auswärtiges Amt*². On désire ardemment en Allemagne que les négociations avec le gouvernement belge s'accélèrent. La convention germano-belge censée améliorer le trafic entre les deux pays avait été signée il y a plus de dix ans ! Nous insistons particulièrement sur ces pressions économiques car elles prouvent, contrairement à ce qu'affirment de nombreux commentateurs français, que la ligne est bien réclamée en Allemagne pour des raisons commerciales et non militaires.

Le plus étonnant est qu'à Verviers et à Liège, la pression semble retomber à partir d'août 1913. En effet, à cette époque, les travaux de désengorgement de Liège trouvent un début d'exécution. Selon les propos du ministre des Chemins de fer, Van de Vyvere, le dédoublement de la ligne de Liège-Guillemins jusqu'à la bifurcation de Herve est en préparation et les travaux visant à établir la ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois ne sauraient tarder³. Le Gouvernement semble également manifester son intention d'améliorer la ligne de la Vesdre en débloquent les budgets pour la dédoubler, ce qui ferait passer cette ligne internationale de deux à quatre voies⁴. Sans doute le dédoublement ne permettra pas le passage de trains à grande vitesse mais, selon le député verviétois Borboux, il viendra déjà amoindrir les arguments favorables au détournement des grands express ; Borboux regrette que cette question ait finalement paralysé pendant des années toute initiative sérieuse pour au

transports qui lui étaient destinés, le Gouvernement ayant été obligé d'interdire l'accès de la frontière en certains points ; 3° conditions climatiques déplorables (inondations, pluies diluviennes) ; 4° nécessité pour les régions métallurgiques du pays de reconstituer leur stock de minerais suite à la grève des cheminots ; 5° grève charbonnière du bassin de Liège provoquant une recrudescence de transports de charbon et de minerais venant de l'étranger, la situation n'étant d'ailleurs pas encore totalement normalisée au moment où il parle. *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 3 février 1911, p. 560 et 7 février 1911, p. 567-569.

¹ Bundesarchiv, R85/29, Chemins de fer de Cologne à ministre des Travaux publics à Berlin, 15 février 1914, cité d'après BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Thèse de doctorat (Sorbonne-Paris I-1992).- Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, pp.350-351.

² Chambre de commerce de Cologne à *Auswärtiges Amt*, 30 mars 1914, dans Bundesarchiv, R85/29, documents cités d'après BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne ...*, p. 350-351.

³ *Annales Parlementaires, Sénat*, 21 août 1913, p.668. Il est piquant de savoir que suite à la Première guerre mondiale et à des tergiversations prolongées pendant l'entre-deux-guerres il faudra attendre 1939 avant que la pose de la voie ne fut effectuée entre Fexhe et Kinkempois. MARGANNE (Roland), *Le nœud ferroviaire de Liège*, in *Trans-Fer* (spécial), hors-série, *Musée des Transports en commun en pays de Liège*, 1985, p.67.

⁴ Les difficultés techniques d'une telle entreprise sautent aux yeux car il aurait fallu procéder à l'élargissement de tous les ouvrages d'art (ponts et tunnels) qui jalonnent la vallée.

moins améliorer les voies existantes et désengorger la ligne de la Vesdre¹. Enfin, et c'est cela le changement le plus radical, il semble que le Gouvernement ait renoncé à son idée primitive de grande ligne internationale. Il veut surtout régler le problème du trafic de plus en plus dense entre la Belgique et l'Allemagne. Aussi le ministre des Chemins de fer, Van de Vyvere déclare à la Chambre que cette idée est abandonnée mais non pas celle d'une nouvelle voie à construire vers l'Allemagne à partir de Tongres. La seconde ligne est toujours d'actualité car la Belgique est tenue de respecter la convention internationale qu'elle a signée il y a dix ans. Cependant le Gouvernement belge est entré en négociations pour faire modifier cette convention afin d'obtenir le maximum de facilités pour le trafic rapide international par Liège – Verviers².

A la veille de la Première Guerre mondiale, rien n'a donc encore été réalisé. Pourtant, une fois les premiers mois du conflit écoulés, l'*Oberstleutnant* Wilhelm Gröner, chef du *Deutsche Feldeisenbahnwesen* prend le 18 décembre 1914 la décision de construire la ligne entre Tongres et Gemmenich. Cette décision n'est pas isolée car il décide également, afin d'améliorer les communications stratégiques avec le front, la construction de deux autres lignes le long de la frontière germano-belge : la ligne Born – Vielsalm et la ligne Gouvy – Saint-Vith³. Un nouveau « Rhin de fer » est ainsi construit à grands frais entre Anvers et Aix-la-Chapelle, passant par Tongres, traversant la Meuse un peu au nord de Visé, enjambant la Berwinne sur un viaduc pharaonique (viaduc de Montzen) – dans les piliers duquel, raconte la rumeur, certains prisonniers de guerre russes récalcitrants ont été coulés dans le béton – et aboutissant à la frontière allemande près de Gemmenich. Dès le commencement, la ligne est conçue comme une liaison internationale de grande allure. Les travaux durent plus de deux ans. Ils mobilisent un grand nombre de prisonniers. La ligne est inaugurée officiellement le 28 février 1917. Les objectifs sont divers. En décidant cette construction, l'Allemagne ne cherche pas tant ici à répondre à des impératifs de guerre immédiats – puisqu'elle prévoit des travaux longs et coûteux tandis qu'elle espère encore en décembre 1914 une guerre courte – qu'à répondre à un vieux souhait économique. Dans la mesure où la guerre s'éternise, la ligne

¹ *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 août 1913, p.2143-2144.

² « Et de reporter plus haut la seconde ligne d'accès pour l'Allemagne. Et cette ligne qu'on reportera plus haut ne servira pas au détournement des grands express mais bien au trafic dont il faut débarrasser la ligne Liège-Verviers. Les relations rapides et régulières entre Liège et Bruxelles, d'une part, et Liège et l'Allemagne, d'autre part, sont à ce prix ». *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 août 1913, p. 2147-2148.

³ NIJSSEN (J.), *De spoorlijn Tongeren-Aken in oorlogstijd aangelegd*, Voeren, 1985, p.14-16. Voir aussi MARGANNE (Roland), *Les lignes dites « de guerre » (Born-Vielsalm ; Gouvy-Saint-Vith ; Saint-Vith-Losheim)*, in *Trans-Fer spécial n° 3*, Liège, GTF asbl, 1985. Voir notre chapitre suivant sur la construction de la ligne Stavelot-Malmedy et ses compléments pendant la guerre.

servira à compenser la fermeture du « Rhin de fer » hollandais par Ruremonde puisque les Pays-Bas neutres interdisent désormais tout transit ferroviaire vers le port d'Anvers par leur territoire¹. Durant le conflit, on a souvent mis en évidence cette entreprise ferroviaire pour projeter par anachronisme des intentions stratégiques allemandes dissimulées derrière la convention ferroviaire germano-belge de 1903, soit dix ans auparavant. L'exposé un peu aride des tractations belgo-allemandes avant-guerre et de leurs aléas, le fait que l'initiative soit belge au départ, enfin le contexte particulier dans lequel s'inscrit finalement la construction de la ligne pendant la guerre, tous ces éléments démontrent bien à nos yeux que ce sont des intérêts économiques et non militaires qui ont toujours présidé aux négociations entre la Belgique et l'Allemagne pour la ligne Louvain – Aix-la-Chapelle. Le cas de la ligne Malmedy – Stavelot est plus litigieux.

c. Malmedy – Stavelot : construction sous étroite surveillance française, inauguration et compléments pendant la guerre

La convention germano-belge stipule que la ligne Stavelot – Malmedy doit être réalisée dans les cinq ans après la ratification par les Chambres. Les travaux commencent côté allemand en février 1908. Côté belge, le premier coup de pioche est donné en juillet de la même année². La réalisation est techniquement assez difficile et nécessite la construction de deux tunnels : l'un à la sortie de Stavelot, l'autre du côté allemand juste après le poste frontière. Les travaux traînent en longueur, surtout du côté belge. Nous connaissons l'évolution des travaux grâce notamment aux renseignements militaires français qui s'intéressent de très près à la construction de la ligne, comme du reste à tout le réseau ferroviaire allemand qui se développe dans l'Eifel juste avant la Première Guerre mondiale. Durant la période de 1908-1909 pour laquelle nous disposons de rapports mensuels, nous pouvons suivre l'évolution de la ligne presque mois après mois. Ainsi, en avril 1908, le Deuxième Bureau français note :

« (...) La ligne Stavelot-Malmedy serait prochainement commencée. Le piquetage de la ligne a été repris et prolongé au-delà de Stavelot, le long de la ligne de Liège à Luxembourg jusqu'à la station de Trois-Ponts (5 kil. Au-delà de Stavelot). Cette ligne serait à deux voies »³.

¹ NIJSSEN (J.), *De spoorlijn Tongeren-Aken in oorlogstijd aangelegd*, Voeren, 1985, p. 6-19 et p. 70-72 ;

² MARGANNE (Roland), *Le Fagnard : histoire d'une ligne internationale : Trois-Pont-Junkerath*. 2^e édition augmentée, in *Transfer hors série*, 2^e édition augmentée, Liège, G.T.F., 1990, p. 11.

³ SHD/DAT, 7N 672, *Sommaire des renseignements parvenus à l'E.M.A.* (2^e Bureau) sur l'Allemagne et sur l'Europe (décembre 1906 – février 1910), avril 1908.

Cette information selon laquelle la ligne serait à deux voies a très certainement contribué à effrayer le Deuxième Bureau français. Toutefois la ligne construite est bien une ligne à simple voie comme le confirment les travaux entrepris par la suite et comme l'annonçait du reste dès juillet 1903 l'attaché militaire français¹. Les renseignements français montrent bien l'empressement allemand à construire la ligne dès l'été 1908 :

« Chemins de fer : Le bureau de construction des chemins de fer de Montjoie vient de mettre en adjudication les travaux de construction de la ligne Stavelot – Malmédy. Par la rapidité avec laquelle on a réglé les expropriations pour se procurer les terrains nécessaires, on peut se faire une idée de l'impulsion qui va être donnée aux travaux »².

En revanche, du côté belge, les travaux rencontrent des difficultés budgétaires et techniques assez importantes. Au mois d'avril 1909, les travaux principaux viennent seulement d'être adjugés à la Maison belge Ruelens Fères de Wolwe-Saint-Lambert³. Au mois de mai, les services de renseignements français notent que les travaux sont poursuivis activement en territoire allemand mais que la ligne n'est pas encore commencée sur la partie belge⁴. Toutefois du côté allemand, les ouvriers travaillent trop vite et ne sont donc pas à l'abri d'accidents⁵.

Enfin durant le mois d'octobre 1909, suite aux difficultés techniques rencontrées, le Deuxième Bureau français ne prévoit pas l'achèvement de la jonction avant 1911⁶. Une note sur les chemins de fer allemands à la fin de 1910 oblige de revoir à nouveau ses pronostics : « En 1912, le tracé Pepinster – Stavelot sera remplacé par le tracé Malmédy – Stavelot »⁷. La dernière note dressée par les services de renseignements français est la plus complète. Elle souligne, en détaillant tous les ouvrages d'art, l'ampleur des travaux qu'elle ne justifie dans une région aussi pauvre que pour des raisons stratégiques. La ligne suscite vraiment une

¹ DDF, 2^e série, t.IV, Gallet, attaché militaire (Bruxelles) au ministre de la Guerre le Général André (Paris), 18 juillet 1903, n° 360, p.469.

² SHD/DAT, 7N 672, *Sommaire des renseignements parvenus à l'E.M.A. (2^e Bureau) sur l'Allemagne et sur l'Europe (décembre 1906 – février 1910)*. Renseignements transmis pour la période du 1^{er} août au 1^{er} octobre 1908.

³ SHD/DAT, 7N 672, Renseignements transmis durant le mois d'avril 1909.

⁴ SHD/DAT, 7N 672, mai 1909.

⁵ « A la suite des pluies du commencement de Juillet, le talus de la nouvelle ligne Malmédy-Stavelot s'est écroulé dans un point où le remblai a plus de quinze mètres. Cet accident va entraîner pas mal de travaux ; il provoque d'autre part les plus vives inquiétudes en ce qui concerne la solidité de tout le travail. La rapidité avec laquelle on veut exécuter ces travaux rendra forcément des accidents de ce genre inévitables et le résultat en sera peut-être un retard et un surcroît de dépenses ». SHD/DAT, 7N 672, Renseignements transmis du 1^{er} au 21 juillet 1909.

⁶ SHD/DAT, 7N 672, octobre 1909.

⁷ SHD/DAT, 7N 672, EMA, 2^e Bureau, Note sur les chemins de fer allemands à la fin de 1910.

attention très soutenue du Deuxième Bureau et est photographiée sur toute sa longueur. Le retard du côté belge est à nouveau mis en évidence :

« La gare de Trois-Ponts sera probablement agrandie, mais pas avant un an ou deux. La partie allemande de Stavelot à Malmédy est en construction ; elle est presque finie et pourrait fonctionner dans 4 ou 6 mois : par contre, la partie belge est très en retard, il y en a encore pour un an ou deux (ci-joint la photographie de chaque ouvrage d'art). Il est à remarquer que sur deux ou trois kilomètres, il y a 5 ponts et viaducs, un tunnel et un remblai tout du long ; cette ligne coûte donc excessivement cher et ce n'est certes pas pour les besoins de ce pays perdu qu'elle a été faite »¹.

Les prévisions françaises sont plutôt optimistes car le premier train ne circulera sur la ligne que le 5 janvier 1914². L'inauguration de la ligne est à l'image des négociations qui ont été nécessaires pour son établissement et des complications diplomatiques qui l'ont suivi : la Belgique est soucieuse de ménager ses deux puissants voisins. Aussi le ministre des Affaires étrangères s'interroge-t-il sur le bien-fondé d'une délégation belge à l'inauguration vu la polémique que la jonction a causée dans la presse francophile. Il fait d'ailleurs à ce sujet des recommandations personnelles au bourgmestre de Stavelot pour qu'il se dispense de toute initiative tapageuse³. Ce dernier est heureux d'apprendre au ministre dès le 13 décembre 1913 que le bourgmestre de Malmédy est lié lui aussi au bon vouloir de ses supérieurs de Berlin. En conséquence de quoi, l'édile stavelotain écrit d'un ton badin au ministre : « Vous pouvez donc être très rassuré, nous n'inaugurerons rien du tout et je resterai chez moi le jour où le premier train franchira la frontière »⁴. Cependant la Direction Politique avait rédigé la veille une note au ministre lui suggérant que l'abstention n'était pas recommandée et ajoutait même, pour justifier une substantielle participation belge, que les protestations françaises n'avaient jamais eu aucun fondement :

« On pourrait peut-être se demander si le danger de raviver ces polémiques ne doit pas nous commander l'abstention ». La Direction Politique ne le pense pas. Nous savons que ce chemin de fer a été construit à la demande de la Belgique et nous savons aussi que les appréhensions des Français étaient feintes et destinées à représenter aux Belges le danger d'invasion venant du côté allemand [souligné par nous]. Elle estime au contraire que l'abstention aurait de plus grands inconvénients en raison de l'impression générale déplorable qu'elle produirait en Allemagne. Les Journaux d'outre-Rhin ne manqueraient pas de remarquer que nous avons deux poids et deux mesures selon qu'il s'agit des Français ou des Allemands. Notre attitude serait sévèrement appréciée et

¹ SHD/DAT, 7N 1165, Liasse « Chemins de fer », 2^e Bureau, Belgique, le 16 mai 1911.

² SHD/DAT, 7N 1159, Lieutenant-colonel Génie, attaché militaire (Bruxelles) à Noulens (Paris), 7 janvier 1914.

³ MAEB, IND, XIV, Note de la direction P, 5 janvier 1914.

⁴ MAEB, IND, XIII, Lettre personnelle de t'Serstevens bourgmestre de Stavelot à Davignon, 13 décembre 1913.

enracinerait chez les Allemands la conviction que toutes nos préférences vont à la France »¹.

Toutefois, nul n'est besoin d'envoyer des personnalités trop importantes, il suffirait que le Gouverneur de la province de Liège et le commissaire d'arrondissement ou une délégation de la députation permanente y assistent².

D'abord prévue pour le 2 janvier 1914, l'inauguration est ensuite fixée au 4 tandis que l'ouverture du trafic normal se ferait le 5. Dans la soirée du 3 janvier, le gouverneur Delvaux de Fenffe demande par télégramme au *Regierungspräsident* d'Aix-la-Chapelle, De Sandt, pour quelle heure est prévue la cérémonie du 5. De Sandt, étonné, répond que la cérémonie se déroule le 4 janvier et non le 5. Le gouverneur de Liège est alors obligé de décliner l'invitation. De Sandt se demandera après coup si le gouverneur de Liège avait réellement l'intention de se déplacer pour l'inauguration³. En France, le journal le *Temps* du 7 janvier commente la « non-présence » belge comme une précaution diplomatique destinée à éviter les commentaires de la presse française⁴. L'attaché militaire français, le lieutenant-colonel Génie, toujours aussi soupçonneux, arrive aux mêmes conclusions et déclare d'ailleurs dans son rapport en date du 7 janvier que si la ligne inaugurée avait juste eu un intérêt économique, la Belgique n'aurait pas pris autant de précautions⁵. La presse anglaise n'est pas en reste. Dès le 30 décembre 1913, le *Morning Post* souligne qu'avec la jonction Malmedy – Stavelot, l'Allemagne a achevé la première et la plus importante partie de son projet de pénétration pacifique des Ardennes⁶. Renforçant encore un peu plus l'idée d'une volonté stratégique sous-jacente de la part de l'Allemagne, la *Fortnightly Review* publie pour sa part quelques semaines après dans son numéro de février un article très détaillé sur le danger que constitue pour la Belgique et pour la France le réseau ferré allemand à la frontière luxembourgeoise, la nouvelle jonction Stavelot – Malmedy venant en quelque sorte apporter la confirmation des intentions malveillantes de l'Allemagne en cas de guerre⁷.

¹ MAEB, IND, XIII, Note du 12 décembre 1913.

² MAEB, IND, XIII, Note du MAEB, 12 décembre 1913.

³ BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Thèse de doctorat (Sorbonne-Paris I-1992), Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, p.347.

⁴ *Belgique : La ligne Stavelot – Malmédy*, in *Le Temps*, 7 janvier 1914.

⁵ SHD/DAT, 7N 1159, Génie (Bruxelles) à Noulens (Paris), 7 janvier 1914.

⁶ "In plain language, Germany has accomplished the first and more essential part of her plan for the peaceful penetration of the Ardennes." MAEB, IND, XIII, *Belgian Frontier Railways. The Stavelot-Malmédy Line. Strategic possibilities*, in *Morning Post*, 30 décembre 1913, annexe à la lettre de Lalaing, ministre de Belgique (Londres) à Davignon, ministre des Affaires étrangères (Bruxelles), le 30 décembre 1913.

⁷ [BOULGER (Demetrius C.)], *A further object lesson in German plans*, in *Fortnightly Review*, février 1914, p. 306-314.

De son côté, l'ambassadeur belge à Berlin considère que la non-présence belge le 4 janvier est une faute diplomatique qui a vraisemblablement eu des conséquences fâcheuses pour les relations belgo-allemandes¹. La Direction P, plutôt laxiste jusqu'à présent dans ce dossier, va être impressionnée par les arguments du Baron Beyens et tout particulièrement par le récit d'une conversation qu'il aurait eue dernièrement avec l'Empereur². Le Baron Beyens, même s'il ne peut le prouver de façon formelle, établit dans son rapport un lien entre la mauvaise humeur de l'Empereur à l'égard des Belges et l'incident de l'inauguration. La Direction P attache d'autant plus d'importance aux remarques du Baron Beyens³ que les articles de journaux parus suite à l'inauguration risquent de venir confirmer les soupçons allemands quant à la frilosité belge. Pour toutes ces raisons, une note est envoyée le 18 février à Davignon lui suggérant une initiative belge « pour rattraper le coup » :

« M. le Ministre jugera peut-être qu'il conviendrait d'engager les autorités provinciales de Liège et communales de Stavelot à faire au printemps une célébration quelconque de l'inauguration du nouveau chemin de fer – par une fête à laquelle les autorités allemandes de Malmédy ou d'Aix-la-Chapelle seraient conviées »⁴.

Une remarque dans la marge de cette note mentionne toutefois que ce projet est finalement resté sans suite⁵. Rien n'indique donc dans les dossiers conservés qu'il y ait eu de la part de la Belgique une quelconque méfiance ou frilosité liée à la politique de défense du pays. Le seul détail qui pourrait laisser supposer des préventions de la part du Génie belge réside dans la faible robustesse de la ligne. Comme la ligne Lommersweiler – Trois-Vierges – Gouvy, la ligne Stavelot-Malmedy était à simple voie, ce qui hypothéquait sérieusement la possibilité d'un usage efficace en temps de guerre. Qui plus est, l'assiette de cette ligne n'était guère conçue pour les convois militaires. Réalisée pour des transports de marchandises légères, le parcours entre Malmedy et Stavelot devait s'effectuer à la vitesse maximale de 25 km/h⁶. Sont-ce les militaires belges qui ont imposé un gabarit à simple voie et une infrastructure légère suite aux arguments stratégiques défavorables soulevés au Parlement belge en 1904 et

¹ MAEB, IND, XIV, Beyens (Berlin) à de Broqueville (Bruxelles), le 19 janvier 1914.

² « Hier à la fête des ordres qui a eu lieu au Château et à laquelle les diplomates étrangers décorés d'ordres prussiens étaient invités, l'Empereur m'a dit pendant le Cercle : « J'ai reçu une belle lettre de remerciements du régiment des Guides, pour l'envoi de mon portrait ». J'ai répondu que le don de ce portrait impérial était un grand honneur pour le premier régiment des Guides qui l'avait reçu avec autant de reconnaissance que de joie. « Vraiment, répondit l'Empereur, c'est pourtant le portrait d'une personne bien compromettante en Belgique ! » » MAEB, IND, XIV, Beyens (Berlin) à de Broqueville (Bruxelles), le 19 janvier 1914.

³ MAEB, IND, XIV, Beyens (Berlin) à de Broqueville (Bruxelles), le 19 janvier 1914.

⁴ MAEB, IND, XIV, Note de la Direction P au Ministre, le 18 février 1914.

⁵ MAEB, IND, XIV, Note de la Direction P au Ministre, le 18 février 1914.

⁶ MARGANNE (Roland), *Le Fagnard...*, p. 11.

rappelés régulièrement dans la presse¹ ? Nous n'avons trouvé aucun document qui le confirmerait. En revanche, nous savons que l'armée belge avait prévu un dispositif d'interruption de la ligne en ménageant des chambres de mine dans le tunnel de Berziheid ?².

Au début de la campagne de 1914, les principaux convois militaires allemands transitent par la ligne Aix-la-Chapelle – Verviers – Liège et Thionville – Longuyon. C'est pourquoi, dès qu'ils occupent durablement le territoire belge, les Allemands songent à compenser leur manque de liaisons avec le réseau du Luxembourg belge, secteur clef pour ravitailler le front. Le 18 décembre 1914, l'*Oberstleutnant* Wilhelm Gröner³, chef du *Deutsche Feldeisenbahnwesen*, décide officiellement de construire trois liaisons belgo-allemandes supplémentaires, toutes trois à double voie. La première dont nous avons déjà abondamment parlé est la ligne de Tongres à Gemmenich, la fameuse ligne 24 qui enjambe la Meuse en aval de Visé et sur laquelle circulent toujours aujourd'hui les convois de marchandises entre la Belgique et l'Allemagne. Les deux autres sont plus proprement stratégiques. Elles se rattachent à la ligne luxembourgeoise Pepinster – Gouvy afin d'améliorer les connexions ferroviaires entre l'Eifel et le front dans le nord de la France. Il s'agit des lignes Born – Vielsalm et Saint-Vith – Gouvy. La construction de la ligne Born – Vielsalm s'accompagne également de la mise à double voie de la section Vielsalm – Trois-Ponts – Rivage, c'est-à-dire pour l'essentiel la ligne de l'Amblève. Cet axe stratégique laisse passer les convois militaires dès le 10 janvier 1917. Quant à la construction de la ligne Saint-Vith – Gouvy, le *Deutsche Feldeisenbahnwesen* augmente son efficacité par la mise à double voie de la ligne Gouvy – Libramont. Les premiers transports de troupes et de matériel s'effectuent à partir du 2 avril 1917. Ces deux lignes serviront aussi au transport des troupes depuis le front de l'Est⁴.

¹ Voir infra notre chapitre sur tous les commentaires stratégiques suscités par la ligne.

² MRA, Fonds Moscou, 1841, lettre du ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes au ministre de la Guerre, Bruxelles, le 3 octobre 1911 ; MERSCH (Major P.), *Le problème des destructions et le plan d'opérations avant 1914*, in *La Belgique militaire*, 26 mars 1933, p. 199.

³ GROENER Wilhelm (1867-1939), officier allemand et homme politique sous la République de Weimar. Attaché à l'Etat-major en 1899, il y intègre l'*Eisenbahnabteilung* qu'il dirige à partir de 1912. En novembre 1918, il conseille au Kaiser d'abdiquer. Il occupe par la suite différents ministères : Transports (1920), Défense (1928), Intérieur (1931). Il cherche à s'opposer à la création des SA mais est violemment attaqué par Goering au Reichstag. Il est finalement poussé à la démission le 13 mai 1932 par la montée en puissance du parti nazi. HÜRTER (Johannes), *Wilhelm Groener : Reichswehrminister am Ende der Weimarer Republik (1928-1932)*, Munich, Oldenbourg, 1993 ; GROENER (W.), *Lebenserinnerungen. Jugend, Generalstab, Weltkrieg.*, Göttingen, Hiller von Gaertringen, 1957.

⁴ KRETZSCHMANN (W.) *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen...*, p. 110-114 ; MARGANNE (Roland), *Les lignes dites « de guerre » (Born-Vielsalm ; Gouvy-Saint-Vith ; Saint-Vith-Losheim)*, in *Trans-Fer spécial n° 3*, Liège, GTF asbl, 1985 ; NIZET (Robert) et LEJEUNE (André), *Modifications apportées par les Allemands à l'infrastructure ferroviaire dans la région de Vielsalm durant la guerre 1914-1918*, in *Glain et Salm*, n° 18, octobre 1983, p. 5-40 ; GROENER (W.), *Lebenserinnerungen. Jugend, Generalstab, Weltkrieg*, Göttingen, ed. Hiller von Gaertringen, 1957, p. 211.

d. Réactions belges : des intérêts stratégiques sous-jacents ?

Dans cette partie de notre travail, les considérations militaires sur la ligne Louvain – Aix-la-Chapelle et celles sur Stavelot – Malmedy seront évoquées simultanément pour plus de facilité et afin de respecter la chronologie des faits. Les deux lignes relevant d'une même convention entre la Belgique et l'Allemagne, il est finalement normal que la critique, lorsqu'elle s'exerce contre la ligne Louvain – Aix-la-Chapelle, évoque en même temps la jonction Stavelot – Malmedy. Cependant l'inverse est moins vrai et nous devons signaler que cette dernière a principalement été l'objet de commentaires des politiques, publicistes et militaires. Cela tient essentiellement à deux facteurs. Premièrement, la proximité de la ligne avec le camp d'Elsenborn en fait une cible de choix ; le projet de construction de la ligne vient pratiquement confirmer les rumeurs lancées par la presse française et francophile lors de la création du camp en 1893, rumeurs selon lesquelles Elsenborn servira de base de départ aux troupes allemandes en cas de guerre. Deuxièmement, les opinions stratégiques du moment accèdent l'idée que l'Allemagne, si elle viole notre territoire, passera au sud-est de la Meuse en laissant au nord-ouest les positions fortifiées de Liège et Namur, ce qui rend l'usage de la ligne Louvain – Aix-la-Chapelle moins primordial en temps de guerre.

Une interpellation parlementaire qui tombe à l'eau

La première opposition officielle soulevée à la chambre contre les deux lignes s'appuie massivement sur les principes de la défense du territoire. Le 7 juillet 1903, le député liégeois Neujean interpelle énergiquement le ministre des Chemins de fer. Comment peut-il accepter la construction de ces deux voies ferrées vers des régions dont l'importance stratégique avait déjà été démontrée par le passé ? L'aberration est d'autant plus grande pour la sécurité du territoire qu'à l'époque de la construction des forts de Liège, la plupart des spécialistes militaires s'étaient prononcés en faveur de la construction d'un fort à Visé pour compléter la position fortifiée et accessoirement pour la construction d'un fort à Comblain-au-Pont pour contrôler les vallées de l'Ourthe et de l'Amblève ; deux régions « à risque » qui seront désormais allègrement ouvertes ! Et Neujean de rappeler également l'opposition du général Liagre à la construction du pont de Wandre pour des motifs stratégiques, vingt-cinq ans

auparavant¹. La donne aurait-elle changé ? L'interpellant demande par conséquent au ministre s'il a bien reçu de la part du ministère de la Guerre et surtout de la commission mixte des transports² spécialement habilitée à cette tâche, toutes les autorisations nécessaires³.

La réponse du ministre est aussi nette que précise. La commission a bien été consultée et elle a rendu un avis favorable pour les deux lignes⁴. Pour le député Neujean, la réponse est tellement étonnante que plus tard dans la séance, il insiste à nouveau auprès du ministre pour bien s'assurer de sa réponse :

« (...), c'est que, comme le disait M. De Bruyn dans son rapport de 1887, les fortifications nouvelles étaient comme des verrous placés sur nos portes. Partout où il y avait une porte, disait-on, il fallait mettre un verrou. Or, vous créez de nouvelles et grandes portes : une nouvelle voie de chemin de fer entre l'Allemagne et la Belgique, une nouvelle voie de Malmédy à Stavelot. Est-ce que vous abandonnez la théorie des verrous sur les portes ? Je serais enchanté de l'apprendre. (...) Je suis convaincu, quant à moi, que le ministère de la Guerre n'a pas changé d'avis, qu'il n'admettra pas que notre pays ne soit pas exposé par de nouvelles voies de pénétration et que ce projet se réalisant il demandera la création de nouveaux forts. Si je me trompe, dites-le-moi »⁵.

Neujean se souvient encore des débats animés qu'avait suscités la construction de la position fortifiée de Liège, d'autant plus qu'il faisait partie des opposants à ces fortifications. Désormais, même s'il s'en défend⁶, il souhaiterait plutôt que le ministère de la Guerre rende un avis défavorable ; il éprouve des difficultés à comprendre comment ce dernier a pu si facilement changer son fusil d'épaule, surtout que la commission mixte des transports est réputée très pointilleuse :

« Ce comité mixte a formé opposition, au nom de la sécurité nationale, à la ligne vicinale projetée de Dison à Trooz, à une ligne vicinale vers les Fourons et la frontière hollandaise. Et aujourd'hui qu'il s'agit de vraies lignes de chemin de fer pénétrant de l'étranger dans le pays, hors de portée des canons des forts de Liège, il ne soulèverait pas d'objections ! Je n'ose pas espérer que le ministre de la Guerre soit converti à ce point aux idées que M. Frère-Orban et ses amis ont défendues ici en 1887 »⁷.

¹ Voir infra notre chapitre sur les ponts de la Meuse.

² En Belgique, une « commission mixte (civile et militaire) des transports » composée de quatre membres militaires et de quatre membres techniques civils est chargée d'analyser tous les nouveaux projets à l'aune de la défense nationale.

³ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 7 juillet 1903, p. 1801.

⁴ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 7 juillet 1903, p. 1807-1808.

⁵ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 7 juillet 1903, p. 1812.

⁶ « J'ai combattu les fortifications de Liège et je ne veux pas que plus tard vous nous fassiez voter de nouvelles fortifications. Je dois me préoccuper de cette perspective, étant donné les idées qui prévalent dans le Gouvernement. » *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 7 juillet 1913, p. 1801.

⁷ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 7 juillet 1913, p. 1812.

Le Ministre des Chemins de fer Liebaert est trop content d' à nouveau remettre à sa place le représentant liégeois en lui lisant cette fois-ci l'avis de la commission mixte des transports concernant la ligne Louvain – Aix-la-Chapelle qu'il a sous les yeux : « La ligne ferrée projetée de Louvain à Aix-la-Chapelle par Visé peut-elle être admise sans préjudice pour la défense nationale, à condition, toutefois, que des obstructions ou destructions seraient (sic) préparées en des points à déterminer par le département de la guerre ? Réponse : Oui, à l'unanimité »¹. Cette réponse nette dès le début des débats explique pourquoi l'argument défensif pour contrer le projet gouvernemental sera très peu utilisé par la suite à la Chambre². Une autre raison qui, à notre avis, justifie une faible utilisation de l'argument stratégique dans les débats parlementaires est purement électoraliste. Il ne faut pas oublier que la jonction Stavelot – Malmedy, particulièrement sujette aux critiques concernant la sécurité territoriale, ne rencontre guère d'opposition dans les rangs liégeois et verviétois ; elle est même réclamée par certains intérêts industriels locaux³. Invoquer le danger que constitue pour la politique défensive belge l'établissement de la ligne Louvain – Aix-la-Chapelle risquerait donc de jeter le discrédit sur la jonction Stavelot – Malmedy qui lui est intrinsèquement liée.

La commission mixte des transports

Pour tous les dossiers de construction ferroviaire qui lui sont soumis par le ministère des Chemins de fer, le ministère de la Guerre se réfère totalement aux avis émis par la « commission mixte des transports » qui comprend quatre membres militaires et quatre membres techniques civils. Cette commission est toujours présidée par le lieutenant-général, chef du corps d'Etat-major et renferme parmi ses membres militaires le général directeur du Génie au ministère de la Guerre et le directeur général des opérations militaires. En juillet 1903, il s'agit respectivement du lieutenant-général Chapelié, aide de camp du Roi, du général-major Lamboray et du colonel d'Etat-major Ducarne⁴.

¹ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 7 juillet 1903, p. 1813.

² Il y aura cependant encore un cas fameux d'opposition sur ce sujet l'année suivante lors du dépôt du budget du Ministère de la Guerre par le représentant du Luxembourg, Henri Delvaux qui en était le rapporteur. Ce dernier mettra carrément en doute dans son rapport le jugement de la commission mixte pourtant composée de plusieurs hauts officiers belges. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

³ Ainsi Davignon, député verviétois et futur ministre des Affaires étrangères réclame la construction de la ligne Stavelot – Malmedy « à moins d'une opposition absolue et motivée du génie militaire ». *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 7 juillet 1903, p. 1805.

⁴ SHD/DAT, 7N 1155, lieutenant-colonel Gallet (Bruxelles) au général André (Paris), 18 juillet 1903. Ce rapport a également été publié dans les *Documents diplomatiques français*, 2^e série, t.III, n° 360, pp.465-469

Il n'est pas rare que la commission réclame des modifications au tracé d'une ligne ou l'établissement sur cette dernière d'ouvrages d'arts aisément destructibles en cas de guerre. Les tunnels sont généralement « préférés » aux ponts – sauf s'il s'agit de viaducs – ou aux tranchées car ils permettent, lorsqu'ils sont bouchés, de ralentir plus longtemps la progression de l'ennemi. Ainsi l'administration des chemins de fer de l'Etat ou une compagnie privée peuvent parfois être obligées, à l'encontre de considérations d'ordre économique, de modifier le parcours d'une ligne projetée, juste pour la faire passer en tunnel « à obstruer en cas de guerre ». Les destructions à opérer sont en théorie préparées en temps de paix et les tunnels stratégiques sont préalablement minés¹. Dans le cadre de la convention germano-belge du 15 août 1903, la commission mixte des transports n'a pas formulé d'objections à l'établissement des deux nouvelles lignes « à condition, toutefois que des obstructions ou destructions seraient préparées (sic) en des points à déterminer par le département de la guerre »².

Cette absence d'objections majeures ne cessera pas de préoccuper le ministère de la Guerre français. Le lieutenant-colonel Gallet, attaché militaire de France à Bruxelles, ne manque pas de s'entretenir à plusieurs reprises avec le lieutenant-général Chapelié, chef du corps d'Etat-major et président de la commission mixte des transports :

« En ce qui concerne la ligne Louvain – Visé – Welkenraedt, la commission mixte sous sa présidence et après examen du tracé proposé avait émis à l'unanimité un avis favorable. Le tracé qui a été montré à la commission fait passer la ligne projetée sous le feu des forts de Liège ; il a été de plus spécifié que des obstructions seraient préparées, notamment dans un tunnel à proximité des forts »³.

Les renseignements de Gallet ont de quoi surprendre. Soit le trajet présenté à la commission mixte a été conçu au départ pour rassurer les autorités militaires, soit l'officier français s'est fait rouler dans la farine par l'officier belge, soit plus vraisemblablement ce dernier n'a pas réfléchi en conversant avec l'attaché français. En effet, de prime abord, nous distinguons mal comment la ligne pourrait passer à la fois à Visé et sous le feu des forts de Liège si ce n'est en décrivant une large boucle à hauteur de la vallée de la Meuse ! Et c'est bien cette hypothèse qu'envisage l'attaché militaire car il envoie avec sa dépêche un plan où il a souligné en rouge le tracé tel que décrit par le lieutenant-général Chapelié. Sur ce plan, nous voyons la ligne

¹ Sur les plans de destruction des voies de chemin de fer en cas de guerre, voir infra notre chapitre sur le sujet.

² *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 7 juillet 1903, p.1813.

³ SHD/DAT, 7N 1155, Gallet (Bruxelles) à André (Paris), 18 juillet 1903 et *DDF*, 2^e série, t.III, n° 360, p. 447.

franchir le fleuve à Visé même, opérer une boucle étroite de presque nonante degrés, remonter la vallée jusque sur les hauteurs de Herstal, traverser la ligne du Liégeois-Limbourgeois et opérer à nouveau une courbe à nonante degrés pour se diriger vers Liers, Juprelle et Wilhogne au sud de Tongres, tout en traversant à nouveau la rocade ferroviaire Ans – Liers. Il ne faut pas être un grand ingénieur pour constater le caractère incohérent voire même irréalisable de pareil tracé, d'autant plus pour une ligne destinée à recevoir des trains à grande vitesse où les courbes trop importantes doivent à tout prix être évitées. Le Deuxième Bureau, dans une note stratégique écrite peu après pour tirer les leçons des renseignements nouveaux fournis par l'attaché militaire, enregistre bien les informations sans relever pour autant l'incohérence technique. Néanmoins, il formule quelques inquiétudes et remarque que l'affaire est à surveiller même si l'option d'un passage allemand au nord de Liège paraît à l'époque peu vraisemblable :

« On devra surveiller la construction de la ligne en question, et s'assurer que son tracé la fait bien passer dans le rayon d'action de la place de Liège : il n'en serait pas ainsi si, après le passage de la Meuse à Visé, la ligne était tracée directement sur Tongres ; elle passerait alors à plus de 5 kilomètres des forts du front nord de Liège et pourrait échapper totalement à leur feu, de sorte qu'il serait possible d'acheminer des troupes d'Allemagne vers la France à travers la Belgique (par Tongres, St-Trond et Charleroy), Namur ou Huy (...) »¹.

Sur la carte destinée à illustrer ces considérations, l'auteur de la note dessine cette fois-ci la ligne sans la faire passer par Liège. Malgré les mauvais renseignements fournis, la France est donc sur ses gardes².

Le ministère belge des Affaires étrangères s'est également occupé de la question car peu de temps après l'interpellation de Neujean et Mullendorff à la Chambre, Borel, le chargé d'affaires ad interim de France, a demandé des compléments d'information au ministre. Ce dernier, prenant ses précautions avant de répondre à la démarche française, envoie une lettre au ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et au ministre de la Guerre pour obtenir confirmation de ce qui a été déclaré à la Chambre³. Dans sa réponse aux Affaires étrangères, la Guerre donne des précisions intéressantes. La réponse du ministre de la Guerre ne dit rien à propos de la ligne Louvain – Aix-la-Chapelle ; par contre elle signale qu'un avis sur la

¹ SHD/DAT, 7N 1756, *Dossier sur le Plan de mobilisation XV*, EMA, 2^e Bureau : *Note sur le projet de raccordement Malmédy – Stavelot*, 12 août 1903.

² *Ibidem*.

³ MAEB, IND, VI, Favereau à Liebaert et Cousebant d'Alkemade, Bruxelles, le 13 novembre 1903.

jonction Stavelot – Malmédy avait déjà été demandé à ses services par le ministre des Chemins de fer en mars 1896 et que le lieutenant général Brassine avait répondu à l'époque, sur avis de la commission mixte des transports, qu'il n'y voyait pas d'objections. L'avis de la commission était basé sur les considérations suivantes :

« La ligne à créer se rattacherait, d'une part, à la ligne de l'Amblève et, d'autre part, par Spa, à celle de la Vesdre. Or ces deux lignes aboutissent à la tête de pont de Liège dont les ouvrages de fortification les interceptent l'une et l'autre. La ligne Malmédy-Stavelot est en communication avec la ligne de Luxembourg par les voies ferrées qui suivent les vallées de l'Amblève et de l'Ourthe. Or, la ligne du Luxembourg est interceptée par la tête de pont de Namur. En dehors de ces considérations le département de la guerre a pris des mesures pour interrompre, en certains points, l'utilisation de nos voies ferrées, par la destruction d'ouvrages d'art établis sur leur parcours. Et les points choisis sont tels que l'usage momentané d'une ligne allant de Malmédy à Stavelot ne permettrait pas à un adversaire de poursuivre sa route par les autres lignes qui seront en relation avec elle. C'est ainsi qu'un belligérant qui utiliserait la ligne Malmédy-Stavelot pour se porter dans la vallée de la Meuse française ou inversement dans la région Rhénane soit par les lignes de l'Amblève, de l'Ourthe et de la Lesse, soit par les lignes ferrées du sud du Luxembourg, se verrait arrêté par la destruction d'ouvrages établis sur ces voies ferrées »¹.

En conclusion, à part des obstructions et destructions à prévoir sur le parcours des deux lignes, le ministère de la Guerre, suivant l'avis de la commission mixte des transports, ne voit aucune objection à leur construction.

Le Rapport Delvaux et l'expertise du général Ducarne

Malgré les assurances formelles émises par le ministère des Chemins de fer et le ministère de la Guerre, il semble que tous les représentants n'aient pas été convaincus. L'un d'eux fait de la résistance. Il s'agit du représentant luxembourgeois² H. Delvaux. Ce dernier est rapporteur de la section centrale qui a examiné le budget de la Guerre pour l'exercice 1904. Il dépose ledit rapport sur le bureau de la Chambre le 30 mars 1904³. Ce rapport, à côté d'autres analyses, consacre un chapitre entier à la question de la ligne Malmédy – Stavelot. Même si le

¹ MAEB, IND, VI, Cousebant d'Alkemade à Favereau, Bruxelles, le 25 novembre 1903. Le ministre de la Guerre se borne en réalité à rappeler qu'il avait déjà transmis sa réponse en 1897 au ministre des Affaires étrangères par une lettre en date du 13 décembre 1897. Dans cette lettre, il faisait mention de l'avis officiel de ses services transmis en 1896 au ministre des Chemins de fer. Favereau met un peu de temps à retrouver la lettre. Finalement il retrouve le document à la direction du Commerce et des Consuls qui transmet la lettre à la Direction P du ministère. MAEB, IND, VI, 29 novembre 1903.

² Représentant du district Arlon – Marche – Bastogne.

³ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 30 mars 1904, p. 1169.

rapporteur affirme d'entrée de jeu que les considérations qu'il développe « ne sont point la manifestation d'une opposition formelle au projet de chemin de fer annoncé »¹ et qu' « elles ne préjugent point de l'opinion des membres de la section centrale sur la construction même de la ligne projetée »², tout dans son rapport suggère le contraire. En effet, Delvaux a constitué un véritable réquisitoire à l'aide de coupures de presse, d'extraits de débats parlementaires et surtout de considérations militaires émises en 1900 par le directeur des opérations militaires le Colonel³ Ducarne ; afin, dit-il, de prouver que la jonction n'est pas avantageuse pour la Belgique. Le rapport se divise en neuf points :

1. La ligne de Malmedy à Stavelot complète un réseau de chemins de fer stratégiques dont l'Allemagne poursuit l'exécution depuis 1870.
2. La ligne nouvelle serait hors du périmètre d'action des forts de la Meuse.
3. En cas de guerre entre l'Allemagne et la France, l'éventualité la plus probable est que l'armée allemande suivrait la ligne Malmedy – Stavelot – les Ardennes belges vers Sedan et Mézières.
4. L'importance du rôle stratégique que peut jouer cette ligne s'est accrue depuis que l'Allemagne a créé le camp d'Elsenborn, où elle peut rassembler des forces considérables.
5. Depuis dix ans, le camp d'Elsenborn acquiert une importance toujours croissante.
6. Les bruits annonçant l'abandon de ce camp pour cause d'insalubrité sont dénués de fondement.
7. La ligne de Malmedy – Stavelot est uniquement demandée par des intérêts allemands.
8. Aucun intérêt important en Belgique ne la réclame.
9. Le chemin de fer serait funeste aux villes de Liège et de Verviers puisque son sort est lié à la construction d'une ligne Louvain – Visé – Aix-la-Chapelle⁴.

Le rapport Delvaux justifie les quatre premiers points à l'aide du « rapport Ducarne » présenté à la commission militaire instituée en 1900 pour examiner les divers problèmes relatifs à la

¹ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, n° 97, 30 mars 1904, p. 372.

² *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, n° 97, 30 mars 1904, p. 372.

³ Général à l'époque où le rapport Delvaux est présenté à la Chambre mais colonel lorsqu'il a pondu son rapport pour la Commission militaire de 1900-1901. DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire de la Belgique*, Gand, 1907, p. 293.

⁴ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, n° 97, 30 mars 1904, p. 372.

défense nationale¹. Cette étude du directeur général des opérations militaires est utilisée presque systématiquement lorsqu'il s'agit d'évoquer le danger d'une attaque allemande par le sud-est de la Belgique². Le rapport Delvaux n'est donc pas simplement basé sur des rumeurs et des « on dit » ; il constitue au contraire un argumentaire serré et construit qu'il convient d'analyser quelque peu. A l'époque, le colonel Ducarne n'évoque pas directement le projet de la ligne Stavelot – Malmedy qui en est toujours au stade des tractations préliminaires, mais il met en évidence un fait stratégique assez alarmant : la « Barrière des Ardennes » n'est plus à proprement parler une barrière et huit routes traversent cette région, reliant ainsi une zone possible du déploiement stratégique allemand voisine de la Belgique avec la Meuse française en amont de Fumay³. Toutefois, Ducarne pense que la limite septentrionale de la concentration allemande n'ira pas au-delà de la région Malmedy – Stavelot. Une colonne partant d'Aix-la-Chapelle s'exposerait trop à l'action de la place de Liège. Ce dernier élément ne contribue naturellement pas à atténuer les préventions de Delvaux à l'égard de la convention ferroviaire germano-belge et il estime, au regard de cet avis autorisé, que la construction dans cette région d'une ligne de chemin de fer – en sus des routes déjà existantes ! – doit alarmer au plus haut point les autorités militaires belges. Voilà pourquoi il s'étonne des réponses faites par le ministère de la Guerre aux questions posées en fin de rapport :

1. « Est-il exact que le département des chemins de fer ait, avec l'assentiment de M. le ministre de la Guerre, décidé la création d'une ligne de chemin de fer de Malmedy à Stavelot ? » Réponse : « Le 5 mars 1896, le département de la guerre a fait savoir à l'administration des chemins de fer qu'il n'avait pas d'objection à présenter à la construction éventuelle d'une ligne de chemin de fer entre Malmedy et Stavelot. Cette ligne est toujours à l'état de projet ».
2. « En raison du grand nombre de troupes que l'Allemagne peut concentrer au camp d'Elsenborn, la ligne à créer ne constitue-t-elle pas, en cas de guerre entre l'Allemagne et la France, un grave danger pour les parties des provinces de Liège, Luxembourg et Namur situées entre Stavelot, d'une part, et Sedan-Mézières, d'autre part ? » Réponse : « La ligne dont il s'agit ne donne pas lieu, en ce qui concerne la défense

¹ *Procès-verbaux des séances de la commission chargée de l'étude des questions relatives à la situation militaire, 16 novembre 1900-30 avril 1901*, Bruxelles, Guyot, 1901, annexe C. [Abrégé désormais de la manière suivante : *PV 1900*].

² Il n'est pas superflu de signaler ici au lecteur que le fameux rapport Ducarne sera régulièrement utilisé dans la presse et les écrits militaires français pour justifier auprès de l'opinion publique le danger d'un mouvement tournant allemand par les Ardennes belges.

³ Pour une analyse plus précise du rapport Ducarne et de ses relations avec les doctrines en cours au sein de l'Etat-major, voir infra notre chapitre sur le système d'interruption des chemins de fer et ses rapports avec les plans d'opérations de l'armée belge.

nationale, à des considérations d'une plus grande importance que celles qui s'attachent aux voies ferrées existant déjà dans cette partie du pays ».

3. « Si cette voie de chemin de fer se fait, le département de la guerre se propose-t-il d'établir, dans la région indiquée, des forts, des garnisons ou d'autres travaux quelconques ? » Réponse : « La création de cette voie ne nécessiterait pas l'établissement de garnisons, de forts, ni d'autres travaux nouveaux de fortifications »¹.

Et M. Delvaux d'écrire à la suite : « Ces réponses paraissent méconnaître la gravité du problème »².

Le dépôt du rapport Delvaux à la Chambre suscite immédiatement la réaction du ministère belge des Affaires étrangères. La Direction P rédige dans l'urgence une minute destinée à servir en cas de réaction ultérieure de l'Allemagne ou de la France. Le ministère sait évidemment que d'un côté de notre frontière comme de l'autre, les acteurs diplomatiques sont attentifs aux débats parlementaires et que ce type de rapport risque de compromettre aux yeux des Puissances garantes la neutralité du pays ; d'autant plus que le document pourrait être considéré comme un « document officiel » :

« Il [M. Delvaux] ne craint pas de se servir de sa qualité officielle de rapporteur d'un budget pour soulever bruyamment une question concernant la défense nationale, et pour mettre en scène une Puissance étrangère qu'il accuse de prendre une série de mesures ayant pour objectif direct une violation de la neutralité belge »³.

¹ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, n° 97, 30 mars 1904, p. 381.

² *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, n° 97, 30 mars 1904, p. 381.

³ « Nous ne serions en droit de nous émouvoir que si les mesures qu'ils prennent et qu'ils préparent avaient pour but direct et unique la violation de notre territoire. C'est ce que M. Delvaux a voulu démontrer à propos du chemin de fer Malmedy-Stavelot. Mais pour y arriver, il présente sous un aspect qui n'est pas exact les deux faits militaires sur lesquels il se base. Il exagère l'importance stratégique de la ligne Malmedy-Stavelot. Le mémoire Ducarne cite huit routes permettant aux armées allemandes de se rendre de la province Rhénane sur la Meuse Française en passant par notre Luxembourg. La route Malmedy – Stavelot n'est qu'un doublement de la seconde. Le chemin de fer entre ces deux villes n'aurait qu'une longueur d'une douzaine de kilomètres et ne vaudrait que comme raccordement au réseau belge, d'un côté vers Pepinster, de l'autre vers Trois-Ponts, ce qui ferait confondre cette voie d'invasion avec la seconde qui existe déjà. Pour le reste du parcours, la route 2 bis indiquée par M. Ducarne se compose surtout de routes ordinaires, non de chemins de fer. On ne comprend donc pas comment la construction du tronçon de voie ferrée dont il s'agit augmenterait sensiblement la puissance d'invasion des armées allemandes en Belgique. Lorsque le colonel Ducarne parle d'une invasion « probable » de ce côté, c'est la région entière Malmedy – Saint-Vith qu'il vise et l'ensemble des voies ferrées et des routes déjà existantes [souligné dans le texte] qui la traversent, non spécialement la route Malmedy – Stavelot qui est absolument à l'arrière-plan. Il n'est donc pas vrai de dire « qu'en cas de guerre l'éventualité la plus probable est que l'armée allemande suivra la ligne Malmedy – Stavelot – les Ardennes belges [souligné dans le texte] vers Sedan et Mézières ». MAEB, IND, VII, Note de la direction P, 19 avril 1904.

La minute du ministère fournit ensuite plusieurs arguments pour contrer le rapport Delvaux. La direction P regrette d'abord que le rapporteur ait inséré dans son réquisitoire des considérations d'ordre militaire alors que son dossier prouve dans sa deuxième partie que l'empressement témoigné par l'Allemagne à réaliser la jonction est surtout d'ordre économique. Il est évident que l'on ne saurait nier les avantages économiques que la région de Malmedy retirerait de la ligne, est-ce une raison pour y voir en plus des intentions stratégiques ? Certainement pas, d'autant plus que, selon le ministère des Affaires étrangères, M. Delvaux fait une très mauvaise utilisation du rapport Ducarne en travestissant ses idées¹. Enfin la Direction P souligne que le rapporteur n'hésite pas à tronquer certaines citations du colonel Ducarne. A la lecture, nous constatons en effet que M. Delvaux, mû par sa volonté de prouver le danger que constitue la jonction Stavelot – Malmedy, a sans doute volontairement tronqué un passage et appliqué à la région centrale de la frontière belge (Malmedy – Saint-Vith) des considérations que Ducarne avait formulées pour la région sud de la frontière (Bittburg – Sierck). Selon le ministère cela diminue fortement le poids de l'argumentation du représentant luxembourgeois :

« Pour le faire croire, M. Delvaux tronque la citation ; il applique à la ligne Malmédy – Stavelot ce que le colonel Ducarne dit d'une autre ligne plus rapprochée du front Metz – Thionville, passant par le Grand-Duché de Luxembourg et l'extrémité sud-est de notre pays, au sud de la crête des Ardennes [souligné dans le texte]. C'est dans cette région que les opérations de passage sont les plus probables d'après M. Ducarne. Si les Allemands peuvent gagner plus facilement la Meuse française en venant de Bittburg et de Trèves, plutôt qu'en choisissant la voie venant de Malmédy, l'importance stratégique que M. Delvaux attache, avec un grand luxe de citations, au camp d'Elsenborn s'en trouve singulièrement diminuée. Il s'agit non d'un camp fortifié sur un point stratégique mais d'un vaste champ de manœuvres, comme tous les pays en possèdent »².

A tout bien considérer, il est certes regrettable que Delvaux ait usé de tels procédés. Néanmoins, l'argument du ministère est, à notre avis, à moitié convaincant. Certes, le colonel Ducarne croit plus à un passage par l'extrémité sud-est de notre territoire mais il ne nie pas pour autant l'importance stratégique des voies de communication situées plus au nord. En bon stratège, il envisage tous les cas de figure et une partie de la citation de M. Delvaux est donc rigoureusement exacte³. Même si l'on considère qu'une partie de la frontière est plus

¹ MAEB, IND, VII, Note de la direction P, 19 avril 1904.

² *Ibidem*.

³ « La région Malmedy, St-Vith présente beaucoup plus d'avantages pour un déploiement stratégique allemand en vue d'opérations ayant pour objectif la partie de la Meuse française de Mézières à Sedan. La ligne d'opérations est relativement courte ; les lignes de marches se dirigent du N.E. ou S.O. et permettent d'atteindre le flanc du déploiement français, en tournant les défenses de la vallée de la Chiers. A la vérité, le pays traversé est le plus aride, le plus accidenté et le plus pauvre de la Belgique, mais les voies de communications sont belles

sérieusement susceptible d'être violée, est-ce une raison pour ne pas s'inquiéter de voies de pénétration situées plus au nord ?

Les craintes du ministère des Affaires étrangères furent en revanche pleinement justifiées quant aux suites fâcheuses que le rapport Delvaux ne manquerait pas de créer. Conséquence directe, sans doute la moins grave, Borboux, député verwiétois, proteste contre les parties du rapport Delvaux qui affirment le caractère exclusivement allemand des intérêts économiques à retirer de la création de la ligne Stavelot – Malmedy. La ligne, selon lui, est du plus haut intérêt pour l'économie de Stavelot et notamment pour son exportation d'écorces. Par contre, il rejoint le rapport Delvaux lorsqu'il critique la ligne Louvain – Aix-la-Chapelle et le fait qu'elle soit liée à la création de la jonction Stavelot – Malmedy. Ingénuement, il déclare que si les deux questions sont liées, c'est parce que le Gouvernement belge le veut bien. Il est donc loisible au Gouvernement de les « délier ». Quelle issue plus heureuse ne connaîtrait pas cet épineux dossier si, d'une part, la construction de la jonction unique Stavelot – Malmedy, répondant à la fois aux intérêts économiques belges et allemands, était concrétisée, tandis que d'autre part, l'on abandonnait la ligne Louvain-Aix-la-Chapelle que les Allemands ne désirent pas !¹

Le ministre des Chemins de fer et plus largement le Gouvernement belge étaient pris en tenailles entre une multitude d'intérêts contradictoires. Si ces débats n'avaient pas dépassé les remarques intéressées de Borboux, la direction politique du ministère des Affaires étrangères aurait sans doute pu rapidement classer le dossier. Mais, au grand dam de ses agents, la diplomatie belge depuis novembre 1903 était fortement sollicitée par la France, inquiète de la tournure que prenait la « question des chemins de fers stratégiques entre la Belgique et l'Allemagne ». L'interpellation de Monsieur Delvaux ne faisait que jeter de l'huile sur le feu et le 10 mai 1904, le baron de Favereau eut à nouveau à répondre aux sollicitations de la

et bien entretenues et les voies ferrées de Gerolstein par Gouvy et Libramont, de Trèves et Bastogne et de Trèves à Libramont par Arlon, seront d'un grand secours pour le ravitaillement en vivres. Dans ces nouvelles conditions, la haute Ardenne belge, considérée jadis comme un véritable massif d'achoppement pour les armées, a perdu notablement de ses qualités répulsives, et l'on doit admettre que des armées pourraient aujourd'hui y marcher, y séjourner et y vivre, à la condition que la traversée ne doive durer que peu de jours et que leur effectif ne soit pas trop élevé. Bien qu'issu d'un point assez éloigné du déploiement stratégique principal, le mouvement a des chances de réussite, car il est convergent et ne saurait être inquiété au début par les Français. Il ne faudrait que six à sept marches pour arriver à la Semois ». Cité d'après DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire de la Belgique*, Gand, 1907, p. 295-296 et *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, n° 97, 30 mars 1904, p. 373-374.

¹ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 27 avril 1904, p. 1472.

légation française qui n'avait pas manqué une miette des débats parlementaires¹. Dans ce cadre, le ministre de la Guerre à nouveau questionné par le ministère des Affaires étrangères répète les réflexions que sollicite dans son département la construction de la jonction Stavelot-Malmedy : « L'usage supposé de la ligne Malmedy-Stavelot ne permettrait pas à un envahisseur de poursuivre sa route en Belgique par les autres voies en relation avec elle. En effet, d'une part, les lignes de la Vesdre, de l'Amblève, de l'Ourthe et du Luxembourg sont barrées vers le Nord par les positions fortifiées de Liège et de Namur. D'autre part, des mesures sont prises pour interdire éventuellement l'utilisation des chemins de fer conduisant vers le Sud des provinces de Namur et de Luxembourg ». ² Le ministère de la Guerre se refuse par ailleurs à tout autre commentaire car les « mesures prises » sont bien entendu secrètes et ne regardent donc pas la France³.

Le rapport Delvaux a également eu l'occasion d'aborder dans ses points 4, 5 et 6 la question controversée du camp d'Elsenborn dont le ministère avait eu l'occasion de s'occuper à plusieurs reprises depuis 1893, date de la création du camp. Sa proximité avec la frontière belge et la ligne projetée, le fait qu'il sera lui-même relié à la *Vennbahn* par une ligne à voie de 60 cm⁴, ont fait de ce camp une cible de choix pour la presse germanophobe. Toute la controverse réside finalement dans le fait de savoir si le camp est susceptible d'accueillir des troupes en nombre important. Si tel est le cas, le Gouvernement belge devrait légitimement supposer que le camp d'Elsenborn, de camp d'entraînement, pourrait se transformer aisément, avec son raccordement ferroviaire aux grandes lignes du Reich, en « starting block » vers la Belgique. La sérénité avec laquelle les autorités militaires belges ou le ministère des Affaires étrangères considèrent la question a de quoi dérouter les Français. Déjà en juillet 1903, l'attaché militaire français, interrogeant le lieutenant-général Chapelié sur le danger que pourrait constituer le camp d'Elsenborn à proximité de la nouvelle ligne à construire, s'était vu répondre que « le temps n'est plus où il convient de barrer des frontières qui sont déjà largement ouvertes par la multiplicité des voies de communication existant sur le territoire belge » et qu' « ayant envoyé un officier d'Etat-major pour se renseigner sur le camp d'Elsenborn, il a acquis la certitude que c'était là un simple camp d'instruction qui n'avait

¹ MAEB, IND, VII, note de la direction P, 10 mai 1904 et *DDF*, 2^e série, t.V, n°116, 10 mai 1904, p.131.

² MAEB, IND, VII, Cousebant d'Alkemade à Favereau, Bruxelles, le 11 juillet 1904.

³ *Ibidem*

⁴ Cette ligne se développait sur quatre kilomètres et était surnommée par les habitants « Der Feurige Elias », c'est à dire « Elie le Flamboyant ». D'après MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer militaire à voie de 60 centimètres Sourbrodt-Elsenborn*, dans *Trans-Fer* spécial n° 3, éd. GTF asbl.

rien de plus formidable que les autres camps de même espèce »¹. Cette réponse ne satisfait pas l'officier français qui écrit au général André :

« Il est permis de ne pas partager complètement la confiance du président de la commission mixte des transports. Assurément il ne faut pas s'exagérer l'importance du camp d'Elsenborn ni celle du débouché de Malmédy sur Stavelot et Bastogne. Aventurer des troupes par cette voie, sur une ligne à voie unique que ses multiples ouvrages d'art permettent de couper aisément, et s'engager dans la région difficile des Ardennes, paraît une entreprise assez téméraire ; mais il ne faut pas assimiler les débouchés des voies ferrées du Luxembourg sur la ligne Stavelot-Bastogne à celui que procurera le tronçon Malmédy-Stavelot : car ils sont loin d'avoir pour l'Allemagne la même valeur que ce dernier qui est un débouché direct, à proximité d'une place de rassemblement – de peu d'importance actuellement, je veux bien l'admettre – mais pouvant devenir inquiétante dans l'avenir. L'existence du camp d'Elsenborn, disposant désormais de la voie stratégique Malmédy-Stavelot-Bastogne, constitue pour la France une menace, peu probable, mais nullement impossible ; en tout cas, elle peut amener notre pays à prendre des précautions sur sa frontière et peut-être – ce qui serait assurément fâcheux – à détacher de ses armées principales un corps d'observation »².

Etrangement, nous avons remarqué à plusieurs reprises que le Gouvernement belge ou certains officiers semblent avoir une conception « fixiste » des faits stratégiques. Dans son rapport, le député Delvaux reconnaissait bien que le camp à ses débuts n'avait pas l'importance que lui avait donnée la presse française mais il soulignait déjà les progrès accomplis et les projets pour l'avenir. Or, au ministère des Affaires étrangères, les fonctionnaires se rattachent toujours aux dépêches de 1894 du Baron Greindl rapportant les déclarations faites au Reichstag par le ministre de la Guerre à cette époque (c'est à dire dix ans auparavant) pour justifier l'établissement du camp :

« En 1894, lors de l'établissement du camp, le ministre de la Guerre d'Allemagne a fait à cet égard au Reichstag les déclarations les plus formelles et les plus concluantes. Le texte de son discours est ci-joint, il n'y a rien à ajouter à ces déclarations³. Elles

¹ *DDF*, 2^e série, t.IV, Gallet (Bruxelles) à André (Paris), 18 juillet 1903, n° 360, p.469.

² *DDF*, 2^e série, t.IV, Gallet (Bruxelles) à André (Paris), 18 juillet 1903, n° 360, p.469.

³ Discours du ministre de la Guerre au Reichstag : « Nous avons cherché cet endroit non pour établir un camp fortifié sur un point stratégique important mais uniquement pour donner l'instruction technique à nos troupes, simplement pour leur procurer l'instruction habituelle en épargnant au pays la charge des logements militaires et pour faire l'économie des indemnités à payer pour les dommages causés à la campagne. On n'y établira pas de fortifications. Tout au plus les troupes y creuseront-elles, en faisant l'exercice, des fossés-abris qu'elles combleront après. Pendant tout un temps un serpent de mer a couru dans la presse étrangère ; on a toujours parlé du camp fortifié de Malmédy, spécialement dans les journaux belges et dans d'autres ; mais je crois que les gens qui y ont rattaché des combinaisons militaires sont des stratégestes de troisième ou de quatrième ordre ». D'après MAEB, IND, V, Greindl (Berlin) à Favereau (Bruxelles), le 7 mars 1894.

sont aussi satisfaisantes que possible, et il va se soi que le Gouvernement belge n'a pas jugé ensuite qu'il y eut lieu de demander des explications ou de prendre des dispositions extraordinaires quelconques. Ces déclarations s'accordent, en effet, avec les considérations exposées plus haut au sujet du peu de valeur stratégique de la ligne projetée. L'établissement du camp d'Elsenborn ne sort pas du cadre des dispositions militaires que les grands Etats prennent sur leurs frontières en vue des éventualités de guerre et nous n'avons pas de raison sérieuse de le considérer comme étant une menace permanente et directe d'invasion dirigée contre la Belgique »¹.

Influencé par les événements de 1914, nous serions tentés de voir dans la réaction du ministère un manque total de clairvoyance. Reconnaissons néanmoins que cette réaction, du point de vue de la neutralité belge, n'était pas si incohérente. La France ne possédait-elle pas également plusieurs places fortes le long de la frontière belge (Lille-Maubeuge-...) pouvant être considérées comme autant de « têtes de pont » pour pénétrer sur le territoire belge ? Il aurait fallu, pour être juste, prendre des dispositions à l'égard des nombreuses lignes françaises pénétrant sur le territoire à proximité de ces « lieux de rassemblement potentiels ». Le ministère était également agacé que, du côté français, l'on se permette de critiquer la politique ferroviaire belge alors que du côté allemand, jamais un attaché militaire ne s'était permis semblable démarche. Pour toutes ces considérations, il était donc hors de question de se plier aux cris d'alarme français. Face à la campagne qui se développait dans la presse au moment de la crise d'Agadir, une note du ministère épingle d'ailleurs un article du *Journal de Liège* du 17 janvier 1906² qui ridiculise la thèse du camp d'Elsenborn comme grande place d'armes. La direction politique se demande s'il ne serait pas utile de le faire lire à l'ambassadeur de France, M. Gérard, qui est littéralement « obnubilé »³ par Elsenborn comme

¹ MAEB, IND, VII, note de la direction P, le 10 mai 1904.

² Cet article fait suite à un article du *XXe siècle* qui affirme que le VIIIe corps d'armée est arrivé au camp dernièrement. Des correspondants du *Journal de Liège* décident donc d'aller se rendre compte eux-mêmes sur place de la réalité de la rumeur et font une description du camp tout en se moquant du *XXe siècle*. Il faut préciser que le camp est en pleine période d'hivernage et qu'il n'y a donc plus personne. Un capitaine accueille les liégeois et se moque d'eux car le camp est loin de posséder l'infrastructure pour accueillir tout un corps d'armée. Il leur fait alors visiter le camp : « Et nous avons visité le camp, nous l'avons parcouru, nous avons vu les écuries où se trouvent quatorze chevaux et nous avons vu la gare où n'est pas un wagon, où les rails sont rouillés ou bien sont recouverts de neige. Et nous avons vu des hommes bien tranquillement occupés à recoudre des boutons de cuivre, d'autres à écrire à leur « Gretchen », mais dans les trois cafés du camp, nous n'avons pas aperçu un officier, pas un képi, pas un casque, pas un sabre, pas le bout d'un petit canon. Nous avons vu une cuisine et un planton qui truffait un canard. Cela nous a rappelé au sentiment du devoir (...) Quelle bonne plaisanterie que celle du XXe siècle !! Et, comme nous le disait fort bien le très aimable commandant du camp, ce n'est que dans les rédactions de journaux que l'on pense sérieusement à la guerre. En Allemagne, pas un soldat n'y songe et pas un diplomate n'y croit ». *Journal de Liège*, 17 janvier 1906, « Au camp d'Elsenborn ». L'information doit cependant être relativisée par le fait que les actionnaires du *Journal de Liège* sont intéressés par la construction de la ligne Stavelot-Malmedy pour favoriser l'industrie liégeoise.

³ Il n'a sans doute pas pris connaissance d'une note envoyée par l'attaché militaire français le 21 juin 1905 précisant que, selon la relation de deux touristes, dont M.Facq, président de la Société de Bienfaisance française de Verviers, le camp d'Elsenborn n'aurait pas l'importance qu'on lui prête dans la presse : « L'importance de ce camp paraît avoir été fortement exagérée. La manutention (ou du moins le bâtiment qui a paru devoir remplir cet

en témoigne encore la dernière entrevue qu'il a eue avec le ministre. Devant cette suggestion, le Baron de Favereau répond qu'il ne sert à rien de jeter de l'huile sur le feu et qu'il abordera la question du camp d'Elsenborn avec le ministre de France si celui-ci l'évoque à nouveau¹.

e. Pressions du ministère de la Guerre français et maladresse diplomatique du Quai d'Orsay

1903-1905 : Les débuts de la question jusqu'au dépôt du projet de loi

Fin juin 1903, peu avant l'interpellation des députés belges Neujean et Mullendorff au Parlement, la légation française s'est déjà penchée sur la question des accords ferroviaires belgo-allemands. Elle est plus que jamais à l'écoute des différentes rumeurs qui courent sur la concrétisation de ces accords. Le 23 juin, le consul de France à Liège, Crozier résume une première fois les enjeux de la question. Le 26 juin, c'est au tour du ministre de France Gérard de s'expliquer sur l'importance stratégique de la petite jonction Stavelot-Malmedy ; il laisse la question de la ligne Aix-la-Chapelle-Louvain de côté. Il annonce d'ores et déjà qu'une interpellation est annoncée le 7 juillet au Parlement. Après l'interpellation des députés liégeois et verviétois, le ministre de France rapporte en détail ce qui s'est dit à la Chambre. Il insiste particulièrement, on s'en doute, sur l'avis de la commission mixte des transports qu'il ne s'explique pas :

« Il y a là une obscurité, une incertitude qui devra être dissipée. Si les conditions actuelles de communication ferrée entre la Belgique et l'Allemagne sont appelées à subir de telles modifications, le Gouvernement belge doit être forcément amené à prévoir de même la modification des moyens de défense de sa neutralité. Le

office), le parc, les magasins à fourrages sont reliés à la ligne de chemin de fer Eupen-Malmedy, à la gare de Sourbrodt, par une voie étroite de 0,60 m environ et n'occupent qu'un espace très restreint. Les baraques pour la troupe peuvent contenir chacune une compagnie (d'après l'effectif d'une troupe qui s'arrêtait devant l'une d'elles) sont au nombre d'une cinquantaine, ce qui permettrait de baraquier l'infanterie d'une division sur le pied de paix (...) Ils n'ont été arrêtés nulle part qu'à la douane, où les formalités sont fort simples, aucun droit d'entrée sur les automobiles n'existant en Allemagne, et on ne leur a posé aucune question. (...) Aucune autorité spéciale ne paraissait régner ni dans le camp, ni aux alentours ». Cette note de l'attaché militaire est en réalité assez comique car le brouillon a été conservé dans les archives françaises. Au départ, l'attaché militaire rédige sa lettre comme s'il s'était rendu lui-même sur place, ensuite il modifie tous les passages de sa lettre afin de remplacer la première personne par la 3^e personne du pluriel ou « mes connaissances ». Première hypothèse, l'attaché militaire a sans doute songé que la lettre serait plus crédible s'il témoignait de visu des informations rapportées. Il s'est ensuite rétracté en se disant que l'aventure rapportée était un peu rocambolesque. Deuxième hypothèse, il s'est peut-être dit que sa témérité aurait pu créer un incident diplomatique et qu'à l'avenir il ferait bien d'être plus prudent. Pour éviter une remarque de la part de ses supérieurs, il préfère travestir quelque peu son récit. SHD/DAT 7N 1155, Sibon (Bruxelles) à Berteaux (Paris), le 21 juin 1905, n° 8^d.

¹ MAEB, IND, VII, note de la direction P, le 25 janvier 1906.

Gouvernement de la République, d'autre part, ne manquera pas certainement d'envisager les données et conséquences de l'hypothèse nouvelle où le placerait, pour la protection du territoire national, le raccordement direct du réseau allemand avec les lignes du Luxembourg belge et les vallées des affluents orientaux de la Meuse jusqu'à notre frontière de Longwy, Montmédy et Sedan »¹.

D'emblée le problème est posé, l'inquiétude française s'explique par la possibilité pour les trains allemands de contourner les fortifications de la Meuse et d'atteindre la frontière française par le Luxembourg belge.

Après une courte note le 3 juillet 1903 dans laquelle il annonce son intention de se rendre sur place pour étudier le terrain², le lieutenant-colonel Gallet, attaché militaire de France à Bruxelles écrit le 18 juillet 1903 au ministre de la Guerre. Sa lettre fort longue, dont nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer plusieurs passages, nous révèle notamment l'avis du lieutenant-général Chapelié, aide de camp du Roi et président de la commission mixte des transports. De manière surprenante, ce dernier n'a pas d'objections à présenter aux deux lignes. En ce qui concerne la ligne Louvain-Aix-la-Chapelle, l'attaché militaire, se fiant aux renseignements du Lieutenant-général Chapelié se trompe et note que la ligne passera par les forts de Liège³. Concernant la ligne Stavelot-Malmedy, il indique que la commission se réfère à un avis de 1896. Et l'attaché militaire d'insister sur ce fait en disant que même si la commission était consultée à nouveau, son avis ne serait pas modifié. Les opinions du lieutenant-général Chapelié justifient cet avis :

« (...) bien que n'ajoutant pas grande confiance aux obstructions préparées dès le temps de paix [souligné par nous] et qu'on a rarement le temps de mettre en oeuvre au moment du danger, le temps n'est plus où il convient de barrer des frontières qui sont déjà largement ouvertes par la multiplicité des voies de communication existant sur le territoire belge. Il fait remarquer que, si la voie de Malmédy-Stavelot donne aux Allemands une ligne d'accès par Bastogne-Neufchâteau sur la frontière française, cette même ligne Bastogne-Neufchâteau est ouverte à l'Allemagne par les voies du Luxembourg qui des Trois-Vierges mènent à Gouvy et de Wietz (sic) [Wiltz] à Bastogne ; qu'en outre, ayant envoyé un officier d'Etat-major pour se renseigner sur le camp d'Elsenborn, il a acquis la certitude que c'était là un simple camp d'instruction qui n'avait rien de plus formidable que les autres camps de même espèce »⁴.

¹ DDF, 2^e série, t.III, 8 juillet 1903, n° 338, p.437.

² SHD/DAT, 7N 1155, Gallet (Bruxelles) à André (Paris), le 3 juillet 1903, n° 124b.

³ Voir notre chapitre sur la commission mixte des transports.

⁴ DDF, 2^e série, t.III, 18 juillet 1903, n° 360, p. 468-469 et SHD/DAT, 7N 1155, Gallet (Bruxelles) à André (Paris), le 18 juillet 1903, n° 127b.

Gallet ne partage pas l'optimisme de l'aide de camp du Roi et fait part de ses inquiétudes au ministère de la Guerre. Le camp d'Elsenborn n'est effectivement pas l'épouvantail présenté dans la presse mais il a du potentiel¹. Ajoutons que les arguments du Président de la commission sont plutôt absurdes. Ce n'est pas parce qu'il existe déjà des voies de pénétration qu'il ne faut pas s'inquiéter des nouvelles. Plus un Etat-major dispose de « lignes de marche » sur un territoire, plus il est évidemment tenté d'y pénétrer².

Enfin, dans la lettre de l'attaché militaire français on va poindre les premiers arguments visant à accuser la Belgique de succomber aux sirènes allemandes. Il souligne ce fait étrange qu'en 1896, lorsque les habitants de la région de Stavelot avaient réclamé la jonction et alors que la commission mixte des transports avait rendu un avis favorable, le Gouvernement belge ne donna pas suite à ce projet et se borna à organiser un service de voitures et de traction automobile entre les stations de Stavelot et Malmedy. Pourquoi n'a-t-on pas donné suite à ce projet ? L'attaché militaire suggère clairement, en se fiant aux bruits véhiculés dans la presse, que c'était pour ne pas indisposer la France. Si la Belgique cède à présent, c'est notamment suite aux pressions du Prince d'Arenberg, représentant au Reichstag les intérêts du district de Malmedy et militant depuis des années pour cette jonction. Depuis qu'il a fait de la jonction Stavelot – Malmedy une condition *sine qua non* au projet Louvain-Aix-la-Chapelle, le gouvernement belge a bien dû céder. Cette différence relative entre les desiderata belges et allemands et la détermination du prince d'Arenberg suffisent donc à susciter les soupçons de l'attaché militaire français. Gallet interprète la convention du 15 août 1903 comme un marché de dupes dans lequel la Belgique est tombée naïvement, réalisant ainsi les ambitions d'une systématique politique allemande visant à multiplier les voies de pénétration sur le territoire belge³. De là à déclarer que le Gouvernement belge est parfaitement conscient de l'aspect stratégique de la chose, qu'en n'agissant pas il est coupable de négligence, il n'y a évidemment qu'un pas.

Suite à cette lettre, une note du Deuxième Bureau en date du 12 août 1903 intitulée « Note sur le projet de raccordement Malmedy-Stavelot » nous indique que les deux lignes ont été étudiées au point de vue stratégique⁴. L'auteur de la note n'attache guère d'importance à la

¹ *Ibidem.*

² *Ibidem.*

³ *Ibidem.*

⁴ SHD/DAT, 7N 1756, *Dossier sur le Plan de mobilisation XV*, EMA, 2^e Bureau, *Note sur le projet de raccordement Malmédy-Stavelot*, 12 août 1903. Le fait que cette note ait été annexée au dossier sur le plan de

ligne Louvain-Aix-la-Chapelle et se borne à signaler qu'il faudra veiller à ce que son tracé passe bien par la ville de Liège et non par Visé. Le plan qu'il annexe d'ailleurs au dossier montre bien qu'il envisage cette éventualité comme plausible puisque la ligne suit sur ce croquis une direction beaucoup plus droite. De toute manière, note-t-il, pour utiliser cette voie il faudrait que les Allemands aient au moins partiellement réduit la place de Liège, « une telle action paraît bien peu vraisemblable »¹. En bon militaire, l'auteur de la note envisage cependant toutes les possibilités, y compris celle d'une complicité belge :

« (...) si la Belgique défend sa neutralité, il paraît invraisemblable que les Allemands hasardent des troupes sur les lignes belges pour un trajet de 120 kilomètres au minimum, les faisant passer au coeur même de la Belgique. Si au contraire, cet Etat leur accorde libre passage rien ne s'opposera à ce qu'ils utilisent la ligne directe, déjà existante Aix-la-Chapelle-Liège-Namur »².

La ligne Stavelot – Malmedy retient beaucoup plus l'attention du Deuxième Bureau français et les avertissements de Gallet, plus nourris pour cette deuxième ligne à construire, méritaient bien une étude plus approfondie de la part du Deuxième Bureau. Les conclusions auxquelles arrive le service de renseignements français sont sensiblement différentes de celles de l'attaché militaire et relativisent fortement le danger de la ligne Stavelot-Malmedy. Le rapport constate d'abord qu'il existe déjà d'autres lignes donnant accès au réseau du Luxembourg belge vers la frontière française par le Grand-Duché de Luxembourg ; et il est évident, selon le rapporteur, que les Allemands n'ont que faire de la neutralité luxembourgeoise. Finalement, le seul intérêt de la jonction Stavelot-Malmedy est qu'elle se trouve à vingt et un kilomètres du camp d'Elsenborn, lieu potentiel de rassemblement³.

Or plusieurs arguments en possession du Deuxième Bureau contredisent la thèse d'une concentration allemande à hauteur d'Elsenborn. Premièrement, selon le rapport de reconnaissance effectué par le Deuxième bureau en 1896 (reconnaissance du Commandant Bonnan), le camp ne permettrait guère de baraquier qu'une brigade mixte. Deuxièmement, il serait bien plus simple, si l'objectif est de rassembler les troupes pour les faire partir en

mobilisation XV n'est pas anodin. En effet les discussions qui eurent lieu en août 1904 au sein du Conseil Supérieur de la Guerre ont traité abondamment la question de savoir si le passage par la Belgique était réalisable et s'il fallait modifier en conséquence le plan de concentration. Voir infra notre chapitre sur le plan de guerre français et la Belgique.

¹ SHD/DAT, 7N 1756, *Dossier sur le Plan de mobilisation XV*, EMA, 2^e Bureau, *Note sur le projet de raccordement Malmédy-Stavelot*, 12 août 1903.

² *Ibidem*.

³ *Ibidem*.

chemin de fer, que celles-ci partent directement de leur garnison. Troisièmement, le rapport rejoint les arguments du ministère belge des Affaires étrangères et en partie ceux du « rapport Ducarne de 1901 » : les Allemands ont tout intérêt à réduire au maximum le parcours de leurs troupes sur les voies ferrées belges, « s'ils n'ont pas obtenu au préalable le libre passage »¹. Remarquons en passant que l'éventualité d'un accord entre la Belgique et l'Allemagne est à nouveau soulevée. Pour déclarer que la jonction Stavelot-Malmedy est stratégiquement avantageuse pour l'Allemagne, il faudrait donc qu'elle lui procure l'accès à une nouvelle ligne du réseau belge ou qu'elle offre un rendement supérieur aux lignes du Luxembourg. Après s'être livré à des considérations techniques sur les caractéristiques des différentes lignes existantes (nombre de voies, pente, écartement) – ce qui démontre la rigueur et la qualité du renseignement français en matière ferroviaire – l'auteur de la note arrive à la conclusion que la jonction Stavelot – Malmedy ne remplit aucune des deux conditions. Elle est de piètre rendement et ne donne accès à aucune ligne nouvelle. Comme de coutume, il envisage néanmoins un cas où la jonction pourrait servir. La ligne serait intéressante si les lignes du Luxembourg étaient elles-mêmes défectueuses ou utilisées par d'autres troupes. Et d'énumérer alors le rendement qu'elle procurerait à l'armée allemande. La conclusion est sans appel :

« De tout ce qui précède on peut conclure que la ligne Malmédy-Stavelot demeurera probablement, comme l'a dit à la Chambre des Représentants un député belge, une ligne d'intérêt purement local, et que les avantages militaires que les Allemands peuvent retirer de sa construction, dans le cas d'un conflit avec la France, sont de faible importance »².

Avant d'analyser les suites de ce rapport, un autre constat doit être établi. En aucun cas celui-ci n'envisage le fait que la nouvelle ligne créée pourrait favoriser un coup de main sur la place forte de Liège. Seul le passage d'une armée allemande par le Luxembourg est envisagé. Nous retrouvons ici un des leitmotifs de la pensée stratégique française avant la Première Guerre mondiale : le passage par la Belgique peut-être, au-delà de la ligne de la Meuse, certainement pas !

Entre cette note et le mois d'octobre 1903, nous n'avons trouvé aucun document dans les archives françaises concernant notre affaire. Enfin le 15 octobre 1903, nous découvrons une

¹ *Ibidem.*

² SHD/DAT, 7N 1756, *Dossier sur le Plan de mobilisation XV*, EMA, 2^e Bureau, *Note sur le projet de raccordement Malmédy-Stavelot*, 12 août 1903.

intervention personnelle du ministre de la Guerre André auprès du ministre des Affaires étrangères Delcassé concernant la jonction Stavelot – Malmédy. Le ministre de la Guerre a dû entre-temps prendre connaissance des rapports de l'attaché militaire et du Deuxième Bureau. Le contenu de sa lettre à Delcassé montre bien qu'il a confronté les deux avis et qu'il s'est forgé lui-même une opinion. Peut-être a-t-il eu aussi le temps de compléter ses informations par d'autres sources ? Toujours est-il que contre toute attente, il se range du côté de l'attaché militaire français tout en justifiant son avis en ces termes :

« Ainsi que l'a fait ressortir M. Gérard, la création d'un raccordement entre Stavelot et Malmédy pourrait, dans certaines éventualités, présenter de graves inconvénients pour la sécurité de notre territoire. Grâce à cette nouvelle voie, les Allemands auraient la faculté, en violant la neutralité belge, de diriger leurs trains de Malmédy par Stavelot sur Marche et Dinant, ou sur Bastogne et Libramont, en suivant un itinéraire que ne barre aucun ouvrage de fortification. Le rendement de ces lignes ferrées ainsi que de leurs affluents sur le territoire allemand paraît, il est vrai, trop faible pour leur permettre de servir à l'exécution de gros transports de concentration ; il n'en serait pas moins suffisant pour assurer les ravitaillements et les évacuations d'une armée allemande opérant dans les Ardennes »¹.

La question paraît d'ailleurs suffisamment grave au général André pour justifier une intervention diplomatique. En réponse à une demande faite par le ministère des Affaires étrangères, il appuie donc une démarche française s'opposant à la construction de la ligne, « dans les limites où notre action diplomatique peut le permettre ». Et dans le cas où cette convention serait quand même ratifiée par le Parlement belge, il demande de réclamer au Cabinet de Bruxelles qu'il prenne « toutes les dispositions nécessaires pour assurer la défense de la ligne dont il s'agit ou en empêcher l'utilisation par des forces allemandes qui auraient violé la neutralité belge »².

La lettre aurait pu s'arrêter là mais le général André poursuit et les considérations plus techniques qu'il émet par la suite sont à l'origine de la première tension diplomatique survenue entre la France et la Belgique autour de la question. En effet, le général note qu'à la séance du 7 juillet à la Chambre belge, le ministre des Chemins de fer a déclaré que des obstructions seraient réalisées sur la ligne Louvain-Aix-la-Chapelle. Il estime que c'est surtout la jonction Stavelot – Malmédy qui doit faire l'objet de pareilles précautions et il cite donc les mesures qui lui semblent les plus aptes à assurer la défense du territoire belge :

¹ *DDF*, 2^e série, t.IV, doc. n° 11, p. 20, Général André (Ministre de la Guerre) à Delcassé (Ministre des Affaires étrangères), Paris, le 15 octobre 1903.

² *Ibidem*.

« Qu'il s'agisse d'ouvrages de fortifications ou de dispositifs de mines, il serait à désirer, en raison de la lenteur relative de la mobilisation belge, que les travaux de défense fussent établis à une distance de la frontière allemande suffisante pour les mettre à l'abri d'un coup de main ou d'une surprise, par exemple vers Marche ou au confluent de l'Amblève et de l'Ourthe d'une part¹, entre Bastogne et Libramont d'autre part. Les premiers barreraient la voie de pénétration de Stavelot sur Marche ; les derniers auraient pour objet de s'opposer à la fois à l'utilisation de la ligne Stavelot-Bastogne-Libramont et des dérivations que les Allemands pourraient employer à travers le Luxembourg et la Belgique par Ulflingen-Gouvy-Bastogne ou Kautenbach-Bastogne »².

Cette lettre du général André est donc bien le point de départ de toutes les démarches françaises qui vont suivre auprès de notre ministre des Affaires étrangères.

Sur base de ce courrier, le Quai d'Orsay débute les conversations diplomatiques avec Bruxelles. Il envoie une lettre le 27 octobre 1903 à la légation française à Bruxelles avec la copie de la lettre du Général André. Le détail n'est pas anodin car la légation française ne dispose donc pas seulement d'instructions l'enjoignant de protester ; elle sait qu'il serait préférable que l'affaire se résolve, idéalement par un abandon de la convention, à défaut par la création d'obstructions et/ou fortifications telles que prescrites par le ministre de la Guerre français. Le 7 novembre 1903, Borel, chargé d'affaires de France à Bruxelles, écrit à Delcassé qu'il a fait le nécessaire. Il a vu le Baron de Favereau la veille et lui a demandé si les dispositifs envisagés sur la ligne Louvain – Aix-la-Chapelle étaient également prévus sur la ligne Malmedy – Stavelot. Le Baron de Favereau a immédiatement rassuré le représentant français en affirmant qu'il ne saurait être question de traiter différemment les deux lignes³.

La consultation des dossiers du ministère belge des Affaires étrangères permet de déceler la manière dont la démarche française a été perçue à Bruxelles. En l'occurrence la version donnée par le Baron de Favereau est à peu près similaire à celle du chargé d'affaires français mais diffère sur un point. Il semble que la réponse du baron de Favereau ait été moins nette :

« J'ai répondu que le Gouvernement belge, connaissant ses devoirs internationaux, n'avait négligé, même au prix de grands sacrifices, aucune des mesures propres à assurer la neutralité du territoire. J'ai ajouté que je ne doutais pas que mes collègues à

¹ C'est à dire à Comblain-au-Pont où effectivement des projets de fort ont été envisagés en son temps par Brialmont.

² *DDF*, 2^e série, t.IV, doc. n° 11, p. 20-21, André à Delcassé, Paris, le 15 octobre 1903, p. 20-21.

³ *DDF*, 2^e série, t.IV, n° 65, pp.89-90, Borel (Bruxelles) à Delcassé (Paris), le 7 novembre 1903.

la Guerre et aux Chemins de fer ne se fussent entendus entre eux pour rendre possible l'interruption par la ligne dont il s'agit »¹.

Ce qui signifie en langage diplomatique : « ils ont sans doute pris les mesures adéquates mais je vais vérifier ». La direction politique du ministère belge des Affaires étrangères avait bien opéré une démarche auprès du département de la Guerre en décembre 1897 au début des tractations concernant la jonction Stavelot – Malmedy mais de Favereau, qui était pourtant déjà à la tête du ministère, l'ignorait ou l'avait oublié six ans plus tard. Le 13 novembre 1903, le ministre vérifie auprès de ses collègues de la Guerre et des Chemins de fer que les assurances données au chargé d'affaires français ne sont pas des paroles en l'air². Le 25 novembre, il reçoit du général Cousebant d'Alkemade toutes les assurances nécessaires. Le rapport favorable de la commission mixte communiqué par le général Brassine le 5 mars 1896 est cité pour rappel³. L'affaire est classée du côté belge

Mais à l'ambassade de France, on reste particulièrement attentif aux suites de la question. Nous en voulons pour preuve cette lettre du ministre de France Gérard du 19 janvier 1904 relative au territoire neutre de Moresnet. Ce petit bout de territoire dont la destinée à partir de 1815 n'est demeurée indécise et équivoque qu'à cause du gisement de calamine de la Vieille-Montagne, est l'objet de rumeurs prétendant que la Belgique s'apprêterait à négocier son partage avec la Prusse. Gérard s'émeut des bruits rapportés par la presse qui prêtent au « Gouvernement impérial et royal » la volonté de s'emparer du territoire. Et le ministre de conclure :

« Les conventions passées entre les Gouvernements belge et allemand relatives aux lignes de Louvain à Aix-la-Chapelle et de Malmédy à Stavelot, les intentions prêtées au Gouvernement allemand en ce qui regarde le territoire de Moresnet témoignent du prix que le Gouvernement allemand attache à résoudre dans le sens le plus favorable à ses intérêts les questions territoriales et économiques de la frontière belgo-allemande. Le Gouvernement de la République ne saurait, en sa qualité de Puissance garante de la neutralité de la Belgique, rester indifférent à la solution de ces questions, si restreint et local qu'en paraisse, d'ailleurs, l'objet »⁴.

De même le projet de voyage du Roi à Berlin suscite un commentaire de Gérard supposant qu'entre autres affaires (chemins de fer chinois, *Bagdadbahn*) Léopold II, pourrait bien parler

¹ MAEB, IND, VI, Favereau à Cousebant d'Alkemade et Liebaert, Bruxelles, le 13 novembre 1903.

² *Ibidem*.

³ MAEB, IND, VI, Cousebant d'Alkemade à Favereau, le 25 novembre 1903. Sur les travaux de la commission mixte, voir supra notre chapitre sur le sujet.

⁴ DDF, t.IV, 2^e série, doc. n° 200, p. 276-277, Gérard (Bruxelles) à Delcassé (Paris), 19 janvier 1904.

avec Guillaume II de la question des lignes Louvain – Aix-la-Chapelle et Stavelot – Malmédy¹. Nous ne sommes donc pas étonnés de voir la question des chemins de fer stratégiques rebondir à l’occasion du dépôt du rapport Delvaux à la Chambre des Représentants le 30 mars 1904². Le dépôt du rapport Delvaux suscite de la part de la direction P une note destinée à contrer les arguments du député luxembourgeois. On s’attend d’ailleurs à une démarche diplomatique française³. Le 15 avril 1904, Gérard envoie effectivement à Paris une lettre détaillant en long et en large tous les arguments avancés par le rapport Delvaux. Autant dire que contrairement à l’accueil qu’on lui a réservé rue de la Loi à Bruxelles, le ministre de France ne tarit pas d’éloges pour l’étude du perspicace représentant luxembourgeois : « M. Delvaux a en effet résumé dans ce rapport dont je joins ici trois exemplaires tous les arguments de fait, et j’oserai presque dire de droit, qui démontrent de la façon la plus lumineuse, non seulement que la ligne projetée de Malmédy à Stavelot est appelée à desservir des intérêts exclusivement allemands, mais encore que, destinée à compléter un réseau stratégique dont l’Allemagne poursuit l’exécution depuis 1870 et devant être placée hors du périmètre d’action des forts de la Meuse, elle est exposée à laisser sans défense effective la neutralité de la région Est-Nord-Est du territoire de la Belgique »⁴. Tout comme Delvaux, il s’indigne des réponses fournies par le département de la Guerre dans le cadre de ce rapport et souligne avec lui que « ces réponses paraissent méconnaître la gravité du problème »⁵. En bref, le rapport Delvaux est du pain béni pour la légation française. Gérard s’attend à ce que le Gouvernement belge élude le débat pour la présente législature mais, note-t-il, il ne pourra le faire indéfiniment. Gérard rappelle que Borel a déjà eu l’occasion d’aborder Favereau sur cette question suite à la demande qui avait été faite par le ministre le 27 octobre 1903 et qu’il se réserve d’insister encore dès que le Parlement en sera saisi « sur les points où il a paru à M. le ministre de la Guerre de la République qu’il serait plus particulièrement nécessaire que les travaux de défense fussent établis »⁶.

Dès réception du rapport Delvaux et de la note Gérard, Delcassé informe le ministre de la Guerre par intérim Combes⁷. Ce dernier n’avait pas attendu de recevoir la lettre de Delcassé ; déjà la veille, alerté par la presse, il avait écrit une lettre à Delcassé l’enjoignant d’insister

¹ *DDF*, t.IV, 2^e série, doc. n° 209, p. 283-284, Gérard (Bruxelles) à Delcassé (Paris), 23 janvier 1904.

² *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 30 mars 1904, p. 1169.

³ MAEB, IND, VII, note de la direction P, le 19 avril 1904.

⁴ *DDF*, t.V, 2^e série, Gérard (Bruxelles) à Delcassé (Paris), 15 avril 1904, n° 20, p. 24.

⁵ *Idem*, p. 25.

⁶ *Ibidem*.

⁷ SHD/DAT, 7N 1165, Liasse « Chemins de fer », Delcassé à Combes, Paris, le 21 avril 1904. Nous avons retrouvé cette lettre dans les archives du 2^e bureau. Elle était accompagnée d’une copie du rapport Delvaux.

auprès du Gouvernement royal belge pour obtenir les garanties promises par Favereau à Borel en novembre 1903¹. La presse française s'était effectivement emparée du rapport Delvaux peu de temps après sa parution. Un résumé du document compromettant était notamment publié dans le *Petit Temps* du 17 avril. Sans se concerter, les deux ministres français avaient conçu les mêmes alarmes. Le 2 mai 1904, Delcassé insiste auprès de l'ambassade de France à Bruxelles pour qu'elle comprenne bien tout l'intérêt que le Gouvernement attache à cette question « au point de vue de la défense de notre frontière »². La lettre du ministre de la Guerre est jointe en annexe. Il semble que la petite jonction Stavelot – Malmedy est en passe de devenir un sujet de haute politique internationale³.

La pression monte sans doute encore d'un cran quand le commandant Siben envoie lui-même ses impressions sur le rapport Delvaux, le 27 avril 1904. Cette fois l'attaché militaire français suggère clairement que la Belgique ne remplit pas ses devoirs d'Etat neutre :

« Le Général Cousebant d'Alkemade dit en effet que cette ligne ne donne pas lieu, en ce qui concerne la défense nationale, à des considérations d'une plus grande importance que celle qui s'attachent aux voies ferrées existant déjà dans cette partie du pays, et il en conclut qu'elle ne nécessiterait pas l'établissement de garnisons, de forts, ni d'autres nouveaux travaux de fortification. Ces réponses semblent indiquer qu'en cas de violation du territoire, l'armée belge renoncerait à défendre la région des Ardennes et la partie du pays située à l'Ouest de la ligne de la Meuse ; la question se pose alors de savoir, si, en agissant ainsi, en ne prenant aucun dispositif pour défendre l'important réseau de voies ferrées qui s'étend entre la région allemande de Malmédy d'une part, et la région française Mézières-Longuyon d'autre part, la Belgique remplit bien les conditions de neutralité armée qui lui sont imposées par les traités »⁴.

Le 10 mai 1904, Gérard aborde à nouveau le Baron de Favereau pour entrer directement dans le vif du sujet. Il a en sa possession le rapport Delvaux et il met spécialement en évidence les réponses du département de la Guerre qui lui semblent manquer de « toute la clarté désirable »⁵. Le Baron de Favereau, après avoir relu ces notes, reconnaît effectivement que ces réponses sont floues mais immédiatement et de la façon la plus catégorique (d'autant plus

¹ DDF, t.V, 2^e série, n° 40, p. 46, Combes à Delcassé, Paris, le 20 avril 1904.

² *Ibidem*. Note de bas de page.

³ Le 25 avril 1904, Maurice Paléologue, à l'époque sous-directeur adjoint des affaires politiques au ministère des Affaires étrangères se rendit chez le chef d'Etat-major général de l'Armée, le Général Pendézec qui lui révéla des renseignements récents obtenus par le S.R. français en janvier 1904. Ces renseignements consistaient en cartes indiquant les points de concentration de l'armée allemande et laissant supposer une offensive par la Belgique à partir de la région d'Aix-la-Chapelle. PALEOLOGUE (M.), *Un prélude à l'invasion de la Belgique. Le plan Schlieffen (1904)*, Paris, 1932, p. 22-24. Voir infra notre chapitre sur le plan français et la Belgique.

⁴ DDF, t.V, 2^e série, doc. n° 69, p. 80, Siben (Bruxelles) au général André (Paris), le 28 avril 1904.

⁵ DDF, t.V, 2^e série, doc. n° 116, p. 131, Gérard (Bruxelles) à Delcassé, 10 mai 1904.

qu'il sait désormais que le ministère de la Guerre a bien prévu des obstructions sur les lignes du Luxembourg), il assure au représentant français que toutes les dispositions ont été prises non seulement sur la ligne éventuelle à construire entre Stavelot et Malmedy mais sur les autres lignes auxquelles se rattacherait cet embranchement. Il explique d'ailleurs le caractère flou de la réponse du ministère de la Guerre à la commission présidée par Delvaux par le fait que les dispositifs de destruction et de rupture prévus sont secrets. « L'entretien ayant revêtu alors un caractère de plus grande précision »¹, le ministre de France en profite pour indiquer « les points mêmes que M. le ministre de la Guerre de la République avait signalés dans sa lettre du 15 octobre dernier à savoir d'une part, Marche et le confluent de l'Amblève et de l'Ourthe, d'autre part, le parcours entre Bastogne et Libramont »². Gérard laisse même entendre que des dispositifs de destruction et de rupture ne suffiraient pas et que la construction de fortifications et d'ouvrages pourrait s'imposer.

Le ministre de France avait été très loin ! Pourtant dans le rapport qu'il dresse de l'entrevue, rien ne transparait d'une quelconque gêne de la part du ministre belge. Il note que Favereau enregistre bien ses remarques et qu'il s'engage à les transmettre au ministre de la Guerre. Favereau croit quand même utile de contredire quelque peu le ministre de France sur la nécessité de fortifications et rappelle que la région des Ardennes possède un relief très accidenté justifiant sur les lignes de chemin de fer de nombreux ouvrages d'art qu'il est loisible au Génie belge de détruire. En fin de lettre, Gérard rend hommage aux réponses du Baron de Favereau qu'il juge très « loyales »³. Le Baron de Favereau dresse pour sa part un rapide compte rendu sur une feuille volante. Le ministre belge ne semble pas s'être ému des « conseils » français. Il s'absente d'ailleurs durant le reste du mois de mai⁴. Fin juin, le ministre se décide cependant à écrire au ministre de la Guerre pour lui faire part des résultats de son entrevue. Il demande à Cousebant d'Alkemade de lui faire connaître dans quelle mesure il pourrait préciser sa réponse à la section centrale concernant les dispositifs d'interruption prévus. Toutefois, il a eu le temps de mûrir quelque peu la question et il note :

« A mon avis, il ne conviendrait pas, toutefois, de donner de grands développements à ces explications, ni de sortir de considérations d'un ordre général. Nous n'avons pas, en effet, à rendre compte des mesures militaires prises ou à prendre pour assurer la

¹ *Ibidem.*

² *Ibidem.*

³ *Idem*, p. 131-132.

⁴ MAEB, IND, VII, Note de Favereau, le 10 mai 1904.

défense nationale en cas d'invasion du territoire. Notre liberté à cet égard reste et doit demeurer entière »¹.

La réponse fournie par Cousebant d'Alkemade à Favereau est très nette et même assez sèche. Pour préciser les explications déjà fournies à la section centrale, il faudrait entrer dans les détails des travaux exécutés sur ces diverses voies ferrées en vue de leur mise hors d'usage au moment opportun. Cette communication équivaudrait à rendre compte aux puissances étrangères des dispositions prises pour assurer la défense nationale en cas d'invasion du territoire. Or, non seulement une communication de l'espèce est incompatible avec l'indépendance de la Belgique mais elle est de nature à éventuellement compromettre l'action de l'armée belge. Cependant, il enregistre bien la remarque à propos de la ligne Bastogne – Libramont et déclare sans ambages que tous les moyens d'interrompre éventuellement cette ligne sont parfaitement arrêtés mais qu'il ne se croit pas autorisé à fournir plus d'informations².

Enfin le 14 juillet 1904, la direction P des Affaires étrangères rédige une minute pour résumer l'événement. Elle note que Gérard n'a pas parlé du camp d'Elsenborn (qui constitue pourtant l'épouvantail favori de la presse française). L'auteur de la note, sans doute Léon Arendt³, se demande s'il serait utile de prévenir une remarque de Gérard sur le sujet en le rassurant d'emblée lors de la prochaine rencontre de Favereau avec le représentant français. Favereau répond au bas de la note qu'il préfère s'abstenir de toute appréciation sur le camp d'Elsenborn. Du reste, sans doute un peu refroidi par la réponse du ministre de la Guerre, il ajoute que plus les considérations avec la France seront générales, mieux cela vaudra. « Nous devons refuser de nous expliquer sur les mesures préparées »⁴. L'affaire est close... pour l'instant.

Le 20 octobre 1904, l'attaché militaire Siben envoie une étude approfondie sur la région du raccordement ferroviaire Malmedy – Stavelot. Cette étude arrive à la conclusion qu'une offensive allemande partant de cette région et se dirigeant vers Sedan ne rencontrerait aucun

¹ MAEB, IND, VII, Favereau à Cousebant d'Alkemade, Bruxelles, le 25 juin 1904.

² MAEB, IND, VII, Cousebant d'Alkemade à Favereau, Bruxelles le 11 juillet 1904. Sur les dispositifs d'interruption belges, voir infra notre chapitre sur le sujet.

³ Directeur général de la Politique (direction P) depuis 1896. BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne ...*, p. 249-250 ; HAAG (Henri), *Signification du traité de garantie du 19 avril 1839, d'après Léon Arendt*, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 2009 (175), p. 161-183.

⁴ MAEB, IND, VII, MAEB, Note de la direction P, le 14 juillet 1904.

obstacle de la part de la Belgique ; elle aurait son ravitaillement assuré par deux lignes de chemin de fer et un bon réseau routier¹. L'attaché militaire français a parcouru la région tantôt à bicyclette tantôt en train pendant un voyage de quelques jours. Il déclare qu'en présence des préparatifs allemands dans la région au sud d'Eupen et tout le long de la frontière belgo-luxembourgeoise, le départ d'une partie de l'aile gauche allemande à partir de la région Malmedy – Saint-Vith cherchant à faire tomber le front défensif Verdun – Toul, Epinal – Belfort, n'est pas impossible. Ces forces viendraient aborder la Meuse et la Chiers entre Sedan et Longuyon en traversant la partie sud-est de la Belgique. Pour consolider ses thèses, il rappelle d'ailleurs que le directeur des opérations militaires belges Ducarne, dans son rapport de 1901, arrive aux mêmes conclusions ; que cet avis est du reste partagé par de nombreux officiers belges avec qui il a discuté ; notamment le général Bruylandt, commandant de l'Ecole militaire de Bruxelles. Ce dernier lui a rapporté avoir fait durant les vacances un voyage en automobile dans la région de « Spa – Aix-la-Chapelle – Bonn (sic)² » et d'avoir été frappé par le nombre de quais de débarquement construits par les Allemands dans toutes leurs gares³.

L'attaché militaire se livre ensuite à toute une série de considérations stratégiques appuyant ses thèses. Il constate par exemple que le Plateau des Hautes Fagnes et des Tailles où prennent leurs sources les principales rivières de la région se présente sous la forme d'une vaste plaine ondulée et par conséquent parfaitement praticable pour une armée en marche. Seule la traversée de contrées densément boisées pourrait gêner des mouvements importants. Encore que ces bois sont coupés de routes bien entretenues. Depuis Malmedy – Stavelot et surtout Bovigny – Gouvy jusqu'à Neufchâteau, Virton et la Semois, il n'y pas donc pas d'obstacles sérieux. De plus deux lignes de chemin de fer serviraient au ravitaillement :

1. Stavelot, Gouvy, Bastogne, Libramont, Bertrix.
2. Saint-Vith, Trois-Vierges, Ettelbrück, Autelbas, Athus.

Ces deux lignes sont reliées par des transversales :

- Gouvy, Trois-vierges

¹ SHD/DAT, 7N 1155, Siben (Bruxelles) à André (Paris) : *Etude de la région du raccordement ferroviaire Malmédy-Stavelot*, le 20 octobre 1904. Les citations qui suivent sont tirées de cette étude.

² L'attaché militaire confond avec Born, village situé un peu plus haut que Saint-Vith sur la Vennbahn ? Des quais militaires ont effectivement été construits à proximité.

³ SHD/DAT 7N 1155, Siben (Bruxelles) à Ministre de la Guerre (Paris) : « Etude de la région du raccordement ferroviaire Malmédy-Stavelot. », 20 octobre 1904.

- Libramont, Marbehan, Arlon, Autelbas
- Bertrix, Florenville, Virton, Athus.

Il considère que la ligne Trois-Ponts – Rivage-Comblain – Marche et Jemelle serait d'un usage difficile pour les Allemands car ils ne pourraient l'utiliser sans être maîtres de Liège. Son utilisation nécessiterait un mouvement beaucoup plus excentrique dans une région accidentée et difficile. Enfin cette ligne, d'ailleurs facile à mettre hors d'usage, servirait surtout à donner aux Allemands un débouché sur la Meuse vers Dinant et Givet. Il confirme ainsi un des arguments les plus fréquemment utilisés contre l'utilisation de la ligne Verviers – Pepinster – Spa – Stavelot : les gares de Pepinster et Comblain-Rivage sont trop près de la place de Liège. La situation est par contre beaucoup plus avantageuse le long de la ligne Stavelot – Trois-Ponts où de plus la configuration du terrain permet de « couvrir » facilement le chemin de fer. Ce qui souligne d'autant plus l'intérêt de la nouvelle jonction Malmedy – Stavelot. Ici, les Allemands peuvent passer sur le territoire belge sans même inquiéter les places fortes. Enfin, une carte dessinée à la main d'assez médiocre facture montre comment les voies belges susmentionnées conduisent sur les arrières de la frontière française. En fin de rapport, l'attaché militaire cherche à répondre à la lettre du général André du 15 octobre 1903 en s'interrogeant sur les travaux de défense qui pourraient être opérés dans le Luxembourg belge. L'attaché militaire ne croit pas à l'utilisation de la ligne de Jemelle mais il se demande lui aussi s'il ne serait pas bon d'en interdire l'usage par la construction d'un fort d'arrêt à l'ouest de la station de Rivage « sous la côte 294 » de la rive gauche de l'Ourthe. Cette ligne comporte de nombreux ouvrages d'art qui pourraient être détruits facilement mais ce fort d'arrêt en interdirait l'usage si les destructions n'avaient pas été opérées à temps. Ce fort, quoiqu'un peu excentré, pourrait être intégré à la défense de la place forte de Liège. En revanche, la ligne Stavelot – Malmedy – Libramont traverse une région beaucoup moins accidentée et comporte peu d'ouvrages d'art. D'où la nécessité, déclare Siben, conformément aux vues du ministre dans sa lettre du 15 octobre 1903, d'élever dans cette région un fort d'arrêt. Mais, conclut l'attaché militaire français, il y a peu d'espoir à l'heure actuelle en Belgique de voir de tels projets se réaliser à cause de l'avarice budgétaire du Gouvernement belge, surtout en matière de défense.

Lorsque nous mettons en parallèle ce rapport de Siben et les derniers débats survenus en France depuis le début de l'année suite aux révélations du « Vengeur », une question s'impose : Siben se doute-t-il que la question qu'il traite ici abondamment vient d'être

discutée en haut lieu jusqu'au sein du Conseil Supérieur de la Guerre mais que les généraux qui le composent sont arrivés majoritairement à des conclusions diamétralement opposées aux siennes ? Se doute-t-il que le général Pendézec, chef de l'Etat-major général, est en conflit larvé avec le généralissime Brugère sur la question de savoir s'il faut modifier le Plan XV ? Nous n'avons pas retrouvé de documents attestant que Siben ait été mis « au parfum » de ces discussions stratégiques au plus haut niveau. Néanmoins, le rapport du 20 octobre ressemble bien à un plaidoyer cherchant à « enfoncer le clou », c'est-à-dire à prouver à l'aide d'arguments d'autorité (général Ducarne, commandant Bruylandt, discussions avec des officiers belges, reconnaissances sur le terrain, ...) que le passage par la Belgique est hautement probable. Encore une fois, c'est la région de Malmedy – Stavelot qui est l'objet de toutes les attentions de l'attaché militaire français¹.

1905-1907 : Du dépôt du projet de loi jusqu'à son adoption par les Chambres belges

Le 13 avril 1905, le dépôt du projet de loi approuvant la convention provoque une nouvelle démarche du ministre de France à Bruxelles, le 3 mai suivant. L'intention du représentant français est manifeste : dissuader à tout prix la Belgique de signer la convention. Il signale à nouveau au ministre belge avec quelle grande attention le Gouvernement français suit l'établissement de la jonction Stavelot – Malmedy. Cette fois, il lie clairement la question au camp d'Elsenborn. La nouvelle ligne ne mettra-t-elle pas le territoire belge en communication avec ce camp exceptionnellement important qui, d'après ce que le Gouvernement de la République a appris, doit servir au ravitaillement en cas de guerre² ?

Conformément à sa propre stratégie, Favereau reste vague et se borne à répéter que la Belgique ne néglige aucun moyen de faire respecter sa neutralité. Il parle évasivement d'obstructions prévues sur le réseau luxembourgeois. Cette réponse ne satisfait pas le ministre de France qui exprime ses doutes sur l'efficacité de semblables moyens à rendre la nouvelle ligne complètement inutilisable. Il parle notamment de l'éloignement de la place de Liège. Favereau répond qu'il ne faut pas exagérer cette distance et qu'une armée appuyée sur Liège

¹ Voir notre chapitre sur le plan de guerre français et la Belgique. Détail intéressant, le rapport d'octobre de l'attaché militaire français semble avoir été versé par le 2^e Bureau au dossier consacré à la note du 13 août 1904. Face au refus des généraux de prendre en compte les renseignements fournis par leur service, le 2^e Bureau a peut-être vu dans le rapport Siben une confirmation des thèses qu'il avançait depuis fin janvier, date à laquelle il avait commencé à analyser les informations fournies par le traître allemand. Autre hypothèse plausible, Siben a peut-être eu une discussion à ce sujet avec un membre du 2^e Bureau ? SHD/DAT, 7N 1756, *Plan XV : Renseignements sur la concentration allemande (1903-1904)*.

² MAEB, IND, VII, Note de la direction P, le 3 mai 1905.

pourrait offrir une belle résistance dans la vallée de l'Amblève¹. Subtilement, Gérard essaie d'assimiler le rapport Delvaux à des « documents parlementaires officiels » reconnaissant le danger signalé par la France et se refusant à construire cette ligne pour des motifs stratégiques. Mais le ministre belge ne se laisse pas prendre au jeu et rappelle à Gérard que le rapport Delvaux ne reflète en aucun cas l'opinion du Gouvernement belge. Gérard abandonne alors la partie, non sans déclarer qu'il suivrait avec attention les déclarations du Gouvernement belge lors du débat à la Chambre. Cet avertissement rencontre auprès du ministre belge l'effet inverse de celui escompté par la diplomatie française. Favereau interprète la pression de plus en plus vive de la France comme un double jeu bien maladroit : « Mon impression est que la France veut se réserver un prétexte pour passer chez nous en cas de conflit. Il convient toutefois d'attendre la discussion parlementaire et l'attitude que la Légation de France prendra »².

Les soupçons formulés par Favereau contre la France sont graves mais s'inscrivent bien dans le contexte tendu de l'époque. Rappelons que nous sommes au lendemain du « coup de Tanger » et qu'une guerre franco-allemande n'est pas impossible. Favereau s'empresse de mettre au courant Cousebant d'Alkemade des derniers rebondissements diplomatiques avec la France. Il lui demande par la même occasion de l'informer sur l'exactitude des considérations militaires émises par le représentant français lors de leur entretien³. Le ministre belge de la Guerre s'oppose vivement aux thèses françaises. Prêter au chemin de fer Stavelot – Malmedy une importance stratégique particulière parce que ce chemin de fer mettra en communication le territoire belge avec le camp d'Elsenborn est une opinion qui doit être contestée. « Le camp d'Elsenborn ne possède nullement le caractère d'une base de rassemblement ou de ravitaillement ; il est situé à cinq heures environ de notre frontière, dans une contrée sauvage, aride, inculte, manquant de viabilité, impropre à assurer la subsistance des troupes. La capacité des logements du camp d'Elsenborn est loin d'être considérable ; la capacité de ses magasins l'est encore beaucoup moins : ce n'est qu'un camp d'instruction comme il en existe plusieurs autres en Allemagne »⁴. Cousebant d'Alkemade se moque également des conceptions stratégiques françaises consistant à placer des forts d'arrêts sur leurs lignes stratégiques. Des interruptions judicieuses effectuées sur les voies ferrées les rendent pour

¹ *Ibidem.*

² *Ibidem.*

³ MAEB, IND, VII, Favereau à Cousebant d'Alkemade, le 19 mai 1905.

⁴ MAEB, IND, VII, Cousebant d'Alkemade à Favereau, note classée à la date du 24 juin 1905 (date à laquelle elle a été lue au représentant français).

longtemps inutilisables par l'ennemi et il n'est pas besoin pour cela que les ouvrages d'art et les tronçons de voie mis hors service se trouvent en plus sous le canon des forteresses. « A ce compte, nous devrions décider de garnir de forts nos interminables frontières, surtout du côté de la France, car presque tous les chemins de fer qui réunissent le territoire français au nôtre ne sont commandés par aucune fortification »¹. Afin de prévenir toute nouvelle démarche française, le Baron de Favereau lit au représentant français le démenti formel de Cousebant d'Alkemade le 24 juin 1905².

Après une entrevue aussi glaciale, on imagine aisément que le ministre de France n'aborderait à nouveau la question que si d'autres informations ou événements justifiaient vraiment de poursuivre les pressions diplomatiques. Pourtant, de nouvelles démarches françaises surgissent à peine quelques mois plus tard au début de l'année 1906. Ce qui pourrait passer pour de l'acharnement diplomatique résulte en l'occurrence d'un concours de circonstances : un autre diplomate français suit en effet l'affaire des lignes de chemins de fer belgo-allemandes. Il s'agit du consul de France à Liège, François Crozier. Alerté sans doute par l'effervescence que suscite à Liège l'affaire du « détournement des grands express internationaux », il envoie lui-même au Quai d'Orsay le 23 novembre 1905 un rapport qui expose les conséquences néfastes qu'entraînera sur le plan défensif la construction des deux lignes entre la Belgique et l'Allemagne³. Le rapport consulaire atterrit sur le bureau du nouveau ministre français des Affaires étrangères Rouvier, successeur de Delcassé. Rouvier, qui découvre l'affaire, décide de transmettre immédiatement une copie du rapport de François Crozier à son collègue de la Guerre Etienne, même si les renseignements fournis n'apportent naturellement aucun élément neuf au dossier. Etienne a sans doute l'intelligence de consulter de son côté ses propres dossiers et/ou collaborateurs ; dans sa réponse à Rouvier, il se fait en tous cas l'interprète des conclusions récentes du Conseil Supérieur de la Défense Nationale. Selon le nouveau ministre de la Guerre, les lignes belgo-allemandes ne constituent pas une

¹ *Ibidem.*

² *Ibidem.*

³ Ce rapport n'a pas été consulté mais l'information figure dans un courrier de Rouvier à Gérard. *DDF*, 2^e série, t. IX, doc. n° 5, p. 5-7, Rouvier (Paris) à Gérard (Bruxelles), le 16 janvier 1906. Le 2 janvier 1906, Crozier signale encore l'établissement de nouvelles voies de garage et l'élargissement de la gare frontière d'Herbesthal. Selon lui, le trafic des marchandises ne justifie pas à lui tout seul un tel élargissement. *DDF*, 2^e série, t. VIII, doc. n° 307, p. 423, Crozier, consul de France (Liège), à Rouvier, ministre des Affaires étrangères (Paris), le 2 janvier 1906. Le consul français joue véritablement un rôle d'agents de renseignement en signalant tous les mouvements ferroviaires suspects à la frontière. Le 30 janvier 1906, il constate à nouveau des mouvements anormalement intenses de l'Allemagne sur ses chemins de fer frontaliers. Des rumeurs prétendent qu'en cas de guerre, les Allemands n'hésiteront pas à se servir de la ligne la ligne Aix-la-Chapelle-Gouvy pour transporter leurs troupes. SHD/DAT, 7N 1155, information mentionnée dans un courrier de Siben, attaché militaire (Bruxelles) à Etienne (Paris), le 26 mars 1906.

menace sérieuse pour la frontière ardennaise¹. En revanche, Etienne admet que les renseignements fournis par le consul liégeois corroborent bien des informations parvenues récemment à son département. Il profite d'ailleurs de cette occasion pour attirer l'attention des Affaires étrangères sur une question connexe qui le préoccupe davantage : le débat parlementaire belge autour de l'agrandissement de la place d'Anvers. Les comptes-rendus analytiques des séances de la Chambre belge transmis par l'attaché militaire l'effraient au plus haut point car on y décèle un désintérêt dangereux de la Belgique pour la défense de sa frontière est². Etienne demande par conséquent à son collègue de rappeler à l'ordre le cabinet de Bruxelles sur ce point afin que la politique défensive de la Belgique soit plus équilibrée et plus attentive au danger allemand³.

Le 16 janvier 1906, Rouvier transmet donc à Gérard une lettre le priant de faire le nécessaire pour répondre aux demandes du ministre de la Guerre dont il annexe la lettre⁴. Gérard profite alors d'une visite de Favereau à la légation française le 19 janvier pour lui soumettre les craintes de son Gouvernement. Le ministre belge lui assure que le débat en cours à la Chambre sur la position d'Anvers ne doit pas être considéré comme un dédain de la part du gouvernement belge pour la ligne de la Meuse. Le fait qu'Anvers soit le réduit national du Royaume justifie cependant que le cabinet de Bruxelles y attache une attention particulière. Dans sa réponse envoyée à Paris, l'ambassadeur de France remarque que la question des

¹ Voir infra notre chapitre sur le plan de guerre français et la Belgique.

² Le débat très long qui eut lieu au cours de l'année 1905 sur les fortifications d'Anvers abordait notamment le rôle dévolu au « réduit national anversoïse » en cas de guerre et la stratégie à adopter par l'armée belge en rapport avec Anvers. L'octroi de dépenses supplémentaires pour l'agrandissement de la place était présenté par le Gouvernement comme un mal nécessaire afin de défendre le pays. Ce débat a pour conséquence d'accréditer dans les légations française et allemande l'opinion que l'armée belge se repliera sans combattre dans son refuge anversoïse en y attendant le secours des anglais. Du côté allemand, le comte von Tschirschky, représentant de la Prusse auprès du grand-duché de Mecklembourg et des villes de la Ligue Hanséatique, futur secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères, informe Berlin en février 1905 d'une conversation qu'il a eue avec le directeur de la compagnie transatlantique Hamburg-America Albert Ballin. Ce dernier l'a informé qu'il tenait de source sûre en Belgique que Léopold II fortifiait Anvers sous la pression des Anglais par crainte d'une occupation allemande en temps de guerre. AW, Belgien 51, microfilm FNRS, n° 11, reel 3, 600/3 à 603/3, lettre du comte von Tschirschky, Hambourg, le 4 février 1905. Etant donné que le projet d'extension des fortifications d'Anvers était accompagné d'un gigantesque projet d'extension du port commercial belge, il est permis de douter des intentions patriotiques du directeur d'une société maritime hanséatique en communiquant cette information. Voir aussi sur le même microfilm le rapport n° 638 de l'attaché militaire allemand à Bruxelles Von Winterfeldt daté du 16 juin 1905. Du côté français voir les nombreux rapports de Siben, SHD/DAT, 7N 1155, rapports répertoriés par DUCHESNE (A.), *L'armée et la politique militaire belges de 1871 à 1920 jugées par les attachés militaires de France à Bruxelles*, dans *Revue belge de philologie et d'histoire*, XL, 1962, p. 1105-1106. Enfin pour le détail des débats sous haute tension en Belgique, voir le compte-rendu analytique de la Chambre et les synthèses de BRUSSELMANS (Jelle), *De Antwerpse vestingwerken (1830-1914). Ontstaan, bouw en functie in het defensiesysteem. Politieke impact. Gebruik en nut in oorlogstijd*, mémoire de licence en histoire (inédit), KUL, 2004 ; GILS (Robert), *Antwerpen, nationaal réduit van België, 1859-1914*, in *Revue Belge d'Histoire Militaire*, XXIX-7, 1992, p.465-488 et XXIX-8, 1992, p. 537-560.

³ DDF, 2° série, t. IX, doc. n° 5, p. 5-7, Rouvier (Paris) à Gérard (Bruxelles), le 16 janvier 1906.

⁴ *Ibidem*.

chemins de fer stratégiques risque bien à nouveau d'être éludée au Parlement par la question anversoise à cause de la proximité des élections. Il voit dans ce long retard de la procédure parlementaire le signe visible de l'appréhension que le Gouvernement éprouve lui-même à présenter les projets et à les soumettre à la ratification des Chambres¹. Il semble que cette fois-ci Gérard se soit montré moins insistant. La note conservée au ministère belge de Affaires étrangères ne témoigne pas d'une quelconque inquiétude française. Favereau indique que le ministre de France, à côté de la question d'Anvers, en a profité pour lui rappeler ce qu'il lui avait dit jadis à propos de la frontière est et du camp d'Elsenborn ; il s'est borné à lui répéter ce qu'il lui avait déjà dit précédemment, notamment que des dispositifs de destruction avaient bien été pris ; le ministre de France a paru satisfait et n'a pas poursuivi².

La dernière démarche diplomatique française a lieu en 1907, au cours des semaines qui précèdent le vote de la loi approuvant la convention ferroviaire. Pressé par le calendrier parlementaire, les démarches seront encore plus insistantes que précédemment. Le nouveau ministre de France à Bruxelles d'Ormesson aborde à plusieurs reprises la question des chemins de fer. Une première allusion à celle-ci a lieu en mars 1907 avec Favereau³. Il aborde ensuite franchement la question en mai et juin avec le nouveau ministre belge des Affaires étrangères Davignon. On se souvient que les « conseils » de l'ancien ministre français de la Guerre le Général André avaient déjà quelque peu indisposé les autorités belges. L'intervention du général Picquart, successeur d'Etienne à la tête du ministère de la Guerre, va à nouveau provoquer une tension diplomatique entre la Belgique et la France. Informé du vote prochain de la convention ferroviaire belgo-allemande, Picquart s'inquiète particulièrement de la tournure que prennent les événements en Belgique. L'examen d'une lettre envoyée par d'Ormesson en mars l'amène à formuler les observations suivantes :

« 1° La ligne directe d'Aix-la-Chapelle – Louvain créerait une communication ferrée précieuse pour une armée allemande qui voudrait opérer sur la rive gauche de la Meuse. Cette ligne pouvant, dans certaines éventualités à prévoir, échapper à l'action de la place de Liège, une interruption devrait être proposée au passage de la Meuse. 2° La création de la ligne Malmédy – Stavelot aura pour résultat d'établir, par Comblain et Marche d'une part, par Bastogne d'autre part, deux lignes de communications pour une armée allemande opérant sur la rive droite de la Meuse, qui échappent complètement à l'action des places de Liège et de Namur. La construction de la ligne

¹ DDF, 2^e série, t.IX, doc. n° 26, p.43-44, Gérard (Bruxelles) à Rouvier (Paris), le 20 janvier 1906.

² MAEB, IND, VII, note de la direction P, le 20 janvier 1906.

³ Quai d'Orsay, NS 14, d'Ormesson (Bruxelles) à Pichon (Paris), 12 mars 1907, lettre citée d'après BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne...*, p. 345.

Bertrix – Muno prolongera ces communications jusqu'à notre frontière et pourra constituer ultérieurement, par son raccord avec Messempré, une voie de pénétration sur notre territoire extrêmement dangereuse en établissant par Mézières et Rethel, une communication directe et double entre Cologne et Paris, tournant toutes nos défenses de l'Argonne. Il en résulte la nécessité de prévoir des interruptions sérieuses sur chacune des deux lignes Stavelot – Dinant par Marche, et Stavelot – Bertrix par Bastogne »¹.

Cette fois, contrairement aux propos relatifs rencontrés chez son prédécesseur, Picquart n'hésite pas formuler des craintes sérieuses à propos deux lignes. Il lie d'ailleurs la question au projet de construction d'une troisième ligne, la ligne Bertrix – Muno – Messempré qui permettrait une liaison directe avec Carignan située sur le chemin de fer de Montmédy-Sedan. La région qu'atteindrait la ligne était considérée par l'Etat-major français comme hautement stratégique car située juste derrière toutes les lignes de fortifications françaises. La construction de la voie du côté belge entre Bertrix et Muno avait été réclamée avec insistance par les propriétaires des ardoisières d'Orgeo (ce qui donna d'ailleurs à la ligne le nom de ligne dite « des ardoisières ») et soutenue par le député local Heynen auprès des ministres successifs des Chemins de fer belges². Après bien des palabres, la construction débute en 1904 et ne dure pas moins de dix ans. La région d'un relief tourmenté et son sol schisteux particulièrement coriace compliquent sensiblement l'avancée des travaux. Sur les 24,6 kilomètres de voies, il faut percer trois tunnels et construire pas moins de trois viaducs, sept passages supérieurs et sept passages inférieurs³. Bertrix-Muno est une des lignes belges au coût le plus onéreux. Une fois la ligne établie, il reste encore à la relier avec la ligne française Messempré – Carignan. Consulté sur la question, l'Etat-major belge consent au prolongement de la voie jusqu'à la frontière française à condition de miner le tunnel entre Herbeumont et Sainte-Cécile⁴.

En revanche, du côté français, on donne un accord de principe à la jonction franco-belge tout en se refusant de fixer un délai. Si bien que rien n'est entrepris avant la guerre malgré l'insistance d'un entrepreneur local Boutmy, directeur des hauts-fourneaux de Messempré, désireux d'obtenir une ligne directe avec le bassin houiller de Liège. Boutmy est en contact

¹ DDF, 2^e série, t.X, doc. n°493, p. 797-798, Picquart, ministre de la Guerre à Pichon, ministre des Affaires étrangères, Paris, le 8 mai 1907.

² MARGANNE (Roland), *Bertrix-Muno-Carignan, une relation internationale bien éphémère*, dans *Le Rail en Gaume, Trans-Fer spécial* hors-série, 1986, p.8.

³ *Idem*, p. 9.

⁴ MAEB, IND, VII, Hellebaut, ministre de la Guerre à Davignon, ministre des Affaires étrangères, Bruxelles, le 29 juin 1907.

permanent avec le député de Bertrix Heynen et tandis que le citoyen français fait pression sur son Gouvernement, Heynen réclame la jonction auprès du Gouvernement belge¹. A la veille de la guerre, tous les travaux sont réalisés du côté belge. Il reste juste la voie à poser. Le 24 août 1914, avec de la main-d'oeuvre locale réquisitionnée, les pionniers allemands commencent à poser la voie jusqu'à Muno. Le 15 septembre, les 1400 mètres séparant la gare de la frontière sont équipés. Les Allemands exploitent la ligne à des fins militaires durant toute la durée de la guerre. Elle leur permet de doubler l'axe Coblenze – Trèves – Wasserbillig – Luxembourg – Thionville par un itinéraire Remagen – Gerolstein – Bleialf – Lommersweiler – Gouvy – Bastogne – Libramont – Bertrix – Carignan destiné à alimenter le front de la zone Verdun².

La question de la ligne Bertrix – Muno bien que complètement indépendante de la convention ferroviaire germano-belge, donne un nouvel élan aux inquiétudes françaises. Plusieurs articles paraissent dans la presse et le député Lefébure de Montmédy prétend à la Chambre française le 15 février 1907 que la ligne se construit à l'aide de capitaux allemands³. Ce climat explique vraisemblablement la volonté du ministre français de la Guerre de faire une ultime démarche auprès de Bruxelles pour mettre en garde la Belgique contre les lignes germano-belges. Cette fois, il adopte une stratégie différente. Prenant acte de la construction inéluctable des lignes, il leur reconnaît un intérêt économique indéniable ; c'est pourquoi il ne s'y oppose pas. Néanmoins, il réclame en contrepartie de son bon vouloir la préparation d'interruptions efficaces sur la ligne Aix-la-Chapelle – Louvain « à son passage de la Meuse entre Liège et la frontière belge » et sur les lignes Stavelot – Marche et Stavelot – Bertrix « en des points à préciser d'un commun accord à la suite d'une étude technique approfondie, mais vraisemblablement aux environs de Comblain sur l'Ourthe d'une part et de Bastogne d'autre part »⁴. Picquart est peut-être ici influencé par certaines tractations que la France a déjà eu l'occasion de mener par le passé avec le Grand-Duché de Luxembourg⁵. Ce serait une explication plausible du caractère incongru de sa demande, quoique les tractations avec le Grand-Duché n'aient jamais concerné par le passé que des lignes à cheval sur la frontière et

¹ MAEB, IND, IX, Heynen, député (Bertrix) à Davignon, le 5 novembre 1910.

² MARGANNE (Roland), *Bertrix-Muno-Carignan, une relation internationale bien éphémère*, dans *Le Rail en Gaume, Trans-Fer spécial* hors-série, 1986, p.10.

³ MAEB, IND, IX, Note de la direction P, le 24 décembre 1910.

⁴ *DDF*, 2^e série, t.X, doc. n°493, p. 798, Picquart (Ministre de la Guerre) à Pichon (Ministre des Affaires étrangères), Paris, le 8 mai 1907.

⁵ Voir supra notre chapitre sur les lignes transfrontalières entre l'Eifel, le Grand-Duché et la France.

non des dispositifs de minage à déterminer « d'un commun accord » au beau milieu du territoire d'un état souverain.

Lorsque le comte d'Ormesson vient trouver Davignon le 31 mai 1907 pour lui présenter les demandes de Picquart, le ministre de France a la chance de trouver un ministre fraîchement émoulu. En sa qualité de représentant de Verviers, Davignon ne connaît cette affaire que d'un point de vue économique et témoigne juste auprès du ministre français de l'opposition des villes verviétoise et liégeoise au « détournement des grands express internationaux ». Le Comte d'Ormesson peut donc l'entretenir à loisir des conseils fournis par le Général Picquart. L'exposé que le Comte d'Ormesson dresse de la rencontre est tout simplement inimaginable :

« Nous avons donc suivi les tracés sur la carte, et je me suis appliqué à faire bien saisir à mon interlocuteur les desiderata de notre ministère de la Guerre quant aux préparations d'interruptions efficaces tant sur la ligne à créer Aix-la-Chapelle-Louvain à son passage de la Meuse, que sur les lignes déjà existantes de la région de l'Ourthe, Stavelot-Marche et Stavelot-Bertrix, que la construction du tronçon Malmedy-Stavelot va rattacher aux lignes allemandes »¹.

Du côté belge, une note rapide, sans doute de Léon Arendt, dresse un compte-rendu de la rencontre. Déjà un point d'interrogation accompagne les termes « points à déterminer [d'un commun accord] » tant ils semblent aberrants ; mais le ministre et le directeur des affaires politiques doivent se revoir pour discuter plus longuement de l'entrevue². La note du 15 juin 1907 laisse par contre transparaître tout l'étonnement, pour ne pas dire l'effroi que suscite rue de la Loi la démarche française :

« La démarche faite par le Comte d'Ormesson le 3 juin est à ma connaissance sans précédent. (...) Cette fois le Ministre de France va plus loin et annonce sans détour que le Ministre de la Guerre de France a indiqué avec certains détails les mesures qui devraient être prises aussi bien en ce qui concerne la construction de la ligne de Louvain à Aix-la-Chapelle que sur les lignes qui traversent le Luxembourg. M. d'Ormesson a même parlé en termes plus ou moins précis, d'une entente à établir à cet égard avec le génie français. C'est une intervention directe au point de vue des intérêts français dans la défense militaire du pays. Cette immixtion insolite ne peut être admise par nous. C'est un premier pas dans une voie où (nous) ne pourrions nous engager sans courir de graves dangers, et sans sortir de la ligne de conduite que notre neutralité nous impose. Ce que la France demande, l'Allemagne pourrait le réclamer à son tour pour les lignes de pénétration qui vont de France en Belgique. Nous devons absolument

¹ DDF, t.XI, 2^e série, doc. n° 11, p. 21, D'Ormesson (Bruxelles) à Pichon (Paris), le 3 juin 1907.

² MAEB, IND, VII, Note de la direction P, le 31 mai 1907.

sauvegarder notre liberté d'action dans l'exécution des moyens que nous avons à prendre pour défendre le pays »¹.

La note donne ensuite des consignes précises afin que le ministre Davignon évite à l'avenir de se laisser emmener aussi loin par le ministre de France. S'il est interrogé par ce dernier, le ministre des Affaires étrangères ne peut donner une autre réponse que celle de son prédécesseur. Celle-ci doit être nette mais elle ne doit pas non plus vexer le représentant français et il faut absolument éviter tout ce qui pourrait transformer la démarche française en incident diplomatique. Il faut empêcher en tout cas que la réponse ne provoque une réplique du côté français et le maintien des exigences établies une première fois.²

Le 29 juin 1907, Davignon prend l'initiative d'aller trouver le comte d'Ormesson afin de continuer leur conversation du 31 mai. Il applique à la lettre les recommandations de la note du 15 juin. Il conteste d'abord la valeur stratégique et offensive du camp allemand d'Elsenborn de même que le tronçon Stavelot – Malmedy et il affirme en termes généraux que la Belgique prendrait toutes les mesures nécessaires pour que les voies ferrées qui constituent des voies de pénétration sur son territoire, celle de Stavelot – Malmedy comme toutes les autres, soient établies au point de vue militaire de façon à faire face à toutes les circonstances. En ce qui concerne la ligne Louvain – Visé – Herbesthal, le ministre confirme que toutes les précautions seraient également prises pour qu'elle ne facilite pas l'entrée d'une troupe ennemie³. Dans le compte-rendu de l'entrevue, le comte d'Ormesson note qu'il a jugé les considérations du ministre belge « vagues » et « ne précisant rien quant aux voies et moyens »⁴. Il remarque surtout qu'il faut abandonner l'idée de se concerter avec la Belgique à propos des interruptions à établir sur les voies ferrées car Davignon lui aurait répondu que si de telles dispositions étaient prises avec la France, l'Allemagne serait en droit de prétendre également intervenir dans des conditions analogues⁵.

La fin de l'entrevue donne lieu à des versions quelque peu différentes de la part des deux protagonistes. Dans sa lettre transmise à Paris, le Comte d'Ormesson est très bref. Il note qu'il a répondu au ministre belge que ses propos ne correspondaient pas tout à fait au point de vue

¹ MAEB, IND, VII, Note de la direction P, le 15 juin 1907.

² *Ibidem*.

³ DDF, t.XI, 2^e série, doc. n°58, p. 101-102, D'Ormesson (Bruxelles) à Pichon (Paris), le 30 juin 1907 ; MAEB, IND, VII, Note de Davignon, le 29 juin 1907.

⁴ DDF, t.XI, 2^e série, doc. n°58, p. 102. D'Ormesson (Bruxelles) à Pichon (Paris), le 30 juin 1907.

⁵ *Ibidem*.

de l'administration militaire française et qu'il se réservait les appréciations ultérieures de celle-ci. Davignon note pour sa part qu'une fois ses assurances données, le comte d'Ormesson s'est montré insistant. Il est revenu à la charge et a insisté pour savoir si des interruptions seraient placées sur les lignes belges et à quel endroit. Davignon a alors répliqué qu'il ne pouvait formuler que des considérations générales. Au moment où il allait prendre congé, le Comte d'Ormesson entreprend une dernière tentative en parcourant devant Davignon les instructions transmises par le Quai d'Orsay. Davignon prend alors subitement conscience des prétentions démesurées de la France. La lettre de Pichon à d'Ormesson lui donne pour instruction de soulever la question ferroviaire au point de vue des devoirs de la neutralité belge. Autre caractère aggravant de la démarche, Davignon note aussi la présence dans les documents du représentant français d'une lettre du génie militaire qui réclame des interruptions à établir sur les lignes visées en des points à concerter entre les administrations militaires belge et française. « Le Comte d'Ormesson en lisant ces mots n'a pu s'empêcher de remarquer lui-même que cette suggestion dépassait ce que pouvait comporter une communication diplomatique »¹.

Dans sa lettre du 30 juin 1907 qui retrace l'entrevue, le Comte d'Ormesson, s'il passe sur ce détail compromettant, avertit néanmoins Paris que cette fois-ci le gouvernement belge compte bien faire voter la convention ferroviaire au cours de la présente session. Il faut donc agir vite si le Quai d'Orsay désire encore faire échouer la construction des deux lignes. A Paris, on envisage sérieusement une nouvelle démarche, peut-être écrite. Le Comte d'Ormesson ne peut dissimuler toutefois à son supérieur que celle-ci serait délicate car « la Belgique est ombrageuse et fière ».² Une note du ministre français des Affaires étrangères à son collègue de la Guerre en date du 13 août 1907, alors que la convention vient juste d'être votée par les Chambres belges, montre que le Quai d'Orsay prend désormais conscience du caractère incongru de ses précédentes démarches : le danger était grand en cas d'indiscrétion diplomatique de susciter en retour une intervention similaire de la part de l'Allemagne. Concernant la ligne Aix-la-Chapelle – Louvain, tous les espoirs français reposent désormais sur l'adoption du projet du commandant Fontaine qui fait passer la ligne sous le rayon d'action des forts de Liège³.

¹ MAEB, IND, VII, Note de Davignon, le 29 juin 1907.

² Quai d'Orsay, NS 14, D'Ormesson (Bruxelles) à Pichon (Paris), 2 août 1907, lettre citée d'après BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne...*, p. 347.

³ DDF, t.XI, 2^e série, doc. n° 129, p. 218-220, Pichon à Picquart, Paris, le 13 août 1907.

f) Crainte française d'une alliance secrète avec l'Allemagne pour la libre utilisation du réseau belge

Une fois la convention définitivement adoptée par les Chambres belges, les démarches diplomatiques françaises disparaissent automatiquement. L'attaché militaire Siben en poste de 1903 à 1909 semble se désintéresser de la question depuis son dernier rapport d'octobre 1904 et ses envois traitent surtout des débats concernant les fortifications d'Anvers et la question du service personnel¹. L'intérêt du ministère de la Guerre pour nos voies ferrées ne s'éteint pourtant jamais complètement et les études multiples du capitaine Duruy sur notre réseau ferroviaire dans le Luxembourg belge contribueront à l'entretenir de 1909 à 1912. Les rapports du capitaine Duruy sur la question sont assez nombreux².

Un détail instructif est la personnalité de l'attaché militaire. Les rapports qu'il envoie témoignent d'une grande rigueur. Contrairement à ses prédécesseurs qui se contentaient de croquis rapidement dessinés, Duruy accompagne généralement ses rapports de grandes cartes vierges dont il possède visiblement un lot et sur lesquelles il ajoute les éléments qu'il veut illustrer ; quant à ses croquis, ils sont très souvent patiemment travaillés. Ses rapports sont aussi beaucoup plus nombreux que ceux du colonel Siben. L'historien belge Duchesne qui a parcouru les rapports des attachés militaires français dit d'ailleurs de lui : « Avec Louis-Marie-Eugène-Victor Duruy, successeur du colonel Siben à la légation de France à Bruxelles, un officier d'une classe nettement supérieure y arriva en mai 1909 »³.

Nous nous attarderons ici sur trois documents écrits par Duruy. Le premier est une « Etude de ravitaillement à travers la Belgique méridionale » rédigée le 20 novembre 1908⁴. Le deuxième

¹ DUCHESNE (A.), *L'armée et la politique militaire belges de 1871 à 1920...*, p. 1102-1109.

² Un premier point important doit être signalé. Presque aucune de ces notes ne figure dans la « Correspondance générale » des attachés militaires. En réalité, la plupart ont été reclassées ailleurs, toujours dans les « dossiers Belgique » mais parmi d'autres informations spécialement consacrées aux chemins de fer. Ce classement est un fait digne d'être remarqué car cela signifie que l'on accordait quelque intérêt aux rapports de l'attaché militaire Duruy sur la question au point de les classer « à part ». Une étude un peu trop rapide des archives conduirait vite le chercheur à passer à côté de ces rapports très importants. Ces études se trouvent essentiellement dans les cartons 7N 1165 Renseignements sur la Belgique : dossier « Chemins de fer. » et 7N 1168. Ce carton contient différentes études réalisées par des officiers d'Etat-major sur la Belgique au point de vue militaire : attitude en cas de violation de la neutralité, fortifications, chemins de fer, etc.

³ DUCHESNE (A.), *op.cit.*, p.1110.

⁴ SHD/DAT 7N 1168, Etude de ravitaillement à travers la Belgique méridionale », 20 novembre 1908. Capitaine Duruy.

est une suite de cette étude datée du 26 janvier 1909¹. Ce deuxième document est accompagné d'un croquis très précis figurant les voies de ravitaillement qu'une armée allemande aurait à sa disposition en passant par la Belgique. Le troisième document est un compte-rendu d'une reconnaissance effectuée par le capitaine Duruy pour le Deuxième Bureau du 3 au 6 mars 1909². Le dernier rapport a été transmis directement au généralissime de Lacroix qui s'intéressait particulièrement à la question, glanant à l'époque des renseignements pour justifier la création de son Plan XVI. Lorsque le capitaine Duruy a rédigé ces documents, il n'était donc pas encore en Belgique puisqu'il n'est nommé attaché militaire qu'en mai 1909³. Preuve que le capitaine Duruy s'intéresse très tôt à notre territoire alors qu'il est en poste au Deuxième Bureau, à la Section allemande. Preuve aussi que le capitaine Duruy a déjà effectué en Belgique des missions de renseignement. Rien d'étonnant en somme qu'on lui ait attribué le poste d'attaché militaire à Bruxelles. Les deux premiers rapports, comme leur nom l'indique, analysent les voies de ravitaillement dont disposerait l'Allemagne en traversant le territoire belge. Il s'agit d'une étude très technique sur les rendements des différentes voies belges. Le capitaine Duruy arrive à la conclusion que trois lignes ferrées⁴ relient le front Malmédy-Trèves au front Mézières-Longwy. Il constate que, une fois la jonction Malmédy-Stavelot effectuée, la première ligne de ravitaillement gagnera grandement en rapidité et en sécurité car elle s'éloignera de la position fortifiée de Liège. Nous retrouvons également dans cette note le grand intérêt suscité par la future ligne Bertrix-Muno-Messempre.⁵

Le Capitaine Duruy est très attentif au nombre de voies. Les lignes à double voie sont évidemment plus intéressantes car elles permettent aux trains d'arriver sur le front remplis et de repartir vides directement dans l'autre sens, sans perte de rendement occasionnée par des horaires restrictifs. Particulièrement soucieux de ces détails, il va être amené dans sa reconnaissance du 3 au 6 mars 1909 à formuler un bien curieux raisonnement. Ses voyages sur nos lignes lui ont permis de remarquer que la ligne Trois-Ponts-Rivage (Comblain), si elle est à une voie, est entièrement préparée pour une mise à deux voies⁶. Cette particularité le surprend car le cas est unique sur tout le réseau belge. La possibilité de doubler cette ligne

¹ SHD/DAT 7N 1168, Note relative aux voies ferrées de la Belgique méridionale, 26 janvier 1909. Capitaine Duruy.

² SHD/DAT 7N 1165, Rapport de reconnaissance (3-6 mars 1909) du capitaine Duruy du 2^e Bureau.

³ DUCHESNE (A.), *op.cit.*, p.1111.

⁴ Nous reproduisons le croquis du capitaine Duruy concernant ces trois lignes dans notre corpus de cartes au chapitre correspondant. Les numéros sont inversés sur le plan.

⁵ SHD/DAT 7N 1168, « Etude de ravitaillement à travers la Belgique méridionale », 20 novembre 1908. Capitaine Duruy.

⁶ SHD/DAT 7N 1165, Rapport de reconnaissance (3-6 mars date 1909) du capitaine Duruy du 2^e Bureau.

dans le prolongement de la future jonction Malmedy-Stavelot renforce, selon Duruy, le caractère stratégique de la ligne belgo-allemande qui prend « une importance qu'elle n'aurait pas, s'il n'y avait qu'une voie entre Trois-Ponts et Rivage¹ ». C'est pourquoi, continue-t-il, ces mesures prises par la Belgique paraissent « confirmer l'existence d'une entente germano-belge plusieurs fois signalée par certains renseignements. (...) »² Le réseau ferroviaire belge est une nouvelle preuve du manque de loyauté du pays ! Mais le capitaine note cyniquement qu'après tout, il n'y a pas lieu de trop s'en inquiéter car si elles ont été prises pour favoriser l'Allemagne, ces mesures peuvent aussi favoriser une offensive française par la Belgique méridionale³.

Il est évident que le capitaine Duruy n'était pas un novice et qu'il connaissait très bien toutes les questions militaires concernant la Belgique. Il ne lance donc pas son accusation à la légère comme d'autres attachés militaires particulièrement germanophobes. Toutefois, ces accusations de Duruy témoignent surtout de l'état d'esprit qui régnait alors au Deuxième Bureau français lorsqu'il s'agissait d'émettre un jugement sur l'attitude la Belgique en cas de guerre franco-allemande. Duruy est toujours resté fermement convaincu que lors d'un conflit, une partie importante de l'armée allemande passerait par la Belgique. Cependant, durant toute la durée de son séjour à Bruxelles, il conservera la tenace conviction que les Allemands n'iraient pas au-delà de la Meuse. Cette conception stratégique figure dans tous ses rapports sur le sujet. Début 1911, il a l'occasion de s'en entretenir avec le général Wilson, sous-chef d'Etat-major anglais. Alors que Wilson soutient que l'armée allemande traverserait la Belgique d'est en ouest, Duruy continue à maintenir son idée avec force, estimant comme suit le futur plan allemand : les troupes entre Trèves et Thionville opéreront un mouvement tournant assez court en plongeant directement sur Montmédy. Celles de Trèves iront plus loin à l'ouest en Belgique pour se jeter sur Vouziers tandis que celles stationnées à Prüm et à Montjoie réaliseront leur mouvement tournant à Dinant pour se diriger ensuite vers le sud contre Rethel. Duruy ne croit pas que des troupes partiront d'Aix-la-Chapelle car celles-ci arriveront trop tard sur le théâtre des opérations en raison de la trop grande distance à parcourir. Le capitaine Duruy attribue à la jonction Stavelot-Malmedy une grande importance

¹ *Ibidem.*

² *Ibidem.*

³ *Ibidem.*

stratégique puisqu'elle vient confirmer ses théories. Cette ligne sera, dans ses conceptions, la plus septentrionale des lignes de ravitaillement de l'armée allemande¹.

g. La jonction Stavelot – Malmedy et le plan de guerre allemand

La loi du 23 juin 1873 sanctionne la création du *Reichseisenbahnamt* (bureau des chemins de fer du Reich). Quoique peu influente à ses débuts, cette institution impériale acquiert progressivement un droit de regard de plus en plus important sur la politique tarifaire et la construction de nouvelles lignes de chemins de fer². Dans un premier temps, ses compétences ne s'étendent qu'aux voies principales. Cependant avec l'extension du réseau ferroviaire, la surveillance est étendue aux voies secondaires qui peuvent également jouer un rôle important dans les régions frontalières pour conduire ou rapatrier les armées, voire pour effectuer des contournements tactiques³. Toute nouvelle voie de chemin de fer est donc analysée à l'aune de son utilité pour les transports militaires. Les principaux critères pris en compte sont les suivants : une assiette solide à double voie capable de supporter tout type de convoi militaire dans les deux sens pour permettre un roulement efficace lors de la mobilisation ; des voies indépendantes dans les gares pour introduire et faire partir les convois militaires sans perturber la circulation régulière ; des quais militaires et des rampes adéquates pour transborder rapidement l'artillerie, les véhicules à roues et les chevaux ; un nombre minimum de croisements et d'aiguillages car ils ralentissent la circulation des trains ; des chambres de mine dans les ouvrages d'art en fonction des besoins de la défense du pays, notamment dans le rayon d'action des forteresses⁴.

Au départ, le *Reichseisenbahnamt* concentre son attention sur l'augmentation du nombre des ponts sur le Rhin. Plus les ponts sont nombreux, plus le transport des troupes d'un bout à l'autre de l'Empire sera facilité. Il s'agit surtout d'éviter les bouchons à hauteur du fleuve et

¹ SHD/DAT 7N 1157, Duruy (Bruxelles) à Ministre de la Guerre (Paris), 27 janvier 1911.

² RECH (Edwin), *Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik*, Leipzig, G.J. Göschen'sche Verlagshandlung, 1911, p. 108-110 ; STEVENSON (David), *War by Timetable. The Railway Race before 1914*, in *Past and Present*, n° 162, février 1999, p. 172.

³ Sous la pression des milieux économiques, le ministère des Travaux publics tente en 1905 de faire passer une loi qui limite l'expertise militaire aux voies principales afin de permettre le développement du réseau secondaire. Ce projet rencontre l'opposition farouche du chef de l'*Eisenbahnabteilung* von Staabs contre l'avis plus modéré de Schlieffen lui-même. D'après les souvenirs du major von Staabs, le chef de l'Etat major général, probablement influencé par des considérations politiques, ne voulait pas à l'époque s'opposer au développement économique du pays. STAABS (H. von) (General der Infanterie a. D.), *Aufmarsch nach zwei Fronten*, Berlin, Mittler und Sohn, 1925, p. 38-39.

⁴ REICHSARCHIV, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen, I : Die Eisenbahn zu Kriegsbeginn*, mit 14 Karten und Skizzenblättern, Berlin, Mittler, 1928, p. 1.

d'améliorer la flexibilité générale du réseau. En outre, une attention toute particulière est accordée aux liaisons avec les nouvelles provinces conquises. Les aides financières impériales à destination des compagnies privées se concentrent ainsi vers l'Alsace-Lorraine et la Sarre. Il s'agit de relier au reste de l'Empire les territoires nouvellement annexés et de surveiller que les améliorations du réseau à proximité de la frontière sont bien conformes aux intérêts militaires de l'Allemagne. Deux lignes parallèles sont créées le long de la nouvelle frontière, avec des embranchements vers les forteresses et de nombreux quais de débarquement. L'influence du *Reicheisenbahnamt* est prépondérante dans la région¹. Ailleurs, surtout au nord, les intérêts des compagnies privées et des Etats intégrés au Reich continuent à constituer des freins à une unification ferroviaire souhaitée par Bismarck. Malgré de nombreuses réticences, le chancelier finit par triompher grâce à la loi du 20 décembre 1879 qui lance le processus d'étatisation sur l'ensemble du territoire allemand². Ainsi, l'*Eifelbahn* sous la direction de la *Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft* est rachetée par la société étatique des chemins de fer prussiens en 1886³. De son côté, la *Vennbahn* appartient à cette société depuis sa création. C'est la raison pour laquelle le personnel diplomatique français pense que des pressions militaires sont à l'origine de sa construction.

En vérité, la question de l'influence militaire dans la politique ferroviaire allemande ne peut se résoudre de façon unilatérale, à la manière des attachés militaires français qui concluent généralement dans chacun de leur rapport que derrière toute nouvelle ligne allemande, se cachent systématiquement les intérêts stratégiques de l'Etat-major prussien. Nous partageons l'avis de l'historien des chemins de fer Mitchell qui note que pour la période 1870-1890, rien n'est plus faux de concevoir une histoire des chemins de fer allemands où les « planificateurs militaires auraient invariablement la préséance » sur l'administration civile et les intérêts économiques⁴. Pour la région frontalière de la Belgique, il faut diviser l'évolution de l'influence militaire en deux phases qui correspondent à l'évolution du plan de guerre allemand. Rappelons qu'après 1870, le réseau des chemins de fer du Reich est divisé sur le plan militaire en *Linien Kommissionen* dirigées par une *Linienkommandantur*. Ces directions ferroviaires sont désignées chacune par une lettre de l'alphabet. Elles dépendent directement de l'*Eisenbahnabteilung* qui est la section du Grand Etat-major allemand exclusivement

¹ STEVENSON (David), *War by Timetable...*, p. 184 ; REICHSARCHIV, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen...*, p. 2 ; MITCHELL (Allan), *The Great Train Race...*, p. 136-138 ; RECH (Edwin), *Geschichte...*, p. 98-99.

² RECH (Edwin), *Geschichte...*, p. 128-129 ; ZIEGLER (Dieter), *Eisenbahnen und Staat...*, p. 211-229.

³ *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 83 et p. 164.

⁴ MITCHELL (A.), *The Great Train Race...*, p. 168-169.

réservée aux questions ferroviaires. A la veille de la Grande Guerre, elles sont au nombre de 26. La *Linienkommandantur* faisant face au territoire belge est désignée par la lettre H et a son siège à Cologne¹. L'objectif principal poursuivi par l'*Eisenbahnabteilung* au cours des deux dernières années qui précèdent le conflit sera en définitive de tenir à disposition de chaque corps d'armée, aussi longtemps qu'il ne se trouve pas à proximité de la frontière, une double ligne de transport. Ainsi, l'on espère réduire de trois jours le temps de mobilisation, ce qui ferait passer le nombre de jours entre la déclaration de guerre et le début des opérations de treize ou quatorze jours à dix ou onze jours².

Tout au long du XIXe siècle, les plans de concentration allemands se focalisent uniquement sur la frontière française³. Le travail de l'*Eisenbahnabteilung* dans la région de Cologne à hauteur de la frontière belge est par conséquent assez limité d'autant plus que la pauvreté de l'économie régionale n'est guère propice au développement ferroviaire. Les autorités militaires se bornent à collecter les informations sur la création de nouvelles lignes lorsqu'elles sont réclamées par des intérêts civils. Elles vérifient ensuite si ces lignes n'entrent pas en contradiction avec la politique défensive du Reich. Des conseils techniques sont éventuellement prodigués afin de rendre ces lignes compatibles avec les intérêts de l'armée. C'est à la fin des années 1880 que l'on voit poindre au sein de l'*Eisenbahnabteilung* un début d'intérêt pour la frontière belge :

« La ligne projetée Dümpelfeld – Blankenheim est militairement intéressante parce qu'elle fournit une nouvelle liaison entre deux grandes voies de transport et parce qu'elle prend la direction de la frontière belge, ce qui en certaines circonstances peut se révéler d'une grande importance »⁴.

Néanmoins, malgré cet intérêt manifesté par le bureau des chemins de fer du Grand Etat-major, le projet de ligne de Dümpelfed à Junkerath ou Blankenheim et son prolongement vers la frontière belge ne seront sérieusement discutés qu'à partir de 1903. Ce fait à lui tout seul indique bien à nos yeux le faible niveau de « pression militaire » en faveur du désenclavement de cette région jusqu'au début du XXe siècle.

¹ STEVENSON (David), *War by Timetable...*, p. 184 ; REICHSARCHIV, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen...*, p. 6 ; BA-MA, PH3/784, *Schriftverkehr zwischen der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabes und der Linienkommission ... über Militärfahrpläne, Linienkommission H (Köln) (1886-1893)*.

² GROENER, *Lebenserinnerungen. Jugend, Generalstab, Weltkrieg*, Göttingen, ed. Hiller von Gaertringen, 1957, p. 132.

³ Voir infra notre chapitre sur le plan de guerre allemand et la Belgique.

⁴ BA-MA, PH3/174, *Beurteilung von Bahnbauprojekten mit verschiedenen Skizzen und Plänen (1868-1937), Projekt NR.832 : Ahrtalbahn*, Eisenbahnabteilung, Tagebuch, extrait du 28 juillet 1889.

Le véritable changement suit en réalité l'évolution du plan allemand, lorsque la concentration des troupes est progressivement étendue vers le nord, le long de la frontière belge. En avril 1903, le major von Staabs est appelé au sein du Grand Etat-major pour prendre la direction de l'*Eisenbahnabteilung*¹. A son arrivée à la tête du bureau des chemins de fer, Staabs consulte immédiatement la carte des lignes de transport à adopter durant la phase de déploiement de l'armée allemande et se fait remettre un panorama explicatif des mesures ferroviaires à prendre pour garantir un transport efficace des troupes vers la frontière. Staabs avait déjà eu l'occasion de travailler quelques années auparavant au sein du Grand-Etat major de 1896 à 1900, précisément au sein de la section déploiement où il avait eu accès à des documents confidentiels concernant le plan allemand². Après cet intermède de trois années, il constate d'emblée que la limite du déploiement allemand au nord est la même qu'en 1899 : « En général je trouvai la situation semblable à celle que j'avais quitté trois ans auparavant ; je m'aperçus entre autres que l'aile droite de l'armée ne se situait pas plus au nord. Sa ligne de marche semblait se diriger à travers le nord du Luxembourg et le sud-est de la Belgique, une direction qui selon mes souvenirs n'avait guère satisfait le chef d'Etat-major général lors du Generalstabsreise de 1899 »³.

Peu de temps après sa prise de fonction, le nouveau chef de l'*Eisenbahnabteilung* est convoqué par Schlieffen. D'emblée le chef de l'Etat-major l'interroge sur ses impressions à propos du plan de guerre. Staabs répond qu'il ne peut donner son avis que sur le débarquement des troupes à la frontière puisqu'il n'a jusqu'à présent consulté de documents que sur cette question. Son avis est nettement négatif : « Ce n'est pas très joli ! » répond-il spontanément à Schlieffen. Ce dernier lui demande alors de préciser sa réponse. Staabs explique notamment qu'en Alsace, au sud de Strasbourg, le plan réclame de nombreuses rampes de débarquement supplémentaires mais le nouveau directeur s'exprime surtout sur les insuffisances de l'aile droite : « L'aile droite du rassemblement n'atteint manifestement que Gerolstein ; elle ne semble pas très forte et le débarquement a lieu loin de la frontière ». Schlieffen confirme son jugement en rétorquant qu'on lui a toujours dit qu'on ne pouvait guère débarquer plus de six corps au nord de la Moselle. Il demande néanmoins à Staabs s'il

¹ Il sera successivement remplacé par Quade en 1908 et Groener en 1911. GROENER, *Lebenserinnerungen...*, p. 131-132.

² STAABS (H. von), *Aufmarsch nach zwei Fronten...*, p. 25.

³ *Idem*, p. 27. Ces indications de Staabs sont conformes au plan de guerre de l'époque. Voir notre chapitre sur le plan de guerre allemand et la Belgique.

peut changer cette situation. La relation de Staabs semble donc indiquer une pointe d'étonnement de la part du général en chef, comme si Schlieffen s'était toujours contenté jusqu'à présent de cette contrainte logistique sans jamais chercher à y porter un quelconque remède. Staabs expose alors fièrement son programme. Il déclare pouvoir doubler le nombre de corps débarqués dans cette région par l'extension des zones de débarquement. Font partie des zones à utiliser dans l'avenir pour débarquer des troupes : le sud de l'*Eifelbahn*, la ligne Andernach – Mayen, la section Düren – Euskirchen et la section Düren – Aix-la-Chapelle. Staabs propose également de transférer au plus près de la frontière les points de débarquement à hauteur d'Aix-la-Chapelle et Gerolstein, de doubler la *Vennbahn* entre Aix-la-Chapelle, Saint-Vith et Lommersweiler, de rentabiliser enfin au maximum chaque ligne du plan de transport. Toujours selon Staabs, qui paraît ici bien optimiste, ces diverses réformes pourraient être réalisées pour le printemps suivant, date d'entrée en vigueur du nouveau plan de mobilisation. Parmi les autres mesures proposées, Staabs propose également d'étendre la zone de débarquement plus au nord dans l'espace Colgone – Aix-la-Chapelle – Neuss. Les troupes débarquées là-bas rejoindraient ensuite leur zone de rassemblement plus au sud le long de la frontière belgo-luxembourgeoise en deux ou trois étapes. Enfin, Staabs expose un projet plus ambitieux encore pour envoyer deux corps supplémentaires le long de la frontière belge : la constitution « d'une ligne de transport intensif à travers l'Eifel, plus ou moins parallèle à la ligne de la Moselle ». Ce nouvel axe militaire serait réalisé par le développement de la ligne de l'Ahr (Remagen – Dümpelfeld) prolongée jusque Gerolstein. Ce projet prendrait plusieurs années pour être développé et nécessiterait la construction d'un nouveau pont sur le Rhin vers Remagen¹.

Bien entendu, dans la mesure où cette relation a été écrite après la Première Guerre mondiale, il faut recevoir avec prudence les propos de Staabs qui cherche manifestement à s'attribuer ici la paternité de tout le développement ferroviaire allemand dans l'Eifel dans la perspective d'un renforcement de l'aile droite, clef de voûte présumée du plan de guerre allemand. Quoiqu'il en soit, que ce soit Schlieffen qui lui ait commandé un tel développement en conformité avec son plan de guerre ou que Staabs soit à l'origine des projets ferroviaires ultérieurs, cette nouvelle politique ferroviaire allemande est confirmée par les archives de l'*Eisenbahnabteilung* qui indiquent bien à partir de cette date un net investissement dans l'Eifel. L'axe majeur de tous ces travaux dans la région est le projet très important

¹ STAABS (H. von), *Aufmarsch nach zwei Fronten...*, p. 27-28.

d'extension de la ligne de la vallée de l'Ahr (Remagen – Dümpelfeld), l'*Ahrthalbahn* prolongée vers la frontière belge à hauteur du camp d'Elsenborn – Sourbrodt. Peut-être échaudé par l'interpellation hostile de Delvaux à la Chambre belge et les réactions soupçonneuses de la presse française concernant la jonction Stavelot-Malmedy, le projet est présenté comme une demande officielle émanant du ministère de l'Agriculture en date du 29 août 1903¹. Le projet est en tous les cas présenté de cette façon le 22 septembre 1903 par l'*Eisenbahnabteilung* au collaborateur militaire de la *Linien Kommission* H, un dénommé Coler. Selon la procédure, Coler est chargé d'analyser le nouveau projet sous l'angle des intérêts de l'armée dans la région supervisée par la *Linienkommandantur* de Cologne². Le collaborateur militaire répond le 3 octobre 1903 par un rapport très enthousiaste sur les perspectives militaires ouvertes par la ligne annoncée. Selon lui, le nouveau chemin de fer permettra « en temps de paix » de faciliter les communications avec l'*Übungplatz* d'Elsenborn. Coler note aussi que la ligne augmentera l'efficacité des transports sur l'*Eifelbahn* en provenance d'Euskirchen. Au point de rencontre de cette ligne, il préconise la création d'un nœud ferroviaire à Blankenheim plutôt qu'à Junkerath parce que cette dernière gare induira davantage de difficultés au niveau du parcours. C'est pourtant Junkerath qui sera choisi par la suite. Mais les conseils de Coler sont surtout nettement orientés vers l'utilisation de la ligne dans le cadre du plan de guerre allemand. En temps de guerre, note-t-il, Sourbrodt deviendrait « un point de sortie idéal pour des opérations ultérieures ». Néanmoins poursuit Coler, il faudra privilégier comme point de rencontre de la nouvelle ligne avec la *Vennbahn*, la gare de Waimes, située quelques kilomètres au sud de Sourbrodt, parce que la nouvelle ligne se relierait ainsi « avec la prolongation déjà existante en direction de Malmedy, un important nœud routier et qu'elle établirait une liaison parallèle à la chaussée Junkerath – Saint-Vith et à la ligne Gerolstein – Lommersweiler »³. On ne peut être plus explicite ! L'*Eisenbahnabteilung* résume comme suit dans son « Tagebuch » l'avis de Coler :

« Sur avis de la commission de ligne H, la construction d'un nouveau chemin de fer militaire à haut rendement de Junkerath ou Blankenheim vers Elsenborn et Sourbrodt serait utile pour l'administration de l'armée car elle offrirait un raccourci et faciliterait la liaison de Cologne, Coblenz et Trèves vers le camp d'exercice d'Elsenborn. Pour

¹ Les documents comportent la mention « Min. f. Landw ». Nous en déduisons qu'il s'agit du Minister für Landwirtschaft.

² BA-MA, PH3/174, Eisenbahnabteilung (Berlin) à Coler, « Militär Mitglied der Linien Kommission H » (Cologne), le 22 septembre 1903.

³ BA-MA, PH3/174, Coler (Cologne) à Eisenbahnabteilung (Berlin), le 3 octobre 1903.

le transport en temps de guerre, la nouvelle direction de la ligne de Blankenheim à Weismes (Malmedy) serait plus avantageuse »¹.

L'*Eisenbahnabteilung* s'attarde encore quelque peu sur la gare de Call qui pourrait également être prise en considération dans ces nouveaux travaux en raison de l'intérêt de la ligne Call – Hellenthal construite en 1884², qui prend elle aussi la direction de la frontière belge. Il est vrai que cette ligne avait été utilisée jusqu'à présent pour certains transports militaires à destination d'Elsenborn.

Etrangement, il n'est pas question dans ces premiers rapports de la jonction vers Stavelot alors que le dossier est connu de l'administration ferroviaire du Reich. Mais l'année suivante, l'*Eisenbahnabteilung* indique dans une nouvelle note datée du 25 novembre 1904 que l'approbation étatique du projet de jonction Stavelot – Malmedy augmente encore notablement l'intérêt militaire de la ligne de Blankenheim à Weismes. Le bureau des chemins de fer de l'Etat-major allemand se plaît à rappeler également dans sa note l'intérêt économique de la ligne, sans doute pour que le projet n'apparaisse pas comme le fruit de sa seule volonté :

« Je [sans doute le major von Staabs] me suis déjà exprimé dans un rapport daté du 15.10.03 n° 73391 à propos de l'importance militaire de la nouvelle liaison de l'Eifelbahn avec la Vennbahn (Aix-la-Chapelle – Saint-Vith) réclamée par le ministère de l'Agriculture. L'orientation en ligne droite de la ligne de Blankenheim vers Weismes, en raison de l'approbation étatique pour une prolongation de la ligne Weismes – Malmedy jusqu'à la frontière du Reich en direction de Stavelot (référence courrier du 22.04.04 ...) a encore gagné en importance sur le plan militaire. De même toute la ligne transversale qui relie les lignes de la vallée de l'Ahr, de l'Eifel et des Fagnes pour des raisons économiques (sic) vient à point nommé pour la défense du territoire en établissant une importante ligne de transport vers le secteur occidental de la frontière, dont l'accomplissement sera assuré par le nouveau pont projeté sur le Rhin près de Colgone (référence courrier du 11.01.04...) »³.

Le fait que la jonction Weismes – Malmedy – Stavelot soit entrée en Allemagne dans la phase des études préliminaires jouera nettement en faveur d'une liaison à hauteur de ces agglomérations alors que les projets présents dans les cartons du ministère des Travaux publics étaient au départ beaucoup plus vagues puisqu'ils indiquaient que la prolongation de

¹ BA-MA, PH3/174, Eisenbahnabteilung, Tagebuch, extrait du 15 octobre 1903.

² *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 156.

³ BA-MA, PH3/174, Eisenbahnabteilung, Tagebuch, extrait du 25 novembre 1904. Cette note est transmise à Coler pour information le 29 novembre 1905. BA-MA, PH3/174, Staabs, directeur de l'*Eisenbahnabteilung* (Berlin) à Coler (Cologne), le 29 novembre 1904.

la ligne de l'Ahr vers la *Vennbahn* devrait s'effectuer soit par Losheim – Bullange sur Butgenbach (à hauteur de Waismes et Weywertz), soit par Losheim vers Saint – Vith. Le premier projet est soutenu pour des raisons militaires évidentes par l'appui combiné de Staabs pour l'*Eisenbahnabteilung* et de Coler pour la direction de Cologne¹.

Cette simultanéité « providentielle » entre d'une part la convention ferroviaire belgo-allemande d'août 1903, qui prévoit la création d'une liaison Malmedy – Stavelot et d'autre part le projet de grand axe « économique » à double voie aboutissant directement à la frontière belge précisément à hauteur de Malmedy, cette simultanéité pose naturellement la question des motivations allemandes. Que le projet de prolongation de la ligne de l'Ahr sorte comme par magie du chapeau du « ministère de l'Agriculture » à la fin du mois d'août 1903, soit deux semaines après la signature de la convention ferroviaire belgo-allemande, jette naturellement un lourd soupçon sur la nature des intentions de l'Allemagne au cours de ses tractations avec la Belgique. Certes, la ligne de Stavelot – Malmedy était réclamée au Gouvernement belge par l'administration des chemins de fer allemands depuis 1896, à une époque où il n'était pas encore question de relier Remagen sur le Rhin à Waismes. Certes, elle est soutenue depuis le début par les cercles économiques de Stavelot et Malmedy. Il n'empêche selon une note du ministère belge des Affaires étrangères², c'est bien sur une initiative allemande que les négociations, après avoir connu un temps d'arrêt, ont été reprises en mai 1902. A nouveau, l'on peut objecter qu'une année nous sépare encore de la fameuse entrevue de Staabs avec Schlieffen où le programme des améliorations militaires dans l'Eifel semble avoir été fixé pour les prochaines années. Mais si l'on admet que Staabs n'est pas nécessairement le premier à avoir songé à construire l'axe Remagen – Waimes, il n'est pas impossible qu'il y ait eu derrière cette main tendue de l'Allemagne en mai 1902 une pression militaire discrète. Une chose est sûre, l'approbation officielle de la convention par les autorités allemandes au printemps 1904 a été donnée en pleine connaissance de tous les avantages militaires de la future jonction belgo-allemande dans le cadre d'une éventuelle guerre avec la France.

Le projet de prolongation de la ligne de l'Ahr s'inscrit par ailleurs dans un contexte d'amélioration globale du réseau de l'Eifel. Il existe une volonté déterminée de la part de l'*Eisenbahnabteilung* d'améliorer « pour la défense du territoire » tous les chemins de fer de

¹ BA-MA, PH3/174, Coler (Cologne) à Staabs (Berlin), le 1er janvier 1905.

² MAEB, IND, IX, Note de la direction P, 14 décembre 1910.

l'Eifel situés entre les deux grands axes Cologne – Aix-la-Chapelle au nord et Coblenz – Trèves au sud. Coler suggère dans un rapport du 6 août 1906 d'ajouter à la prolongation de la ligne de l'Ahr, une liaison directe entre cette même ligne et la ligne de la Moselle selon un tracé Adenau – Rengen – Daun – Wittlich¹. Ce projet est en partie réalisé avant-guerre par l'ouverture de la section Daun – Wittlich le 1^{er} juillet 1910². Il est remarqué en Belgique puisqu'il figure sur une carte de l'institut cartographique militaire belge de février 1913³.

Il est important de préciser que l'*Eisenbahnabteilung*, malgré son influence de plus en plus grande dans la politique ferroviaire allemande, reste un organe de consultation et de conseil. Il ne peut prendre seul des initiatives de construction sans en référer aux autorités compétentes. Plusieurs mois s'écoulent donc entre ces premiers rapports et les premiers travaux sur le terrain. Les premiers relevés géométriques ne commencent qu'en 1906⁴ et il faut attendre le 16 octobre 1906 pour qu'une réunion secrète des différentes autorités concernées se tienne à Berlin. Elle réunit les représentants du Reich et de l'Etat prussien. Pour le Reich : Petri (Reichseisenbahnamt) ; Krüger (Reichsschatzamt) ; Stengel (Auswärtiges Amt) ; Staabs et Schumann (Militärverwaltung – Eisenbahnabteilung). Pour la Prusse : Blum, Wolff, Richard, Tiebert (Ministerium der öffentlichen Arbeiten) ; Ottendorff (Finanz-Ministerium). Afin de ne pas compliquer inutilement les tractations, le projet de *Querverbindung* à travers tout l'Eifel a manifestement été scindé en deux parties : la première partie concerne la liaison de l'*Ahrthalbahn* avec l'*Eifelbahn*, la deuxième celle de l'*Eifelbahn* avec la *Vennbahn*. Au cours de cette réunion, il n'est question que de la première partie. Le programme est le suivant : 1° amélioration de la ligne existante entre Remagen et Dümpelfeld, ce qui signifie notamment l'adoption d'un tracé plus direct en éliminant les courbes trop importantes ; 2° Mise à double voie de cette section ; 3° construction d'une ligne à double voie Dümpelfeld – Hillesheim – Lissendorf ; 4° Construction à partir d'Hillesheim d'une liaison à double voie vers Gerolstein pour communiquer avec la ligne à simple voie en provenance du Rhin Andernach – Mayen – Gerolstein. Petri demande d'entrée de jeu à Staabs d'exposer aux représentants présents l'importance de la ligne sur le plan militaire, ce qui est un indice assez significatif de l'ordre des priorités dans ce dossier. Staabs insiste lourdement sur l'intérêt de la ligne pour la défense du Reich. Il établit une comparaison avec les lignes de communication françaises très bien

¹ BA-MA, PH3/174, Coler (Cologne) à Staabs (Berlin), le 6 octobre 1906.

² *Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken...*, p. 314.

³ MAEB, IND, XII, Institut cartographique militaire, *Réseau ferré allemand le long de la frontière belge*, février 1913, carte 1/1.000.000.

⁴ KEMP (Klaus), *Die Ahrthalbahnen*, Freiburg im Breslau, Eisenbahn-Kurier, 1983, p. 35.

développées pour la mobilisation et qu'il faut contrebalancer par des lignes similaires en Allemagne. Il est dommage que le rapport de réunion soit assez synthétique car Staabs s'est peut-être exprimé à cette occasion sur les quais de débarquement français construits face au Luxembourg belge. Selon Staabs, il y a « urgence » en la matière car la région de l'Eifel est complètement dépourvue de garnison et de bonnes lignes de communication :

« Le territoire de l'Eifel très largement dépourvu de garnison entre les lignes Aix-la-Chapelle – Cologne et Trêves – Coblenz, est particulièrement pauvre en chemins de fer à haut rendement militaire. L'amélioration du réseau, qui selon l'administration des chemins de fer prussiens [*Preussische Eisenbahnverwaltung*] doit avoir lieu dans l'Eifel, pourrait aussi aller à l'encontre de la demande militaire, qui depuis déjà longtemps, mais particulièrement au cours des dernières années, s'est faite de plus en plus pressante. C'est pourquoi on ne doit maintenant plus hésiter une seule seconde à aménager les liaisons ferroviaires dans ce territoire en considérant aussi les intérêts de la défense nationale. La nouvelle ligne Dümpelfeld – Lissendorf (Gerolstein) et en rapport avec cette dernière la ligne de l'Ahr doivent par conséquent être réalisées le plus vite possible comme le réclame leur importance militaire »¹.

Le principe des conditions techniques imposées par la *Militärverwaltung* n'est contesté par aucun des représentants prussiens au cours de la réunion. Il est d'ailleurs convenu que 80% des surcoûts de construction seront à charge du Reich, ce qui indique bien à nouveau l'origine militaire du projet. Les travaux débutent le 1^{er} avril 1907. Les constructeurs vont prendre un soin extrême à respecter scrupuleusement les normes en vigueur pour les chemins de fer militaires, au point de modifier certaines parties existantes de l'ancienne ligne de l'Ahr non conformes aux critères d'efficacité exigés par l'armée. A cet égard les spécificités locales ont été très peu prises en considération². L'analyste militaire avisé a tôt fait de remarquer que la ligne a été construite selon des normes inhabituelles pour l'époque : rampes atténuées, absence de passages à niveau, double voie, armement de la voie permettant une vitesse de 50 km/h, saut de mouton à l'arrivée à Wévercé, installations gigantesques dans cette dernière gare de coïncidence avec la *Vennbahn* (une douzaine de voies de réception, couloirs sous-voies entre les cinq voies à quai, plaque tournante, prise d'eau...) »³.

Toutefois, cette vaste entreprise ferroviaire, désignée dans le langage populaire sous le nom de « Ahrbömmel » (littéralement « pompon de l'Ahr ») en raison de ses ambitions

¹ BA-MA, PH3/174, Abschrift, Geheim !, Verhandelt Berlin, le 16 octobre 1906.

² KEMP (Klaus), *Die Ahrthalbahnen*, Freiburg im Breslau, Eisenbahn-Kurier, 1983, p. 31-35.

³ MARGANNE (Roland), *Le Fagnard : histoire d'une ligne internationale : Trois-Ponts-Junkerath*. 2^e édition augmentée, dans *Transfer hors série*, 2^e édition augmentée, Liège, G.T.F., 1990, p. 13.

démesurées, sera présentée publiquement pour ses seuls avantages économiques. Et il faut convenir que ces avantages économiques sont réels. « En pratique les chemins de fer 'stratégiques' seront difficilement séparables des chemins de fer commerciaux » note Stevenson¹. En effet, il faut que ces lignes restent viables sur le plan économique en temps de paix. La ligne de l'Ahr qui prend plus au nord une direction parallèle à la ligne de la Moselle viendra désengorger le trafic entre le Rhin et Trêves et facilitera ainsi le transport du coke à destination de la Lorraine. Le chemin de fer de la Moselle est limité dans son extension en raison de ses multiples courbes et de sa déclivité importante. Des projets existent pour faire passer cet important axe économique et militaire à quatre voies de même qu'un projet ambitieux de canalisation de la Moselle. A bien des égards, la construction de l'« Ahrbömmel », aussi impressionnante soit-elle, serait moins coûteuse que ces projets pharaoniques².

Mais ce « camouflage » économique, s'il est en partie justifié, ne leurre personne sur l'origine du projet, ni les attachés militaires français toujours prêts à déceler des intérêts stratégiques allemands même là où ils n'existent pas, ni même les analystes belges souvent plus lents à prendre en considération les alarmes françaises. Le journaliste Roland de Marez vise juste lorsqu'il écrit quelques mois avant l'inauguration :

« Il y a, enfin, la grande ligne nouvelle, à double voie, qui va relier le Rhin à la frontière belge et dont l'importance stratégique est considérable – beaucoup plus considérable que celle du fameux camp d'Elsenborn dont on a tant parlé. Cette ligne part de Remagen, sur le Rhin, remonte la vallée de l'Ahr, coupe presque en angle droit la ligne Cologne-Trêves, se dirige sur Butgenbach et aboutit sur la ligne Aix-la-Chapelle-Luxembourg à Weywertz, qui deviendra très important au point de vue militaire. Cette ligne, traversant une région peu intéressante au point de vue économique, a un intérêt presque exclusivement militaire. Ce qui tend à le prouver, c'est que les frais de sa construction sont supportés jusqu'à concurrence de 80 p.c. par le budget d'Empire, ce qui lui enlève tout caractère purement régional. Elle pourra être ouverte au début de 1912, et la presse allemande a fait connaître récemment le projet de la construction d'un nouveau pont sur le Rhin à Remagen, ce qui indique l'idée d'y faire aboutir une grande ligne venant de l'Allemagne centrale. Quand on analyse attentivement la carte, on se rend immédiatement compte de l'importance militaire extraordinaire de cette ligne : quand elle sera définitivement outillée, elle permettra la concentration facile de deux ou trois corps d'armée dans la région de Montjoie, Malmédy et Weywertz, concentration qui pourrait avoir pour objectif Stavelot, Trois-Ponts, Verviers, Liège, toute la région entre la lisière nord de la forêt

¹ STEVENSON (David), *War by Timetable. The Railway Race before 1914*, in *Past and Present*, n° 162, février 1999, p.172.

² KEMP (Klaus), *Die Ahrthalbahnen*, Freiburg im Breslau, Eisenbahn-Kurier, 1983, p. 31-35.

des Ardennes et la Meuse entre Liège et Namur. Il est d'ailleurs à remarquer que cette grande ligne nouvelle a un embranchement à double voie vers Gerolstein, de manière à ce que les troupes puissent être dirigées vers ce point. Au surplus, au cours de cette année, de grands quais militaires ont été établis dans la région de Gerolstein-Junkerath-Hellesheim »¹.

Même des journaux allemands comme le journal de Trèves suggèrent discrètement à l'époque qu'« on ne se trompe guère » en affirmant que la ligne a été construite en fonction de « considérations militaires »².

D. La trouée du Limbourg : les lignes Mönchengladbach – Anvers et Aix-la-Chapelle – Maastricht – Hasselt

Les craintes françaises relatives à cette ligne débutent alors que la ligne est en cours de construction. Au printemps 1878, le ministre français de la Guerre attire l'attention de l'attaché militaire français Derrécagaix, en poste à Bruxelles et à La Haye, sur ce dossier dont l'intérêt stratégique est manifeste. Il souhaiterait notamment obtenir des informations sur l'avancement des travaux et d'éventuelles dispositions défensives adoptées en Hollande pour interrompre la ligne en cas de guerre. Le 21 juin 1878, Derrécagaix entretient son ministre de la question. Il estime que la Belgique a pensé uniquement à sa politique commerciale sans se soucier une seule seconde des conséquences de l'ouverture d'une telle ligne pour la sécurité de son territoire. La ligne est d'ores et déjà pratiquement achevée en Belgique et en Allemagne. En revanche, seuls six kilomètres sont terminés sur le territoire des Pays-Bas. Il appert que le Gouvernement des Pays-Bas met toute la mauvaise volonté du monde à l'achèvement des travaux en raison de la concurrence du port d'Anvers avec Rotterdam et Amsterdam. Des renseignements collectés par Derrécagaix aux Pays-Bas, il ressort que les autorités militaires néerlandaises n'ont pris aucune mesure défensive pour interdire le franchissement de la Meuse à Ruremonde « mais en temps de guerre, ils se hâteraient dans l'intérêt même de leur commerce, de détruire cette ligne dès qu'ils le pourraient. Quant à la batterie d'artillerie qui était à Ruremonde, elle a été rappelée depuis deux mois à Amersfoort où se trouve la portion principale du corps »³. Cette dernière information a été soulignée dans la marge, sans doute par les services du ministère français de la Guerre. Le 29 mars 1879, à deux mois de l'ouverture de la ligne, le ministre de France à Bruxelles, le Comte Duchâtel,

¹ DE MAREZ (Roland), *La Belgique et le Réseau ferré allemand*, in *L'Indépendance nationale*, 21 décembre 1911.

² Article du *Trierische Zeitung*, cité sans date dans KEMP (Klaus), *Die Ahrtalbahnen...*, p. 63.

³ SHD/DAT, 1M 1454, Derrécagaix (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), le 21 juin 1878.

revient une nouvelle fois sur l'importance stratégique de la ligne qu'il estime considérable. En effet, il s'agit désormais de la deuxième ligne ferroviaire créée reliant les villes de garnison du Rhin au port d'Anvers. Jusqu'à cette date, seule la ligne Cologne – Aix-la-Chapelle – Maastricht – Hasselt – Anvers assurait le trafic commercial entre le Rhin et le port belge (depuis 1865). Désormais le trafic est facilité par l'ouverture d'une deuxième ligne plus directe en direction de Düsseldorf, autre importante ville de garnison. Duchâtel rappelle à ce titre que Cologne et Düsseldorf sont les « quartiers généraux de deux divisions d'infanterie prussiennes appartenant aux 7^e et 8^e corps d'armée ». S'il semble soupçonner les Allemands de nourrir derrière cette ligne quelque dessein stratégique, le ministre de France reconnaît cependant que du côté belge, les objectifs semblent « principalement » d'ordre commercial. La ligne « ouvre vers l'Allemagne un débouché plus direct aux marchandises d'Anvers qu'à celles de Rotterdam ». C'est la raison pour laquelle, ajoute encore le ministre, la section hollandaise a été tardivement livrée à l'exploitation¹. La gare de Mönchengladbach centralise l'attention de l'attaché militaire français car elle pourrait bien être le point de départ d'une autre ligne qui piquerait encore plus rapidement à travers le territoire belge par Hasselt et Saint-Trond une fois que Maeseck serait relié à Echt de l'autre côté de la frontière limbourgeoise où le chemin de fer venant d'Hasselt se reliait au chemin de fer de la Meuse Liège – Maastricht². Nous avons vu que jamais le Gouvernement belge n'a daigné prolonger cette ligne en territoire hollandais.

Les accusations contre la politique ferroviaire belge atteignent leur paroxysme dans la presse française après la crise de 1887, alors que le Gouvernement belge vient de décider de fortifier la ligne de la Meuse à Liège et Namur. Paradoxalement, alors que les écrits stratégiques belges qui ont conduit à cette décision sont plutôt favorables à la France – le danger allemand y est généralement davantage souligné – c'est de la France que la Belgique va essuyer une des plus intenses campagnes de presse qu'elle ait connues depuis son indépendance contre sa neutralité. Foucault de Mondion, un « barbouze » français entretenant des contacts avec le général Boulanger, va mener durant les deux années suivantes des attaques virulentes contre la politique défensive belge. Avec l'aide matérielle de la *Nouvelle Revue* de Juliette Adam, Foucault de Mondion accuse la Belgique d'avoir pactisé secrètement avec l'Allemagne³.

¹ SHD/DAT, 1M 1454, Duchâtel (Bruxelles) à Waddington (Paris), le 29 mars 1879. Rapport transmis au ministre de la Guerre le 31 mars 1879.

² SHD/DAT, 1M 1454, Derrécagaix (Bruxelles) au général Farre (Paris), le 5 juin 1880.

³ Pour une analyse détaillée des articles de la *Nouvelle Revue* de 1888-1889, WALLERAND (J.), *Le prétendu traité secret belgo-allemand de 1887 et l'affaire Nieter*, Liège, mémoire de licence en Histoire (inédit), ULG,

Parmi les cibles de la *Nouvelle Revue* figure notamment la politique ferroviaire allemande à la frontière. Selon Juliette Adam, les nombreux quais de débarquement construits à la frontière belge dans la région de « Dalhem (sic) » indiquent sans contestation possible que les troupes allemandes pénétreront en Belgique par la trouée du Limbourg dès le premier coup de canon. L'absence de réaction de Bruxelles est à ses yeux un indice de la future complicité belge avec l'Allemagne concernant l'usage des chemins de fer en temps de guerre¹.

La *Nouvelle Revue* orchestre ici une campagne de presse largement relayée par la presse boulangiste. A propos des chemins de fer, l'*Intransigeant* affirme dans un article du 23 septembre 1888 que l'Etat belge a repris les lignes de chemins de fer belges exploitées par la Compagnie française du Nord afin de faciliter l'invasion allemande, information relayée ensuite par d'autres journaux alors que cette transaction n'a jamais existé². Cette campagne de presse aura indéniablement un impact sur les dépêches des diplomates qui nourriront davantage de soupçons à l'égard des Belges. Mais à l'inverse, il semble aussi que certains rapports de renseignements aient été transmis à la *Nouvelle Revue* pour alimenter ses chroniques anti-belges. En effet, plusieurs rapports de l'attaché militaire français ou des notes de renseignements du 2^e Bureau s'étaient d'ores et déjà attardés l'année précédente sur les projets ferroviaires allemands le long de la frontière hollando-belge, soit au nord dans la région de Mönchengladbach face au Limbourg hollandais, soit plus au sud dans la région située entre Malmedy et la pointe nord du Grand-Duché. Il n'est pas impossible qu'on ait nourri la presse boulangiste d'informations militaires afin d'effrayer le Gouvernement belge et l'appeler à davantage de vigilance contre l'Allemagne.

Les accusations de la *Nouvelle Revue* concernant la gare de Dalheim sont aussi le fruit d'anciennes rumeurs qui paraissent à intervalles réguliers dans la presse francophile. Durant l'été 1887, plusieurs journaux avaient déjà annoncé la construction de vingt-six voies de garage avec quais d'embarquement pour les troupes allemandes dans les gares de Limpelveld et Dalheim. Deux gares frontalières sises respectivement sur la ligne Aix-la-Chapelle – Maastricht et sur la ligne Mönchengladbach – Ruremonde. Ces rumeurs avaient attiré à l'époque l'attention de l'attaché militaire Lebon qui décide de mener sa propre enquête.

2002, p. 24-60. Sur les fortifications de la Meuse et l'affaire Foucault de Mondion, voir infra notre chapitre sur le plan défensif belge.

¹ En réalité Juliette Adam confond le village de Dalhem près de Visé avec la gare de Dalheim située à la frontière entre l'Allemagne et le Limbourg hollandais. ADAM (J.), *La neutralité belge violée par l'Allemagne*, in *Nouvelle Revue*, t.54, septembre-octobre 1888, p. 451-452.

² WALLERAND (J.), *op. cit.*, p. 61-62.

D'emblée, il établit que la construction par l'Allemagne de quais militaires dans la gare de Limpelveld s'avère impossible puisqu'il s'agit d'une gare frontalière hollandaise et non allemande. En revanche, Lebon accorde du crédit à la deuxième information. Il semble bien que les autorités allemandes s'appêtent à construire non pas vingt-six mais dix-huit quais militaires à Dalheim¹. Lebon a établi ces faits en se basant sur un rapport du consul général français à Anvers et sur les propres dires d'un officier belge passé récemment par Dalheim. Ce dernier aurait vu faire autour de la gare les relevés en vue de l'établissement de nouveaux quais. Ainsi équipée, la gare de Dalheim constituera, selon l'officier belge, le complément stratégique de la gare de Düren établie entre Cologne et Aix-la-Chapelle. La construction des fortifications de la Meuse aurait décidé les autorités militaires allemandes à reporter plus au nord leur dispositif de concentration dans la région :

« La nouvelle gare militaire de Dalheim serait destinée à remplacer, dans certaines éventualités, celle de Düren qui, se trouvant sur la ligne Cologne-Liège, n'aura plus la même importance qu'aujourd'hui, au point de vue d'une invasion de la Belgique, lorsque les fortifications de Liège seront construites »².

Toujours selon l'attaché militaire, l'opinion belge se serait émue de l'information, considérant qu'il s'agissait de manœuvres préparatoires à une attaque directe contre Anvers. Lebon établit un parallèle avec la « gare militaire » de Malmedy dont il a déjà parlé dans un précédent rapport concernant les fortifications de la Meuse³. L'attaché militaire cite en exemple un article du journal *La Meuse* du 11 août 1887 qui déclare que les projets de jonction de la ligne Butgenbach – Malmedy avec les lignes belges de l'Amblève et de Pepinster – Trois-Vierges sont bien connus depuis quelques semaines. « Mais ce que l'on ignore généralement, c'est que le Gouvernement allemand a fait exécuter depuis deux ans à la gare de Malmedy, des travaux considérables qui permettront d'y débarquer en fort peu de temps, comme à Dalheim, un corps d'armée de 30.000 hommes »⁴. Ceci vient confirmer, selon le journal, les propos de Frère-Orban lors des débats au Parlement sur l'opportunité de fortifier la Meuse. « M. Frère-Orban avait péremptoirement démontré que ces fortifications seraient inutiles et inefficaces si l'envahisseur pouvait les éviter en suivant d'autres routes, d'autres voies de chemin de fer. (...) Tous les jours, on découvre de nouveaux trous et, comme s'il n'y en avait pas assez, nous

¹ SHD/DAT, 1N 1453, Lebon (Bruxelles) à Ferron (Paris), le 16 août 1887.

² *Ibidem.*

³ *Ibidem.*

⁴ *La Meuse*, le 11 août 1887, extrait repris dans la correspondance de l'attaché militaire. SHD/DAT, 1N 1453, Lebon (Bruxelles) à Ferron (Paris), le 16 août 1887.

aidons à en faire. Pour boucher tous ces trous, il faudra couvrir le sol entier de la Belgique de forts et de fortins »¹.

Le débat belge sur les fortifications de la Meuse comme les cris d'alarme français concernant la gare de Dalheim n'ont pas manqué d'attirer l'attention des autorités militaires néerlandaises. Peu de temps avant le vote final belge du 14 juin 1887 avalisant le budget pour la construction des forts de Liège et Namur, le chef de l'Etat-major néerlandais le général Kool écrit au ministre de la Guerre le général-major Weitzel :

« Quant les troupes allemandes veulent traverser la Belgique avec l'objectif de déboucher dans le dos de la Meuse française ou quand les Français aspirent à une telle traversée pour marcher loin des bases naturelles d'opérations allemandes vers la portion du Rhin entre Wesel et Cologne, alors il ne reste d'autre choix pour les deux armées qu'une violation de notre territoire ; quand une de ces deux armées cherche à disposer d'une liaison ferroviaire, alors il ne reste d'autre communication entre le réseau d'Aix-la-Chapelle et le réseau belge situé plus au nord à l'ouest de la Meuse que notre pays »².

Les craintes de Kool sont confirmées par plusieurs rapports émanant du commandant de la garnison de Ruremonde qui indique avec certitude que les agrandissements observés à la gare de Dalheim ont un objectif purement militaire³.

La mise à double voie est toujours considérée par les services de renseignements comme un danger supplémentaire en cas de conflit. Les travaux de dédoublement de la ligne Mönchengladbach – Anvers commencés en 1893, s'achèvent en 1907. Selon le témoignage de Charles du Bus de Warnaffe, député belge et auteur juste avant la guerre d'un rapport explosif sur les menaces qui pèsent sur la neutralité belge, ces travaux d'agrandissement suscitent à nouveau des protestations françaises auprès du Gouvernement belge⁴.

¹ *La Meuse*, le 11 août 1887, extrait repris dans la correspondance de l'attaché militaire. Lebon (Bruxelles) à ministre de la Guerre, Etat-major général, 2^e Bureau, le 16 août 1887, SHD/DAT, 1N 1453. Pour les propos de Frère-Orban sur les nouvelles trouées non contrôlées par les forts de la Meuse, il faut se reporter notamment à la séance de la Chambre du 2 juin 1887. *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 2 juin 1887, p. 1257-1268.

² Archief Generale Staf, inventaire n° 92, lettre de Kool à Weitzel, le 2 juin 1887, citée d'après KLINKERT (W.), *Het Vaderland verdedigd...*, p. 240.

³ Archief Generale Staf, inventaire n° 89, rapports du commandant de la Garnison de Ruremonde à l'Etat-major, les 8 décembre 1887 et 5 juin 1889, cités d'après KLINKERT (W.), *Het Vaderland verdedigd...*, p. 237.

⁴ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 19 février 1913, p. 655 ; MARGANNE (Roland), *Le Rhin de fer...*, p. 11.

L'idée d'une volonté allemande de contourner la « barrière fortifiée » de la Meuse à l'aide de nouvelles voies de chemin de fer est, nous le constatons à travers ces différents exemples, un leitmotiv des commentaires militaires français concernant la Belgique. Alors que pour la jonction Malmedy – Stavelot, la France craint un contournement par le sud et la trouée du Luxembourg, la ligne Mönchengladbach – Anvers canalise ici les craintes françaises relatives à la trouée du Limbourg. Aux yeux de la France, les chemins de fer accentuent pour ainsi dire l'intérêt militaire des trouées géographiques. Comme nous l'avons démontré, le Gouvernement belge relativise le plus souvent les avertissements français à ce sujet, qu'ils proviennent des agents diplomatiques français ou de la presse d'opinion. Néanmoins, il est indéniable que ces craintes finissent quand même par imprégner quelque peu l'opinion. Ainsi, le ministre des Chemins de fers, Postes et Télégraphes Charles de Broqueville, interrogé en 1911 par une délégation d'associations commerciales et industrielles liégeoises sur le danger d'une nouvelle liaison ferroviaire avec l'Allemagne (Louvain – Aix-la-Chapelle), reporte les craintes de ces industriels sur la ligne Anvers – Gladbach « empruntant partiellement le territoire hollandais, traversant des contrées dépourvues de fortifications », ligne qui offrirait bien plus de facilités à une armée envahissante¹. Nous retrouvons cette idée d'une « Surprise par le Nord dans la brochure « Sommes-nous prêts » publiée par la rédaction du Soir en 1911 après la crise d'Agadir. La brochure met à jour les carences du système défensif belge :

« C'est donc à l'invasion brusquée qu'il faut nous attendre. Comment se ferait-elle ? Certainement par le nord-est du pays. On a une tendance à voir toujours les troupes allemandes arrivant par le sud-est, du fameux camp d'Elsenborn. Sans doute, mais ce n'est pas par là que se ferait la véritable opération de surprise. L'Allemagne peut rassembler des troupes rapides de cavalerie, d'artillerie et d'infanterie sur la frontière hollando-belge, au-devant de Dusseldorf. Ces troupes, munies d'équipages de ponts, se jettent sur la Meuse, s'emparent des passages et se lancent à travers le Limbourg belge et le Limbourg hollandais, bousculant les faibles troupes qui peuvent se trouver sur leur passage. Leur objectif est de s'emparer des points importants des voies ferrées afin de permettre le service des trains militaires. Les gares seront saisies, les ponts gardés, les aiguilles surveillées. (...) Le premier soir de l'attaque, les Allemands sont à Tongres et à Saint-Trond. Ils lancent des troupes chargées de couper les voies ferrées de la Hesbaye et d'empêcher la mobilisation. Dès le lendemain, la cavalerie allemande menace la banlieue anversoise. Deux lignes ferrées peuvent être entre les mains de l'ennemi, la ligne Ruremonde – Neerpelt – Moll – Herenthals et la ligne Maestricht – Hasselt – Diest. Vraisemblablement, ce serait la première qui serait surtout l'objectif de l'envahisseur »².

¹ *Journal de Liège*, 21 mai 1911, extrait dans MAEB, IND, IX.

² *Sommes-nous prêts? La situation militaire de la Belgique*, Bruxelles, Le Soir, (1911), p. 44.

Le danger que font peser les deux voies traversant le Limbourg est aussi évoqué dans ses souvenirs de guerre, par le lieutenant général de Selliers de Moranville, chef de l'EMGA en août 1914. Selon lui, elles accroissaient la probabilité d'une attaque allemande par cette voie :

« Abstraction faite de ses vieilles fortifications dénuées de valeur militaire, Maestricht est un nœud important de voies de communication parmi lesquelles il convient de mentionner la grande voie ferrée Cologne – Aix-la-Chapelle – Hasselt – Louvain. La ville de Maestricht constitue sur la Meuse une tête de pont dirigée contre nous et qui, au pouvoir de l'Allemagne, lui donnerait toutes facilités, pour en déboucher et rendre précaire, sinon vaine, notre défense du fleuve dans la partie belge de son parcours. La carte nous indique aussi trois grandes voies ferrées conduisant d'Allemagne en Belgique, entre Weert (Pays-Bas) au Nord, et Luxembourg. (...) En cas d'énorme supériorité numérique, les Allemands pourraient envisager simultanément le passage de la Meuse entre Andenne et Seraing après avoir masqué les forteresses de Liège et de Namur. Nos troupes postées sur la rive gauche de la Meuse seraient donc exposées à un double enveloppement, par le Nord et par le Sud »¹.

Une armée belge concentrée sur la Meuse plutôt qu'au centre du pays était par conséquent menacée de voir ses communications vitales avec Anvers coupées dès les premiers jours du conflit². Le chef de l'Etat-major belge n'avait guère confiance dans l'hypothétique résistance de l'armée néerlandaise dans la proche limbourgeoise³. C'est une des raisons pour lesquelles des reconnaissances audacieuses sont poussées dans cette province en août 1914. Des obstructions et destructions ferroviaires sont par ailleurs préparées en Belgique au nœud ferroviaire de Saint-Trond pour y ralentir la progression d'une armée allemande⁴. Sous l'influence du lieutenant général Henri Sabron, ancien chef d'Etat-major devenu en 1908 ministre de la Guerre, les Pays-Bas se décident sur le tard à construire des petits ouvrages de défense aux débouchés des ponts de chemins de fer sur la Meuse. Les petits détachements qui

¹ DE SELLIERS de MORANVILLE (Lieutenant-Général), *Du Haut de la Tour de Babel*, Paris, Berger-Levrault, 1925, p. 182-183.

² C'est aussi l'avis du général Nuyten après la Première Guerre mondiale. NUYTEN (P.), *L'Armée belge face à la Première Armée allemande en août 1914*, dans *Bulletin belge des Sciences militaires*, 1^{er} année, 4, 1920, p. 237-254 ; NUYTEN (P.), *La situation stratégique du Limbourg hollandais et la défense de la Meuse par l'Armée belge*, dans *Bulletin belge des Sciences militaires*, 1^{ère} année, 8, 1920, pp.635-642 ; 9, 1921, p. 723-754.

³ « La défense de la Meuse par l'armée Belge isolée n'était donc pas réalisable sans gros danger de destruction pour elle, à moins du concours immédiat d'une ou plusieurs armées alliées, française, anglaise, néerlandaise. Et encore eût-il été indispensable que ce concours eût fait l'objet d'un accord préalable, antérieur aux hostilités, entre notre Etat-major et ceux de nos alliés éventuels ». [DE SELLIERS de MORANVILLE (lieutenant général), *Du Haut de la Tour de Babel...*, p. 184] La diplomatie belge avait cherché en 1887 à coordonner les mouvements de l'armée belge avec ceux de l'armée néerlandaise mais n'avait pu vaincre les réticences du cabinet de La Haye à sortir de sa stricte neutralité. Voir infra notre chapitre sur les Commentaires des Puissances concernant les fortifications de la Meuse.

⁴ *Campagne de 1914 de la brigade de gendarmerie de Gemmenich*, in *Memo*, n° 7, 1982 ; ROUHA (Xavier), *Les opérations de guérilla dans le Limbourg lors de la Première Guerre mondiale (Le général Deschepper, les compagnies spéciales de destruction...)*, mémoire de licence en Histoire (inédit), ULG, 2003-2004. Sur la question des destructions ferroviaires voir infra notre chapitre sur le sujet.

doivent y prendre place en cas de guerre sont chargés de détruire les ponts au premier ordre. De même, Sabron décide d'augmenter les garnisons d'infanterie de Ruremonde, Venlo et Maastricht. A Venlo, une nouvelle caserne doit accueillir la garnison sur la rive gauche du fleuve, plus sûre en cas d'attaque allemande. La perspective probable d'un coup de main allemand sur ces villes (sans réaction possible des garnisons qui seraient prises au dépourvu) et surtout les économies d'échelle à réaliser sur le budget de la Guerre, étaient en effet les principaux arguments avancés par les libéraux de gauche et les sociaux démocrates néerlandais pour contester l'opportunité des améliorations préconisées par Sabron. Mais cette opposition ne parvient pas à empêcher les travaux qui sont réalisés entre 1909 et 1913¹. On connaît la suite de l'histoire : en 1914, Moltke le jeune fait le pari de ne pas violer le Limbourg hollandais afin d'éviter le blocus britannique des ports bataves. Le « Rhin de fer » en provenance de Düsseldorf – Mönchengladbach et Ruremonde est interdit au trafic allemand pendant toute la durée du conflit, ce qui pousse notamment la direction ferroviaire allemande présente en Belgique à construire une nouvelle ligne entre Tongres et Gemmenich².

III. La frontière française

L'étatisation des chemins de fer et le « Nord belge »

Au lendemain du conflit franco-allemand, le Gouvernement belge se lance dans une vaste politique d'étatisation des lignes belges, poussé par sa propre administration publique qui réclame une rationalisation du réseau. Cette étatisation se poursuit à un rythme soutenu, proportionnel aux moyens financiers possédés par l'Etat. En 1870, l'Etat avait d'ores et déjà racheté 601 kilomètres de réseau, essentiellement à des petites compagnies. En 1872, l'Etat rachète le Pepinster – Spa et le Spa – Gouvy. On peut ensuite séparer la politique de rachat en deux grandes périodes : de 1876 à 1882, l'Etat acquiert 440 kilomètres de lignes ; de 1896 à 1914, il parachève pour ainsi dire l'étatisation du réseau en rachetant 1317 kilomètres de lignes. Il ne reste à la veille de la Première Guerre mondiale que les lignes de Malines et de Gand à Terneuzen, les lignes de la Compagnie de Chimay et du Nord Belge qui appartiennent encore à des compagnies privées³. Des documents consultés, il n'apparaît pas que la Belgique ait jamais poursuivi un quelconque objectif stratégique mais qu'elle ait été

¹ KLINKERT (W.), *Het Vaderland verdedigd...*, p. 238.

² Voir supra notre chapitre sur la ligne Louvain – Aix-la-Chapelle.

³ LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer...*, p. 59-63.

davantage guidée par des intérêts économiques ou par le principe d'un service public à garantir lorsque les compagnies faisaient faillite. L'argument stratégique, lorsqu'il était évoqué au Parlement, ne l'était que secondairement afin de soutenir la politique de rachat. Nous partageons sur ce point l'avis de Michel Laffut qui note l'absence de doctrine claire propre à expliquer ce mouvement de centralisation : « Quant à la doctrine sur laquelle se fonderaient une politique des rachats et une politique ferroviaire, c'est bien mal connaître la Belgique d'hier et d'aujourd'hui que d'y chercher la preuve d'une politique délibérée. Des doctrines ont certainement influencé les hommes ; elles ont rarement guidé l'Etat belge »¹.

Cette absence de volonté stratégique n'empêche pas les commentateurs étrangers de voir dans les gestes du Gouvernement belge, avérés ou fantasmés, la marque d'une politique délibérée, ce que la direction politique des Affaires étrangères s'empressera le plus souvent de démentir. Ainsi, alors que la compagnie du Nord belge continue à appartenir à la maison de Rothschild jusqu'en 1941, une rumeur annonçant son rachat prochain par l'Etat belge pour des raisons militaires, apparaît de façon récurrente dans la presse. Parfois la rumeur ajoute que la Belgique agit sous la pression diplomatique de l'Allemagne. Il n'est pas impossible, outre les intérêts politico-économiques sous-jacents, que ces rumeurs soient également le fruit de liens complaisants entre les milieux spéculatifs et la presse puisque chaque nouvelle de vente prochaine a une incidence directe sur le cours des actions. Ces rumeurs sont souvent relayées par les agents diplomatiques attachant surtout de l'importance aux commentaires stratégiques qui les accompagnent.

En novembre 1875, une première campagne de presse a lieu. Elle accuse le Gouvernement de Berlin d'avoir exercé des pressions sur la Belgique pour le rachat des chemins de fer possédés par des intérêts français. Le 12 novembre 1875, la *Gazette de Liège* rapporte la rumeur d'une crise diplomatique entre Bruxelles et Berlin qui serait survenue suite à des demandes pressantes de la part de l'Allemagne pour que la Belgique étatisé les lignes aux mains de la compagnie du Nord :

« Aujourd'hui, le Gouvernement de Berlin, persuadé que la route de la Belgique est pour la France la route de la revanche et pénétré de l'importance des chemins de fer appelle l'attention du cabinet de Bruxelles sur la possession de lignes de chemins de fer belges par la compagnie du Nord. Il s'agit des lignes Nord-Belge, Namur-Liège, etc., etc.

¹ LAFFUT (Miche), *Les chemins de fer belges...*, 1a, p. 227.

Ainsi, la convention qui a été sur le point d'être passée entre le Chimay et le Nord-Français devient impossible. Le Gouvernement prussien voudrait que l'Etat belge rachetât les lignes exploitées par la compagnie française du Nord, comme il a racheté les lignes du Grand-Luxembourg »¹.

Cet article fait suite à un article du 8 novembre 1875 indiquant qu'une récente note diplomatique émanant du cabinet de Berlin a été adressée au Gouvernement belge pour l'inviter à suivre attentivement la discussion du *Reichsrath* relative à la concentration du réseau allemand entre les mains du gouvernement. Selon la *Gazette de Liège*, le Cabinet de Berlin verrait avec satisfaction le Gouvernement belge entrer dans la même voie, surtout avec les lignes exploitées par le Nord français sur le territoire belge². Difficile de cerner ce qui motive la *Gazette de Liège* en diffusant pareille information. Le journal liégeois cherche-t-il dans cette affaire à dissuader le Gouvernement belge d'agir comme il l'a fait récemment en rachetant le Grand Luxembourg ? Y a-t-il des capitaux liégeois à protéger dans la société française du Nord belge ? Si tel est le cas, la tactique est excellente pour inciter le Gouvernement belge à l'inertie tant le cabinet de Bruxelles est toujours prompt à vouloir sauvegarder les apparences de la neutralité dans tous ses faits et gestes. Le 15 novembre 1875, *L'Etoile Belge* se fait l'écho des informations de la *Gazette de Liège*³. La rumeur risque d'enfler. C'est pourquoi le Gouvernement finit par publier un démenti dans le *Moniteur Belge* du 17 novembre, démenti appuyé dans le très officieux *Journal de Bruxelles* du même jour. La légation allemande prend bonne note de la réaction gouvernementale belge et fait publier en Allemagne un démenti dans le *Reichsanzeiger* du 19 novembre 1875⁴.

Une fois les fortifications de la Meuse votées au Parlement en mai 1887, les lignes françaises de la Meuse acquièrent subitement un intérêt aux yeux des « stratèges de la presse d'opinion ». Dans un article du 11 mai 1888, un correspondant de Bruxelles du journal français la *République Française* insiste sur l'importance militaire de la ligne de chemin de fer longeant la Meuse. Il indique que cette ligne est dans les mains de la Compagnie du Nord de Givet à Maastricht et qu'il serait très couteux pour la Belgique de se lancer dans une politique de rachat⁵. Cet article suscite l'intérêt de plusieurs journaux belges et étrangers¹. Un

¹ *Gazette de Liège*, 12 novembre 1875, coupure de presse dans MAEB, IND, II.

² *Gazette de Liège*, 8 novembre 1875, coupure de presse dans MAEB, IND, II.

³ *L'Etoile belge*, 15 novembre 1895, coupure de presse dans MAEB, IND, II

⁴ MAEB, IND, II, Légation impériale d'Allemagne (Bruxelles) au Comte d'Aspremont Lynden, le 21 novembre 1875.

⁵ AW, Belgique, chemins de fer, microfilm FNRS, n° 7, reel 2, B 252/2, Alvensleben (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 25 mai 1888.

article plus conséquent est rédigé dans le *Moniteur des Intérêts matériels* du 17 mai 1888 afin de réagir à l'article français. La réponse est nuancée car elle corrige certaines imprécisions commises par la *République française* tout en admettant le fait que de nombreuses lignes belges sont aux mains d'intérêts étrangers :

« Nous ne nous attacherons pas à quelques erreurs de détail. Le Liège-Maastricht n'est pas aux mains d'une compagnie française bien qu'il soit de notoriété publique que le principal actionnaire en soit la maison de Rothschild, de Paris. Le Nord-Belge n'est pas une compagnie filiale du Nord-Français, les lignes du Nord-Belge appartenant en propre à la compagnie du Nord. (...) Ce qui est vrai, absolument vrai, c'est que toutes les lignes de la vallée de la Meuse et de la Sambre, qui étaient déjà des voies de communication de premier ordre et deviennent des lignes stratégiques, se trouvent entre des mains autres que celles de l'Etat. Ce qui est vrai – bien que le correspondant de la *République française* n'en dise rien – c'est que la ligne directe d'Anvers vers Gladbach, chemin de grande communication et ligne stratégique aussi, se trouve également détachée du réseau exploité par l'Etat. Ce qui est vrai, c'est que dans toute cette région de l'est, l'Etat belge ne possède en propre que les deux grandes voies transversales de Bruxelles-Liège-Verviers et Bruxelles-Namur-Luxembourg, avec deux lignes de raccord : Liège-Marloie (Ourthe) et Spa-frontière. Par contre, les compagnies privées ou étrangères, possèdent au sud-est la ligne de Chimay venant d'Anor, celle du Nord-Belge, Givet-Namur-Liège et les lignes du Grand-Central rayonnant autour de Charleroi et s'élevant vers Ottignies et Louvain : d'autres compagnies possèdent au nord-est le Liège-Maastricht, le Liège-Hasselt-Eindhoven, puis encore la ligne d'Anvers-Gladbach et d'Anvers-Aix-la-Chapelle. Il suffit de jeter les yeux sur la carte des chemins de fer pour être frappé de cette singularité »².

Cependant l'auteur déclare que, contrairement à ce que le journal français affirme, il ne sera guère difficile au Gouvernement belge de se lancer dans une politique de rachat, ce qui attire naturellement l'attention de la légation allemande à Bruxelles. Le ministre d'Allemagne à Bruxelles Alvensleben décide de sonder le secrétaire général aux Affaires étrangères le Baron Lambermont afin de connaître les intentions belges en la matière³. En juillet 1888, le ministre de Belgique à Berlin Greindl s'alarme quelque peu en constatant dans la presse allemande la présence d'une information tendant à faire croire que Berlin exerce des pressions sur la Belgique pour pousser au rachat du Nord belge :

« Je me permets d'attirer spécialement votre attention sur un extrait d'une correspondance de Berlin insérée dans la *Gazette de Silésie* et qui est citée par le *Berliner*

¹ *La Nation*, 20 mai 1888 ; *L'Indépendance Belge*, 21 mai 1888, extraits dans AW, Belgique, chemins de fer, microfilm FNRS, n° 7, reel 2, B 252/2, Alvensleben (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 25 mai 1888.

² *Moniteur des Intérêts matériels*, n° 40, 17 mai 1888, extrait dans AW, Belgique, chemins de fer, microfilm FNRS, n° 7, reel 2, B 252/2.

³ AW, Belgique, chemins de fer, microfilm FNRS, n° 7, reel 2, B 252/2, Alvensleben (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 25 mai 1888.

Tageblatt (...). Cette correspondance dit ce qui suit : ‘On observe très attentivement la Belgique d’ici ; notre nouvel envoyé à Bruxelles, M. d’Alvensleben paraît être un homme de grande énergie qui ne laissera subsister aucun doute sur ceci, que l’Allemagne ne pourrait pas voir tranquillement la Belgique perdre de vue ses devoirs d’Etat neutre au détriment de l’Allemagne au point de laisser la France prendre l’avance sur nous par la possession d’une partie du réseau des chemins de fer belges, possession qui peut aussi être fatale à la Belgique elle-même dans un moment critique’ »¹.

Greindl n’est manifestement pas au courant des précédents articles de presse sur le sujet et pense que les renseignements de la *Gazette de Silésie* ne peuvent venir que du Gouvernement allemand. Il se demande s’il ne s’agit pas là du signe avant-coureur d’une campagne qu’on va entreprendre contre la Belgique pour la forcer à enlever à la compagnie du Nord l’administration de la ligne de chemin de fer². Comme l’information de la *Gazette de Silésie* est reprise dans plusieurs journaux et que la polémique enfle à nouveau, la direction politique du ministère belge des Affaires étrangères sollicite l’expertise militaire du ministère de la Guerre. Le major sous-directeur des opérations militaires Cousebant d’Alkemade³ rédige pour le ministère des Affaires étrangères une note rassurante. Selon Cousebant d’Alkemade, la Belgique ne court aucun risque en confiant ses chemins de fers stratégiques à des compagnies étrangères. Le général reconnaît que le chemin de fer de Givet à Liège aurait incontestablement une importance stratégique considérable si l’un des belligérants pouvait en disposer à son gré pour faciliter la concentration rapide d’une armée sur la frontière de son adversaire. Mais l’armée belge pourra facilement en interdire l’usage :

« En effet, la voie ferrée de Givet à Liège passe, successivement sous le feu des forts de Namur, de Huy et de Liège ; ces forts, même dans leur état actuel et en attendant l’achèvement des têtes de pont de Namur et de Liège, pourront remplir le rôle de forts d’arrêts, surtout parce que leur action se combinera avec celle de notre armée de campagne. La présence d’un personnel étranger, chargé de l’exploitation de cette ligne, ne peut, dans ces conditions, favoriser malgré nous un des belligérants au détriment de l’autre. De plus, le Gouvernement belge a le droit de remplacer éventuellement ce personnel étranger ; il peut en effet, en vertu des art. 5 et 6 de la loi du 14 août 1887, requérir, en cas de guerre ou de mobilisation, toutes les ressources en personnel et en matériel dont disposent les compagnies ou administrations des chemins de fer ; enfin le projet d’arrêté royal réglant l’exécution de cette loi permet d’employer sur d’autres lignes le personnel ainsi requis. On pourra donc, dès le premier jour de la mobilisation, substituer au personnel étranger un personnel exclusivement belge. Cette substitution sera d’autant plus facile que la plus grande

¹ MAEB, IND, IV, Greindl (Berlin) au Prince de Chimay (Bruxelles), le 7 juillet 1888.

² MAEB, IND, IV, Greindl (Berlin) au Prince de Chimay (Bruxelles), le 7 juillet 1888.

³ Déjà en 1876, comme capitaine d’Etat-major attaché au département de la guerre, il avait rédigé une note au sujet des voies ferrées. En 1885, il avait été adjoint au général Brialmont pour étudier à nouveau la question. DE RYCKEL (lieutenant-général Baron), *Mémoires...*, p. 107.

partie du personnel de l'exploitant résidant en Belgique, est belge ; l'inspecteur général, qui en a la haute direction, et qui habite Liège, Monsieur Philippe, est belge lui-même »¹.

Cousebant d'Alkemade se plaît à souligner que, contrairement au Grand-Duché de Luxembourg où le réseau est majoritairement sous influence allemande, la Belgique a procédé à toutes les reconnaissances nécessaires sur les lignes qui pourraient être utilisées par l'ennemi. Des interruptions sont prévues sur chacune de ces voies².

Faute de démenti officiel, la polémique n'en continue pas moins en septembre 1888. Une partie de la presse belge annonce la reprise prochaine des lignes du Nord belge : Givet – Namur, Namur – Liège mais également les deux lignes partant de la frontière française vers Mons et Charleroi : Quévy – Mons et Erquennes – Charleroi³. *La Flandre libérale* du 23 septembre 1888 indique que la rencontre à Ostende du Roi Léopold II avec Bismarck avait pour objet la reprise du Nord belge par la Belgique. Le Gouvernement s'appêtait à contracter un emprunt de 400 millions de francs à la rentrée des Chambres. Bien entendu, le rachat est justifié par la construction des forts de la Meuse :

« Cette mesure s'imposait en quelque sorte. Elle est la conséquence de la construction des forts de la Meuse. Les lignes de Givet à Namur et de Namur à Liège sont devenues aujourd'hui des lignes stratégiques de la plus haute importance et il importe de ne pas en laisser l'administration et la direction entre des mains étrangères »⁴.

La pression diplomatique bismarckienne est déjà évoquée dans une note de renseignements du Deuxième Bureau dix jours plus tôt. Selon cette note, le Roi Léopold II se serait entretenu à Ostende non seulement avec Bismarck mais également avec son banquier Bleichröder, ami et confident de Bismarck⁵. Le possible rachat sera également évoqué par la *Nouvelle Revue* de Juliette Adam. La revue française était ainsi son argumentaire pour prouver l'existence d'une alliance secrète germano-belge violant les principes de la neutralité de la Belgique. Selon une

¹ MAEB, IND, IV, Note pour le ministre du major sous-directeur des opérations militaires Cousebant d'Alkemade, 1^e direction, le 31 juillet 1888.

² MAEB, IND, IV, Note pour le ministre du major sous-directeur des opérations militaires Cousebant d'Alkemade, 1^e direction, le 31 juillet 1888. Voir plus loin notre chapitre sur le dispositif d'interruption ferroviaire belge.

³ AW, Belgique, chemins de fer, microfilm FNRS, n° 7, reel 2, B 252/2, Consul impérial (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 24 septembre 1888.

⁴ *La Flandre libérale*, n° 267, 23 septembre 1887 ; AW, Belgique, chemins de fer, microfilm FNRS, n° 7, reel 2, B 252/2, Consul impérial (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 24 septembre 1888.

⁵ SHD 7N/1165, Note de renseignement du 2^e Bureau (Bruxelles), le 14 septembre 1888. En réalité, les bons rapports de Léopold II avec Bleichröder et leurs fréquentes conversations à Ostende sont surtout motivées par leurs intérêts communs pour le Congo Belge. STERN (Fritz), *Gold und Eisen...*, p. 559-570.

entrevue début octobre 1888 entre le Baron Lambert, directeur politique aux Affaires étrangères et le ministre d'Allemagne à Bruxelles Alvensleben, les Français feraient ainsi « une mauvaise campagne pour leurs intérêts en Belgique »¹. Quelques jours plus tard, Alvensleben rencontre le ministre des Finances Beernaert qui confirme les propos de Lambert. Selon Beernaert, la Belgique n'a aucun intérêt d'un point de vue stratégique à racheter des voies de chemins de fer aboutissant à des points aussi bien fortifiés que Liège ou Namur².

La supposée pression diplomatique allemande est développée et amplifiée à l'extrême par un rapport de l'attaché militaire français en décembre 1895 sur la base d'informations transmises par un personne « renseignée de première main, très au courant des grandes affaires et très en éveil sur toutes les questions qui intéressent la défense nationale ». Selon ce rapport, la transaction serait en passe d'être finalisée dans les quinze jours. L'attaché militaire allemand à Bruxelles le Comte von Schmettau serait la cheville ouvrière de toute l'opération. Les négociations autour du rachat du Grand-Central belge par l'Etat serviraient d'ailleurs à justifier l'étatisation future du Nord belge. Il s'agit de conserver les apparences de la neutralité. Le capitaine Haillot supplie presque le Gouvernement français d'intervenir pour éviter une telle catastrophe. Il insiste vigoureusement sur les conséquences stratégiques d'une telle vente. En effet, dans la mesure où le réseau du Nord belge est organisé matériellement (signaux, prises d'eau, wagons) comme le réseau français, l'armée pourrait immédiatement organiser sur ce dernier des transports stratégiques tandis que l'ennemi devrait le transformer pour le rendre conforme à ses propres standards. La course vers les places fortes belges de la Meuse est selon le capitaine Haillot le véritable enjeu de cette vente :

« Les Allemands veulent nous gagner de vitesse en arrivant sur nous par Liège et la Meuse, dont les places ne pourront être convenablement occupées pendant les huit premiers jours, vous le savez mieux que moi. A nous de leur en ôter les moyens »³.

En 1896, les négociations de l'Etat avec les compagnies privées reprennent. L'Etat rachète successivement les lignes d'Anvers – Gand et du Liégeois-Limbourgeois en 1896. En 1897,

¹ AW, Belgique, chemins de fer, microfilm FNRS, n° 7, reel 2, B 252/2, Alvensleben (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 3 octobre 1888. Voir notre chapitre consacré aux fortifications de la Meuse et à la campagne de presse de la *Nouvelle Revue*.

² AW, Belgique, chemins de fer, microfilm FNRS, n° 7, reel 2, B 252/2, Alvensleben (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 6 octobre 1888.

³ Capitaine Haillot (Bruxelles) au ministre de la Guerre, Etat-major, 2° Bureau (Paris), le 30 décembre 1895, SHD/DAT 7N/1154.

l'Etat rachète les lignes du Plateau de Herve, de Gand – Eekloo et l'important réseau du Grand-Central belge¹. Pour cette dernière opération, un traité est notamment conclu avec l'Allemagne car le Grand-Central belge exploite des lignes en territoire allemand dont deux lignes qui pourraient s'avérer d'un intérêt stratégique majeur : la ligne d'Aix-la-chapelle vers Anvers par Maastricht et Hasselt et le « Rhin de fer » reliant Anvers à Mönchengladbach. Aussitôt le rachat effectué par la Belgique, l'Allemagne récupère les droits d'exploitation sur les parties des lignes situées sur son territoire². Ces négociations autour du rachat du réseau Grand-Central ravivent la polémique du rachat futur du Nord belge par l'Etat. En juillet 1896, Dumaine, le chargé d'Affaires de France à Bruxelles, affirme que selon ses informations, des pressions sont exercées par l'Allemagne sur la Belgique pour le rachat des lignes possédées par des intérêts français. Selon Dumaine, l'Allemagne ne travaille qu'à une chose : l'expulsion de « tous les agents français de l'exploitation d'une ligne qui dessert les deux grands centres militaires de Liège et Namur »³.

Les soupçons français sont-ils justifiés ? La politique d'étatisation belge suscite bien le 10 juin 1897 une note stratégique de la part de l'attaché militaire allemand à Bruxelles. Celui-ci y constate qu'après le rachat du Grand-Central belge, il ne reste guère plus que le réseau du Nord français aux mains d'une compagnie privée. Ceci l'amène à souligner l'intérêt militaire de la ligne en cas de guerre future mais il n'est nullement question dans son rapport de démarches intensives pour forcer la main au Gouvernement belge. Au contraire, l'attaché militaire plaide en faveur d'une plus grande multipolarité des actionnaires possédant des intérêts dans ces grandes lignes stratégiques :

« Les lignes du Nord Belge sont en possession de la compagnie française des chemins de fer du Nord. La grande importance stratégique de cette voie de communication située entre Liège et Namur, qui fait partie de la ligne d'opérations la plus courte entre le Bas-Rhin et Paris, réside pour l'Allemagne comme pour la France dans la question de savoir si le Gouvernement belge s'en emparera dès les premiers instants en cas de guerre. La Belgique a aussi mis en évidence l'importance stratégique de cette ligne en la couvrant par les fortifications de la Meuse. Cependant, il n'est pas question pour l'instant d'un quelconque rachat du Nord Belge. Il semble préférable sur des lignes

¹ LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges...*, 1a, p. 222 ; LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges...*, p. 62.

² SHD/DAT 7N/1154, Note de renseignements, 2^e Bureau, Rachat par le Gouvernement belge des lignes du Grand Central belge, le 3 septembre 1897.

³ DDF, 1^e série, t. XII, n^o 434, p. 709, Dumaine, chargé d'Affaires (Bruxelles) à Hanotaux, ministre des Affaires étrangères (Paris), le 31 juillet 1896.

d'une telle importance de maintenir une situation telle qu'elle ne soit pas entre les mains d'un seul¹. »

Le 10 juin 1898, l'attaché militaire français produit lui-même un nouveau document stratégique sur les chemins de fer belges où il s'attarde plus longuement encore sur l'importance militaire du réseau belge. Le commandant Haillot rappelle qu'il y a deux ans, des rumeurs circulaient sur le rachat probable du Nord belge par l'Etat sous la pression de Guillaume II. Le climat antidreyfusard de l'armée suscite chez l'attaché militaire français des explications bien arrêtées sur le manque de patriotisme des Rothschild et autres actionnaires juifs qui auraient contribué à la manœuvre : « ... les influences israélites, qui dominent dans le conseil d'administration de la compagnie, s'étaient prononcées en principe pour l'acceptation des premières offres, très avantageuses »². Le commandant Haillot espère que ces rumeurs ne se concrétiseront pas un jour car elles auraient des conséquences funestes pour la France sur le plan militaire. Le rapport de l'attaché militaire recommande au ministère de la Guerre de veiller à renforcer la composition du conseil d'administration du Nord belge « dans le sens des garanties que réclamerait le patriotisme »³. Il dresse ensuite la liste des avantages que perdrait la France en cas de rachat par la Belgique :

« Dans l'état d'infériorité où nous placent, vis-à-vis de l'Allemagne, l'insuffisance et la lenteur des rassemblements belges, chargés de couvrir éventuellement les sources de l'Oise ou s'opposant à la violation de la neutralité, le fait que notre sphère d'action morale et matérielle se prolonge indirectement jusqu'aux portes des provinces rhénanes est sérieusement à considérer. Il [le Nord belge] atténue cette infériorité dans une certaine mesure, en nous donnant, à l'aide des personnels roulant des express de Paris vers le Nord de l'Europe et des bons vouloirs locaux qu'il entretient, les moyens de préparer certaines destructions utiles et l'organisation d'un service complémentaire d'informations »⁴.

En effet, malgré les fortifications de la Meuse, l'attaché militaire français pense que l'armée belge se bornera en définitive à se retirer au premier coup de canon dans le camp retranché d'Anvers. Le commandant Haillot recommande à sa hiérarchie une occupation très rapide de Namur, avec ou sans le concours de l'armée belge, car l'armée allemande aura tôt fait de s'emparer de Liège et de pousser ses colonnes à travers la Belgique :

¹ AW, Belgique, chemins de fer, microfilm FNRS, n° 7, reel 2, B 252/2, Gacke, attaché militaire d'Allemagne (Bruxelles) à ministère de la Guerre (Berlin), le 10 juin 1897.

² SHD/DAT, 7N/1154, Commandant Haillot, attaché militaire (Bruxelles) à Cavaignac, ministre de la Guerre (Paris), le 10 juin 1898.

³ *Ibidem.*

⁴ *Ibidem.*

« ...il faut arriver à Namur au plus tard le deuxième jour à midi, avec 25 à 30.000 hommes, effectif à la fois nécessaire pour s'y installer de haute lutte si les Belges hésitaient dans leur loyauté envers nous, et suffisant pour défendre la place contre les têtes de colonnes allemandes »¹.

De façon parfaitement cynique, l'attaché militaire français indique qu'il faut se tenir prêt, « tout en nous laissant le loisir de constater que nos rivaux se sont préalablement chargés de l'odieux d'une initiative contraire au droit des nations »². C'est pourquoi le commandant Haillot propose l'établissement d'un service d'informateurs à la frontière belgo-allemande, chargés de prévenir les commandants des colonnes françaises prêtes à agir à Givet et à Maubeuge. Ces agents officieraient à Francorchamps, Stavelot, Malmedy, Eupen, Aix-la-Chapelle et Sittard, ce dernier point n'étant séparé du territoire belge que par l'étroite poche de Maastricht. Il s'agit enfin selon l'attaché militaire de se ménager la complicité du personnel à Charleroi, Namur, Liège et même à Verviers pour qu'il renvoie vers l'arrière le matériel roulant afin de préparer avantagement la concentration du matériel le long des quais frontaliers français³.

La problématique du Nord belge va inquiéter la direction P du ministère des Affaires étrangères au lendemain de la crise de Tanger en décembre 1906. A cette époque, le ministère belge des Chemins de fer est en tractation pour reprendre l'exploitation du chemin de fer d'Hazebrouck à la frontière belge, appartenant à la société du chemin de fer de la Flandre occidentale dont l'Etat belge reprend la concession. Dans le cadre de ce dossier de rachat, Léon Arendt, le directeur politique, reçoit la visite de Ramaeckers, secrétaire général belge du ministère des chemins de fer. Selon ce dernier, ce projet qui tend à faire exploiter par l'Etat belge un tronçon de ligne situé en France, va beaucoup plus loin que ce que proposait le département belge des chemins de fer. Il présente un caractère insolite et Raemackers l'a accueilli avec une certaine défiance. Il se demande en effet s'il ne cache pas des arrière-pensées françaises. Ramaeckers demande ainsi à Arendt s'il connaît d'autres exemples d'un chemin de fer exploité par un Etat sur le territoire d'un autre. Arendt répond par la négative tout en lui confiant sa surprise que la France, qui est très susceptible sur les questions de souveraineté nationale, prenne l'initiative de proposer un semblable arrangement. D'un autre

¹ *Ibidem*. Un coup de main préventif sur Namur sera également recommandé plus tard dans les projets stratégiques de Joffre de 1912, à la différence que celui-ci préconisait une entrée immédiate sur le territoire belge sans attendre la violation allemande. Voir notre chapitre sur le plan français et la Belgique.

² SHD/DAT, 7N/1154, Haillot (Bruxelles) à Cavaignac, Etat-major, 2^e Bureau (Paris), le 10 juin 1898.

³ *Ibidem*.

côté, en cas de mobilisation de l'armée française, le projet de convention prévoit que l'autorité militaire se réserve le droit d'user vis-à-vis de la ligne d'Hazebrouck à la frontière française des droits qu'elle possède sur tous les chemins de fer français. Mais poursuit Arendt, « cet arrangement soulèverait peut-être des questions délicates en temps de guerre et même en temps de paix. Les agents de l'Etat belge préposés à la ligne se trouveraient en contact nécessaire avec les autorités françaises et sous leur dépendance directe pour les affaires de sûreté et de police générale qui peuvent se présenter sous un point de vue politique »¹. D'après Ramaeckers, dans une certaine mesure, on pourrait éviter certains inconvénients en nommant des agents français pour le territoire français, comme cela se fait en ce qui concerne le Nord belge où tous les agents sauf à de rares exceptions près sont belges. Arendt ne manque pas de soulever auprès de son interlocuteur les tentatives récurrentes de la part de la France pour chercher à « faire naître des liens de toute nature entre la Belgique et la France »² ; et il lui recommande donc une extrême prudence. Le directeur politique belge craint également que cette permissivité française ne crée un dangereux précédent :

« Dès ce moment, le gouvernement de la République poursuit le rachat des réseaux de grandes compagnies françaises. Lorsque le tour de la compagnie du Nord viendra, la France ne se prévaudrait-elle pas du principe admis pour la ligne d'Hazebrouck pour prétendre garder pour l'Etat français l'exploitation des lignes du Nord-Belge dans notre pays. Dans cette hypothèse le Gouvernement devrait immédiatement, quoiqu'il en coûte, racheter le Nord-Belge. Mais le précédent de Hazebrouck ne nous gênerait-il pas considérablement dans les négociations ? J'ai rappelé à M. Raemakers (sic) l'incident du rachat projeté de 1867-1868 (sic) [1869] du chemin de fer du Luxembourg jusqu'à Bruxelles même par la compagnie de l'Est. Un gros incident politique a surgi à cette occasion. Le Gouvernement d'alors n'a-t-il pas fait au cours de l'incident des déclarations de principe qui seraient en contradiction avec ce que la France propose aujourd'hui ? Ce serait à vérifier »³.

Ramaeckers est par conséquent chargé d'étudier plus en profondeur le projet de convention. Trois mois plus tard, il annonce à Arendt l'acceptation par le département des Chemins de fer des contrats d'exploitation que propose le Gouvernement de la République. Le projet a été admis parce qu'on ne peut en tirer aucune conséquence dont la Belgique aurait éventuellement à souffrir en cas de guerre et que l'on pourrait dans l'avenir invoquer contre le pays. Il s'agit d'un tronçon de ligne de quelques kilomètres à peine qui se trouve dans des conditions particulières qu'on ne rencontrerait pas ailleurs. C'est à titre d'expédient que la solution suggérée par la France a été accueillie. Le personnel des gares et celui de la voie en

¹ MAEB, IND, VII, Note de Léon Arendt du 18 décembre 1906.

² *Ibidem.*

³ *Ibidem.*

France, sera toujours français et soumis par conséquent aux lois françaises de police, de sûreté et de mobilisation sans que l'administration belge ait à intervenir. S'il y avait une guerre et des hostilités dans cette partie du territoire français, les agents des trains, à partir de la frontière, seraient également des hommes de nationalité française. Quant au matériel, il sera si restreint que, en cas de guerre, son sort ne pourrait donner lieu à des difficultés. L'Etat belge sera donc exploitant au sens le plus strict du mot. Ce sera le régime qui existe déjà sur les lignes allant de Belgique en Prusse aux Pays-Bas et en France, où pénètrent nos locomotives, nos voitures et notre personnel suivant les conventions internationales. Néanmoins, la prudence belge reste de mise. Léon Arendt demande à Ramaeckers, en informant le Gouvernement français de l'adhésion belge, d'émettre « des réserves afin que cet arrangement motivé par des circonstances spéciales et accepté en raison de l'étendue minime de la ligne à exploiter, ne puisse dans l'avenir avoir la valeur d'un précédent engageant une partie quelconque »¹.

¹ MAEB, IND, VII, Note de Léon Arendt du 9 mars 1907.

IV. La Meuse : nouvelle Barrière entre la France et l'Allemagne ?

A. Le point de vue belge

1. Les ponts de la Meuse

Même si depuis 1859, tous les regards se sont tournés vers Anvers, l'intérêt pour la ligne de la Meuse ne s'est jamais complètement éteint en Belgique. Nous avons vu que les anciennes citadelles qui défendent le passage du fleuve suscitent un regain d'intérêt du lieutenant général Renard en 1868 lors de son passage au ministère de la Guerre, regain qui s'étiolé ensuite juste après la guerre franco-allemande. Un coup d'œil sur la carte suffit pour faire comprendre que le fleuve ne pourra jamais laisser totalement indifférents les milieux militaires belges. En effet, la Meuse est une des vallées les plus encaissées de Belgique dont le tracé présente en outre l'avantage considérable d'offrir une parallèle relativement droite avec la frontière allemande. Seul un passage par la pointe étroite du Luxembourg belge permettrait donc à une armée française ou allemande désireuse d'attaquer son voisin par la Belgique d'éviter le franchissement du fleuve. Encore faudrait-il que les belligérants se couvrent sur leur flanc ouest d'une éventuelle action de l'armée belge qui se concentrerait sur le fleuve. Par conséquent, si la Meuse est laissée à l'abandon, tout indique qu'elle constituera inévitablement un pôle d'attraction pour les belligérants. Ils chercheront à s'en emparer afin de ne pas laisser à leur adversaire l'avantage de la maîtrise d'un fleuve si utile en temps de guerre. Un tel laxisme de la part de l'armée belge pourrait même lui être sévèrement reproché autant par la France que par l'Allemagne. En effet, à quoi servirait la neutralité belge si la principale voie de communication entre les deux puissances rivales était laissée du jour au lendemain complètement à l'abandon ?

Ainsi, quel que soit le sens à donner à la concentration des forces belges à Anvers, la nécessité de contrôler par ailleurs les ponts qui franchissent la Meuse à proximité des places fortes de Liège et Namur a toujours été prise en compte, même après 1859. Comme lors de la construction du chemin de fer de Namur à Liège deux ans auparavant, l'arrivée du chemin de fer du Luxembourg dans le rayon stratégique de la place de Namur en 1852 nécessite

immédiatement l'expertise du Génie militaire¹. Conformément à la procédure habituelle, une commission mixte est établie composée de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la province de Namur, d'un représentant de la compagnie concessionnaire et d'un délégué du département de la Guerre. Sur les conseils du commandant du Génie de la place de Namur, le département de la Guerre est notamment très attentif à la construction du pont sur la Meuse pour le passage du chemin de fer vers Ciney et Arlon. Le pont devra être construit en charpente bois avec piles et culées en maçonnerie. L'ouverture des travées sera de dix mètres au minimum. Il s'agit en effet de rendre sa destruction la plus aisée possible et son rétablissement difficile. Le ministère de la Guerre annonce par ailleurs que la compagnie ne doit s'attendre à aucune indemnité en cas de destruction².

La compagnie s'exécute mais une dizaine d'années plus tard, souhaite remplacer la charpente en bois par des travées métalliques semblables à celles du pont qui a été établi à quelques mètres en amont pour le chemin de Namur à Givet³, en vertu d'une autorisation accordée par le département de la Guerre le 20 mai 1861⁴. L'inspecteur général des fortifications et du corps du Génie est favorable au changement à condition qu'on impose à cette société les mêmes clauses que celles imposées à la Compagnie du Nord, laquelle a dû ménager dans la pile la plus rapprochée de la rive gauche de la Meuse une chambre de mine afin de pouvoir rompre à un moment donné la communication entre les deux rives⁵. La compagnie s'exécute et le fourneau de mine est établi l'année suivante⁶.

En 1880, le ministère des Travaux publics souhaite construire quatre nouveaux ponts permanents sur le fleuve à Herstal/Wandre, Flémalle-Grande, Sclayn et Bas-Oha (Huy).

¹ MRA, Fonds Moscou, 4663, Chemin de fer du Luxembourg aux abords de la place de Namur. Pont sur la Meuse à Namur (1852-1866), Lettre du ministre de la Guerre à l'Inspecteur général des fortifications et du corps du Génie, le 27 février 1852.

² MRA, Fonds Moscou, 4663, Lettre du ministre de la Guerre au ministre des Travaux publics, le 17 mars 1853.

³ Les deux ponts sont tellement rapprochés l'un de l'autre, surtout lorsque la ligne du Grand-Luxembourg passe à deux voies dans les années 1870, que l'on parle indistinctement de « pont de Namur » pour désigner l'ensemble des trois superstructures métalliques à une voie qui permettent le passage du fleuve. La voie la plus en amont se dirige vers la vallée de la Meuse tandis que la 2^e et la 3^e voie se dirigent vers Luxembourg. KRETZSCHMANN (W.) (Archivrat und Mitglied des Reichsarchivs, im Kriege Major im Generalstabe des Chefs des Feldeisenbahnwesens), *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz*, Berlin, Mittler, 1922, p. 57-58.

⁴ MRA, Fonds Fortifications, XIX. NAMUR, dossier n° 203, Chemin de fer de Namur vers Givet, Lettre du lieutenant-colonel directeur de la 4^e Direction (Génie) Meyers au ministre des Travaux publics Jules Vanderstichelen, Bruxelles, le 20 mai 1861. Dans le même dossier voir l'arrêté ministériel du 30 novembre 1861 transmis pour information par Jules Vanderstichelen au ministre de la Guerre le général Chazal.

⁵ MRA, Fonds Moscou, 4663, Lettre de l'inspecteur général des fortifications et du corps du Génie au ministre de la Guerre, Bruxelles, le 7 mars 1866.

⁶ MRA, Fonds Moscou, 4663, Lettre de l'inspecteur général du Génie au ministre de la Guerre, Bruxelles, le 9 mai 1867.

Brialmont, qui est alors inspecteur général des fortifications et du corps du Génie, donne un avis défavorable au projet. Le refus est acté sans protestations par le ministre de la Guerre le général Liagre¹. Mais c'est sans compter sur la pression des autorités civiles qui refusent de sacrifier l'essor économique du pays à un « péril éloigné et incertain »². Le litige est l'objet d'un débat animé à la Chambre au cours de la séance du 9 avril 1880. Le général Liagre maintient ses positions et conteste les arguments avancés par ses détracteurs :

« On m'a objecté qu'il y en avait déjà tant³, que quelques-uns de plus ou de moins ne faisaient plus rien. C'est une erreur. Certainement l'existence d'un ou de deux ponts entre Namur et Liège n'est pas, militairement parlant, une chose bien dangereuse. Au contraire il peut être avantageux pour la défense du pays d'avoir un ou deux ponts sur une ligne défensive comme l'est la ligne de la Meuse. Il est avantageux que notre armée puisse, lorsqu'elle manœuvre, passer d'une rive à l'autre ; mais pour cela, il faut non seulement qu'elle possède ces ponts, mais encore qu'elle puisse empêcher l'ennemi de s'en emparer. Mais, si l'on a, comme maintenant déjà, une dizaine de ponts sur la Meuse, il devient impossible à une petite armée comme la nôtre de les surveiller tous simultanément et l'ennemi pourra surprendre le passage de la Meuse »⁴.

Le ministre de la Guerre rejette également les propositions du ministère des Travaux publics de ménager dans les piles et la culée des ponts des chambres de mine destinées à les faire sauter en temps de guerre. Même si ce procédé peut s'avérer efficace en certaines circonstances, il n'est guère fiable d'après Liagre :

« En supposant que le pont saute à temps, voici ce qui arrive : il reste toujours un certain nombre de débris, soit à la culée, soit aux piles, ou de gros morceaux qui tombent dans le fleuve et alors il devient extrêmement facile à l'ennemi de restaurer le pont en fort peu de temps. En second lieu, il ne faut pas trop se faire illusion, car on sait qu'en temps de guerre, il y a des moments de précipitation où quelquefois on fait trop ou trop peu ; ou on fera sauter le pont trop tôt, ou on ne le fera pas sauter du tout »⁵.

¹ BRIALMONT (A.), *Situation militaire de la Belgique, Travaux de défense de la Meuse*, Bruxelles, 1882, p. 63.

² *La Flandre libérale* [s.d.] citée dans BRIALMONT (A.), *Situation militaire de la Belgique...*, p. 63. Un article de *La Meuse* du 12 mars 1880 réclame ardemment la construction des ponts et conteste virulemment l'expertise du ministère de la Guerre.

³ Le député Hanssens indique « Il existe trois ponts sur la Meuse en aval de Liège jusqu'à la frontière hollandaise ; on en compte 9 ou 10 en amont jusqu'à Namur, et 5 ou 6 entre Namur et la frontière française. Bon nombre ont été créés depuis 1870, sans que jamais on ait opposé la fin de non-recevoir d'aujourd'hui ; et s'ils doivent livrer passage à l'ennemi, il est bien tard, me semble-t-il, pour essayer de l'arrêter ». *APC*, 9 avril 1880, p. 807.

⁴ *APC*, 9 avril 1880, p. 806.f

⁵ *Idem*, p. 806-807. Paroles prémonitoires du ministre. En 1914, le pont ferroviaire du Val-Benoît tombera intact aux mains des Allemands. CULTIAUX (Laurent), *Le viaduc ferroviaire du Val-Benoît en août 1914*, mémoire de Master en Histoire (inédit), ULG, 2010-2011.

Bien entendu, si ces ponts étaient sous le feu des canons d'un fort, avance encore Liagre, la problématique serait différente ; or le pont de Wandre/Herstal est certes à portée des canons de la citadelle (5.200 mètres) mais il n'est pas visible depuis la vieille forteresse liégeoise, ce qui complique singulièrement la tâche des artilleurs. Maladroitement ou peut-être intentionnellement, Liagre indique à ses détracteurs qu'ils ne doivent pas désespérer pour autant de voir un jour ce pont construit car les services du ministère s'occupent actuellement d'étudier un projet de fortifications autour de Liège : « ...il est fort possible qu'il arrive un instant où le pont d'Herstal sera parfaitement soumis au canon de Liège. Dans ce cas, il n'offrirait plus aucun inconvénient »¹. Liagre souligne encore au cours de son intervention que depuis la perte de l'Alsace-Lorraine par la France, la ligne de la Meuse est devenue « la ligne d'opérations des armées belligérantes dans le cas d'une guerre entre l'Allemagne et la France »². C'est pourquoi le ministre de la Guerre regrette par exemple que le fort de Huy ait été déclassé en 1862 car il aurait pu aisément contrôler le pont de Bas-Oha : « Il ne se trouve qu'à quelques mille mètres de Huy. Donc il est sous le canon de Huy...si Huy avait des canons »³. Les deux autres ponts en revanche ne pourront être construits. Selon le ministre de la Guerre, le pont de Flémalle-Grande fait double emploi avec celui du Val-Saint-Lambert ; un député lui rétorque cependant que le pont du Val-Saint-Lambert ne sert qu'aux piétons et aux chemins de fer. Quant au pont de Sclayn, il nécessiterait selon le ministre que l'on construise un ouvrage de fortification à proximité car il se trouve à mi-distance entre Liège et Namur et serait par conséquent très difficile à défendre⁴.

Ces révélations inattendues suscitent une semaine plus tard une interpellation du député catholique Charles Woeste⁵. Ce dernier dévoile que les propos du ministre ont été volontairement édulcorés dans les *Annales Parlementaires*. Woeste s'est rendu personnellement aux bureaux du *Moniteur* afin de consulter le compte-rendu sténographique de la séance du 9 avril. Ce compte-rendu est selon lui encore plus explicite sur les intentions gouvernementales de fortifier la ligne de la Meuse. Alors que les *Annales* indiquent : « Dans

¹ APC, 9 avril 1880, p. 807.

² *Ibidem*.

³ *Ibidem*.

⁴ *Ibidem*.

⁵ L'investissement de Charles Woeste dans la question militaire belge sera considérable jusqu'à la Première Guerre mondiale. Ce dernier sera toujours un adversaire acharné d'une augmentation du budget du ministère de la Guerre. DAMOISEAUX (M.), *M. Woeste et la défense nationale*, dans *Revue générale*, CIX, 1923, I-5, p. 525-540; CXII, 1924, II-3, p. 307-327 ; DEMOULIN (R.), « Woeste Charles », dans *Biographie nationale*, XXVII, 1938, col. 382-392 ; ABEL (G.), *La responsabilité cléricale en matière militaire. Le rôle de M. le comte Woeste*, Bruxelles, 1919 ; LECLERCQ (C.), *Le comte Woeste. Question scolaire, militaire, sociale et électorale*, mémoire de licence en histoire [inédit], Université de Louvain, 1954-1955.

ce cas, le pont d'Herstal n'offrirait plus aucun inconvénient » et s'arrêtent là, la sténographie continue : « ...si on m'accordait d'augmenter les fortifications de Liège. Les projets sont élaborés ; il n'y a plus qu'à les présenter. Espérons qu'ils seront votés »¹. Selon Woeste, si la Meuse doit être fortifiée, la Sambre doit l'être également car elle contrôle l'approche de la ligne de la Meuse. Cela implique donc une augmentation énorme des effectifs. Woeste ne partage pas du reste les théories stratégiques du général Liagre. Il ne pense pas que la ligne de la Meuse ait une si grande importance pour la défense de la Belgique. Le général Liagre proteste immédiatement en déclarant qu'il n'a jamais été question de fortifier la Sambre. Quant au projet de fortifier la Meuse, il a déjà été envisagé sous les ministères Malou et d'Anethan comme en témoigne une correspondance de l'ancien ministre de la Guerre le général Guillaume avec l'inspecteur général du Génie sur cette question juste après la guerre franco-allemande. Certes, répond le député Jacobs mais c'est biaiser le débat. A l'époque, il ne s'agissait que de projets qui n'ont jamais été présentés devant les Chambres. Or, il semble qu'ici le général n'ait même pas pris la peine de discuter de la question avec les membres de son cabinet. Jacobs souligne à dessein les dépenses qu'un tel projet risque de générer pour le pays et surtout les effectifs qu'il va falloir augmenter. La question est donc très épineuse. Frère-Orban reconnaît de son côté que cette question n'a pas été évoquée en conseil des ministres. Il n'hésite pas à dire que si tel était le cas, il n'est pas du tout certain que l'option serait retenue. En revanche, tempère-t-il, si les études prouvaient que l'intérêt national exigeait pareil sacrifice, il est certain que le cabinet prendrait ses responsabilités². Le général Liagre, affaibli par les déclarations de Frère-Orban, nuance quelque peu l'avis formulé vis-à-vis des quatre ponts sur la Meuse. Il semble que le pont d'Herstal puisse être soumis au canon de la Chartreuse : « De la citadelle de Liège, on ne voit pas l'emplacement du pont. Du fort de la Chartreuse on ne le voit pas non plus ; mais il existe à la Chartreuse une demi-lune, la demi-lune 1-5, de laquelle on pourra voir le pont. Par conséquent, j'en ai parlé à l'inspecteur général du Génie et j'ai tout espoir que son opposition cessera pour ce qui concerne le pont d'Herstal »³. Concernant les trois autres ponts, l'opposition subsiste. Il existe néanmoins une procédure permettant une confrontation entre l'inspecteur du Génie et l'inspecteur des Travaux publics. Ils rédigeront alors chacun un procès-verbal remis au conseil des ministres qui décidera en dernière analyse⁴.

¹ APC, 16 avril 1880, p. 865.

² *Idem*, p. 865-868.

³ *Idem*, p. 869.

⁴ *Ibidem*.

Mais l'opposition ne décolère pas. Jules Malou défend sa propre gouvernance à l'époque du général Guillaume. Toutes les mesures prises (construction de ponts, propositions de démantèlement de Liège, vente des terrains de Namur, Dinant et Huy, renforcement du système de concentration à Anvers) prouvent à l'envi qu'il n'a jamais été question sous son ministère de fortifier la Meuse. Les quelques travaux élaborés au ministère de la Guerre n'ont aucunement été débattus au sein du Gouvernement. Il s'étonne du reste qu'à peine un système de fortifications terminé, l'on se lance déjà dans des projets pour en élaborer un autre. Conscient que cet incident peut avoir un impact très négatif sur les prochaines élections en juin, Frère-Orban se défend encore une fois d'avoir une quelconque opinion sur le sujet. Il déclare que le Gouvernement n'a aucun avis sur la question et qu'il n'y a jusqu'à présent aucun projet formulé. En réalité, le chef de cabinet du Gouvernement libéral enrage d'avoir été mis ainsi devant le fait accompli à cause des indiscretions de son ministre. Le débat se complique par le fait que les représentants des localités concernées par la construction des ponts y vont de leur intérêt personnel. Le pont de Sclayn est défendu par le député de Montpellier tandis que le pont de Bas-Oha est défendu par le député de Macar. Confronté au tumulte de la Chambre, Frère-Orban suggère lourdement en définitive que le débat qui aura lieu entre l'inspecteur du Génie et l'inspecteur civil des Ponts et Chaussées se résoudra favorablement au profit des ponts et cela sans même que la question soit nécessairement liée à la fortification de la Meuse¹. L'on ne sait trop par quel artifice un non catégorique de la part du Génie militaire s'est transformé soudain à la fin du débat en un oui presque inconditionnel. La fin de la séance ne laisse en tous les cas planer aucun doute sur la résolution prise par Frère-Orban d'aller à l'encontre des projets militaires de son ministre de la Guerre :

« M. de Montpellier : ‘ – Je crois avoir compris, par les dernières paroles de M. le ministre des Affaires étrangères, que le Gouvernement étudierait les plans et les projets que lui soumettraient des hommes spéciaux et qu'il espérait que le résultat de cette étude serait favorable à notre demande. Cela veut dire, d'après moi, que nous obtiendrons la construction de nos ponts’.

M. Frère-Orban, ministre des Affaires étrangères : ‘ – Je ne dis pas autre chose’

M. de Montpellier : ‘ Je vous en remercie et j'en prends acte avec le plus grand enthousiasme. Il me reste à dire un mot en réponse de l'honorable M. de Macar. L'honorable membre est d'avis que le pont de Bas-Oha doit avoir la priorité sur le mien. Quand le moment sera venu, il me sera facile de prouver que le pont que je réclame est à l'état de projet depuis bien plus longtemps que celui auquel il donne la préférence’.

¹ *Idem*, p. 868-872.

M. Frère-Orban, ministre des Affaires étrangères : ‘ – On passera sur tous les ponts en même temps’. (Rires) »¹.

La *Belgique militaire*, organe officieux de l’inspecteur du Génie le général Brialmont, fulmine deux jours plus tard en clouant au pilori la bassesse de vue des hommes politiques belges². Mais l’opposition de l’ingénieur ne vainc pas pour autant la détermination de Frère-Orban. Ce dernier est d’autant plus décidé à faire triompher ses vues qu’il est persuadé avoir été pris en traître. « Cette communication inattendue du ministre de la Guerre apparut aux yeux de Frère comme le résultat de manœuvres souterraines voulant lui créer des embarras à la veille des élections et dont il ne voulait pas être dupe »³.

En réalité, Frère-Orban était parfaitement informé des travaux du ministère de la Guerre concernant l’amélioration des fortifications de la Meuse. Il avait reçu quelques jours avant l’incident à la Chambre, un courrier du général Liagre contenant un aperçu de la dépense à faire pour améliorer et compléter les défenses d’Anvers et de la Meuse. Le courrier contenait également un mémoire justificatif à propos des travaux de la Meuse⁴. Frère-Orban sait également que Léopold II soutient l’initiative car il a reçu à la mi-février un courrier du Roi l’enjoignant de ne pas négliger l’entretien des forteresses mosanes : « Liège et Namur dont l’existence est reconnue nécessaire, capitale, tombent en ruine alors qu’une dépense qui n’aura rien d’exorbitant suffirait pour les mettre à la hauteur des progrès de la science moderne »⁵. Frère-Orban a par ailleurs reçu du Roi les plans et projets du Génie. Devant ces projets ambitieux, Frère-Orban avait cependant dû faire remarquer à Liagre et à Léopold II que le sujet était délicat en raison de la situation budgétaire du pays et qu’il valait mieux s’abstenir de le présenter au conseil des ministres. Ceci explique que le ministre belge des

¹ *Idem*, p. 872.

² « La Meuse ou la Barrière la plus importante de la Belgique », in *La Belgique Militaire*, 18 avril 1880, p. 481-486.

³ LUBELSKI-BERNARD (N.), *Léopold II et le cabinet Frère-Orban (1878-1884). Correspondance entre le Roi et ses ministres*, II, Louvain-Bruxelles, Nauwelaerts, 1983, p. 888. [Ouvrage désormais abrégé de la façon suivante : LUBELSKI].

⁴ Liagre à Frère-Orban, Bruxelles, le 30 mars 1880, in LUBELSKI, II, doc n° 496, p. 907. Conscient des suspicions de Frère-Orban à son égard, Léopold II lui écrira le 14 avril que l’incident du 9 avril était « fort inattendu » pour lui mais l’obligeait désormais à parler avec son ministre de cette question dans un moment différent de celui qu’ils avaient choisi. Léopold II à Frère-Orban, Bruxelles, le 14 avril 1880, in LUBELSKI, I, doc. n° 51, p. 137.

⁵ Léopold II à Frère-Orban, Bruxelles, le 12 février 1880, in LUBELSKI, I, doc. n° 43, p. 127.

Affaires étrangères ait eu l'impression le 9 avril d'un véritable coup monté contre sa personne ourdi par Liagre, Brialmont et peut-être le Roi lui-même¹.

Le refus de Frère-Orban d'obtempérer aux initiatives royales et à l'expertise du Génie militaire ne saurait toutefois reposer uniquement sur ce seul malentendu parlementaire. D'autres explications de cette opposition radicale se trouvent dans la correspondance du ministre avec Léopold II durant l'intervalle qui sépare la séance du 9 avril de celle du 16 avril. Frère-Orban interprète ces nouveaux travaux sur la Meuse comme le « renversement du système admis en 1859. On dira que l'on aurait trompé les Chambres et le pays si l'on devait aujourd'hui fortifier la Meuse après avoir démontré naguère qu'avec le système nouveau, ces fortifications étaient inutiles. Le Génie militaire aussi changeant et aussi inconsistant ne saurait inspirer aucune confiance au pays »². Selon l'interprétation qu'en donne Frère-Orban, le système adopté en 1859 est tout entier basé sur le principe de concentration absolue à Anvers :

« A un système qui disséminerait nos forces sur une série de ponts fortifiés, notamment sur la Sambre et sur la Meuse, on substituait un système de concentration, laissant à une armée en campagne le soin d'agir sous la protection d'un vaste camp retranché. A ceux qui objectaient que la grande ligne d'invasion par notre pays, soit pour une armée allemande, soit pour une armée française allant à la rencontre l'une de l'autre, serait toujours les vallées de la Sambre et de la Meuse, et que la Belgique resterait le champ de bataille des belligérants, le Génie militaire répondait qu'une armée ne s'exposerait pas à vouloir traverser notre territoire pour aller attaquer son ennemi, en laissant sur son flanc une armée de 130.000 hommes appuyée au camp retranché d'Anvers. L'abandon des points fortifiés sur la Sambre et sur la Meuse fut donc résolu et accompli »³.

Il s'agit là bien entendu d'une interprétation partisane du vote de 1859. Nous avons vu dans nos chapitres antérieurs que pour faire passer la « pilule anversoise », Chazal était resté relativement vague sur le sort des autres places fortes du pays⁴. Il n'est certes pas impossible

¹ Frère-Orban à Léopold II, Bruxelles, le 11 avril 1880, in LUBELSKI, I, doc. n° 49, p. 131-135.

² *Idem*, p. 134.

³ *Idem*, p. 132.

⁴ « Lorsque les démolitions reconnues indispensables seront terminées, notre système permanent de défense se composera :

1° D'une grande position stratégique pouvant servir à l'armée de base d'opérations et de point de refuge en cas de revers.

2° Des places de Diest et de Termonde couvrant la ligne du Rupel, du Démer, de la Dyle et de la Nèthe et quelques autres places qui nous assureront le libre passage et la défense de nos deux grands fleuves.

On ne peut admettre qu'un pareil système équivaldrait à l'abandon du pays et réduirait la défense nationale à la garde de la seule place d'Anvers. En effet, grâce aux places conservées, l'armée aura des têtes de pont sur la

qu'il entrerait dans l'esprit du ministre de la Guerre de l'époque de concentrer un jour l'ensemble des forces à Anvers comme l'indique une déclaration postérieure¹. Il n'empêche, cette opinion n'avait jamais été actée par aucun Gouvernement. Le nœud de la vive polémique sur les fortifications de la Meuse qui éclatera en 1880, 1882 et en 1887 repose entièrement sur cette ambiguïté de la politique défensive belge, entre les partisans d'une concentration absolue à Anvers et ceux d'une concentration relative.

Parmi les autres arguments avancés par Frère-Orban, figure la hausse des effectifs que ne manqueront pas de réclamer les nouveaux ouvrages de défense. Enfin, Frère-Orban reproche aux partisans des fortifications de la Meuse d'induire de la perte de l'Alsace-Lorraine par la France des conséquences militaires qu'elle n'a pas. Certes, la France a davantage intérêt à emprunter ce chemin puisqu'elle est privée de ses deux tremplins favorisés vers l'Allemagne mais en 1859, fait remarquer Frère-Orban, « l'Allemagne n'ayant ni Metz ni Strasbourg, avait tout intérêt à suivre les vallées de la Meuse et de la Sambre pour aller vers la France et (...), dans cette hypothèse, sa situation était semblable à celle de la France aujourd'hui. Or, nous n'avons pas à défendre notre neutralité contre la France seulement, mais également et au même titre contre l'Allemagne »².

Frère-Orban commet ici une deuxième erreur d'appréciation. Il est difficile de croire que le ministre belge n'ait pas remarqué que la ligne de la Meuse fortifiée pouvait tout autant, si pas davantage, servir à se protéger contre une incursion allemande. Léopold II rappelle d'ailleurs à son ministre dans un courrier du 14 avril qu'il l'avait toujours vu « pénétré de cette conviction qu'en cas d'invasion de l'une des deux puissances voisines, nous avons le devoir de lui avoir créé sur la Meuse des obstacles qui nous permettent d'attendre l'arrivée de l'autre. Cette conviction, vous me l'exprimiez encore l'autre soir chez le Comte de Flandre, en donnant le pas à ces travaux sur ceux d'Anvers »³. Dans le même courrier, Léopold II conclut

Meuse et sur l'Escaut, et des forts à l'abri desquels la résistance nationale pourrait s'organiser dans tout le pays ». *APC*, 17 août 1859, p. 137.

¹ « Dans la discussion sur les fortifications d'Anvers, j'ai dit que notre système de défense comporte une base unique d'opération et des postes fortifiés sur les deux grands cours d'eau qui traversent le pays, pour servir de points d'appui à l'armée en campagne et faciliter ses opérations. Ce système entraîne la conservation des citadelles de Liège, de Namur, de Tournai et de Gand et, par conséquent, il ne peut être question de la démolition de cette dernière citadelle. Je ne sais pas ce que les progrès de l'art permettront de faire plus tard et si un jour la base d'opération d'Anvers ne suffira pas avec les places de Termonde et de Diest. C'est une question que le temps seul pourra résoudre. Mais en ce moment on ne peut songer à la démolition des citadelles que je viens d'indiquer ». *APC*, 20 janvier 1863, p. 251.

² Frère-Orban à Léopold II, Bruxelles, le 11 avril 1880, in LUBELSKI, I, doc. n° 49, p. 133.

³ Léopold II à Frère-Orban, Bruxelles, le 14 avril 1880, in LUBELSKI, I, doc. n° 51, p. 137.

qu'une subite volte-face du Gouvernement belge détruirait illico la « confiance » que les Allemands ont placée dans la Belgique et priverait du même coup le pays « de la possibilité de la reconquérir »¹. Cette dernière affirmation est à nos yeux plutôt énigmatique. Le Souverain évoque-t-il ici un soutien discret de l'Allemagne dans cette question dont Frère-Orban aurait connaissance ou plus vaguement, considère-t-il que le fait de fortifier la Meuse constitue réellement un avantage militaire pour l'Allemagne ? Il est vrai que Moltke avait plusieurs fois suggéré dans ses écrits militaires antérieurs à 1870 que des fortifications sur la Meuse auraient été plus avantageuses pour l'Allemagne que celles d'Anvers. Le Souverain belge était-il informé de cette opinion ? Ce n'est pas impossible². Néanmoins, la pensée militaire de Moltke avait évolué depuis lors. Après la guerre de 1870, les fortifications n'ont plus le même intérêt dans la pensée du vainqueur de Sedan. Moltke privilégie plutôt les guerres de mouvements. Au cours d'une conversation de Moltke avec Brialmont le 21 décembre 1875 à Bruxelles, le général allemand indique à son interlocuteur belge qu'il serait préférable pour la défense de la neutralité belge que l'argent soit dépensé pour renforcer l'armée plutôt que dans des fortifications coûteuses sur la Meuse³. Le souhait que la Belgique renforce son contingent militaire devient un leitmotiv des avertissements allemands après la guerre franco-prussienne. Ce jugement est encore répété en 1878 dans un entretien entre Léopold II et Bismarck⁴.

Dans son courrier du 11 avril 1880, Frère-Orban avait nettement posé un dilemme à Léopold II en faisant de la question des ponts sur la Meuse le symbole révélateur de la politique militaire belge :

« De deux choses l'une : ou bien le Gouvernement reconnaîtrait la nécessité de fortifier la Meuse, ou il persévérerait dans le système adopté en 1859. Dans cette deuxième hypothèse, l'érection de nouveaux ponts continuerait à être considérée

¹ *Ibidem*.

² Voir infra notre chapitre sur les commentaires des Puissances concernant les fortifications de la Meuse.

³ MOLTKE (Helmuth von), *Ausgewählte Werke*, III : *Feldherr und Staatsmann*. Herausgegeben von F. von Schmerfeld, Berlin, Verlag von Reimar Hobbing, 1925, p. 90. Brialmont ne rapporte pas dans ses souvenirs cette conversation. En revanche, il fait mention d'une entrevue avec Moltke en novembre 1875 à Berlin où ce dernier montre déjà son indifférence par rapport à la question des fortifications de la Meuse : « Un camp retranché à Namur, répondit le maréchal, ne serait pas nécessaire, ni même utile, pour favoriser les opérations d'une armée allemande venant au secours de la Belgique en cas d'attaque par la France. Quant à l'amélioration des places de la Meuse, c'est une question que vous devez examiner exclusivement au point de vue de la défense de la Belgique ». Brialmont en conclut dans ses souvenirs que Moltke ne s'opposerait pas à la démolition des places de la Meuse, voire qu'il y aurait trouvé quelque intérêt en raison la construction de la Barrière française à l'Est. Cette entrevue aurait contribué à susciter la méfiance de Brialmont sur les véritables intentions allemandes concernant le territoire belge. CROKAERT (Paul), *Brialmont...*, p. 250-251.

⁴ AGR, Papiers Frère-Orban, n° 304, Léopold II à Frère-Orban, Bruxelles, le 27 mars 1878,

comme inoffensive ; dans la première hypothèse, le système de fortifications serait approprié aux faits existants. Il appartient à Votre Majesté de décider s'il lui convient de prescrire au Génie militaire de retirer l'interdit qu'il oppose à certains travaux d'utilité publique. J'attendrai que Votre Majesté m'ait fait connaître ses intentions à cet égard »¹.

Nous ignorons en définitive si Frère-Orban est parvenu à emporter l'assentiment royal². Le 13 avril, le ministre belge des Affaires étrangères indique au secrétaire de cabinet du Roi Jules Van Praet que l'affaire se complique en raison de l'interpellation programmée de Charles Woeste à la Chambre. « Il ne me sera plus possible d'ajourner une solution »³. Le lendemain, Léopold II tente une dernière fois de convaincre son ministre de l'opportunité de fortifier la Meuse⁴ ; manifestement sans succès si l'on se réfère aux propos tenus par Frère-Orban à la Chambre deux jours plus tard. Il n'est pas impossible d'ailleurs, au vu de son impertinence au cours de la séance parlementaire, que le ministre belge ait obtenu *in extremis* l'assentiment de Léopold II ; même si aucun document de la correspondance entre Frère-Orban et le Roi n'atteste qu'il ait obtenu une telle garantie royale.

La polémique des ponts de la Meuse se résoudra en tous les cas dans le sens des intérêts civils. Deux ans plus tard, Brialmont, connu pour être un commentateur particulièrement acerbe des dérives du parlementarisme belge, a des paroles très dures sur la manière dont le Gouvernement a négligé, pense-t-il, les intérêts militaires du pays :

« Cette doctrine, en vertu de laquelle l'intérêt civil doit primer l'intérêt militaire et lui imposer silence, ayant trouvé de l'appui à la Chambre, le cabinet, en vertu d'un décret de l'Empire encore en vigueur chez nous (...), soumit la question des ponts de la Meuse à l'examen du directeur général des Ponts et Chaussées et de l'inspecteur général des fortifications. Celui-ci maintint son premier avis, et le Ministre de la Guerre s'y rallia de nouveau, lorsque la question se présenta devant le conseil ; mais de son opposition et de celle du chef de l'arme du Génie, on ne tint nul compte. Se plaçant uniquement au point de vue de l'intérêt industriel et des convenances des populations de la vallée de la Meuse, le cabinet autorisa la construction des ponts projetés. Un pareil dédain de l'intérêt national et de l'autorité du chef responsable de l'armée n'a jamais été constaté, croyons-nous, dans aucun pays. C'est l'application du précepte suivant formulé en 1878 par un ancien membre de la Chambre [Louis Hymans] : 'Le seul objectif d'un parti doit être de conquérir le pouvoir quand il ne l'a

¹ Frère-Orban à Léopold II, Bruxelles, le 11 avril 1880, in LUBELSKI, I, doc. n° 49, p. 135.

² En 1882, lors de la sortie du livre polémique de Brialmont sur les défenses de la Meuse, Frère-Orban affirmera que le Roi avait approuvé sa décision. *APC*, 14 février 1882, p. 585.

³ Frère-Orban à Jules Van Praet, le 13 avril 1880, in LUBELSKI, I, doc. n° 50, p. 135-136.

⁴ Léopold II à Frère-Orban, Bruxelles, le 14 avril 1880, in LUBELSKI, I, doc. n° 51, p. 136-137.

pas, de le garder quand il l'a et d'en faire, quand il le possède, le meilleur usage possible' »¹.

Une fois mis devant le fait accompli, le Génie belge cherche à contrôler dans la mesure de ses possibilités les nouveaux ponts créés sur la Meuse. Le 25 octobre 1880, un rapport est adressé au Roi au sujet de la réoccupation du fort de Huy. On y lit : « Le chemin de fer de Landen à Ciney met en communication les voies ferrées de la rive gauche de la Meuse avec la ligne qui, de Trèves, Thionville et Metz se dirige sur Marche. Il importe donc que le fort de Huy soit réoccupé afin de défendre les deux ponts qu'il commande sur la Meuse et pour protéger le poste qui doit surveiller, au moment opportun, le tunnel dans lequel passe la voie ferrée de Huy à Ciney »². Le 10 mars 1881, le nouveau ministre de la Guerre le général Gratry indique à la Chambre que son département n'a plus aucune opposition à formuler contre la construction des nouveaux ponts tandis que Frère-Orban répète que les rumeurs de nouvelles fortifications sur la Meuse lancées notamment par *La Belgique militaire* sont complètement infondées³. A l'instar de la construction des nouvelles voies de chemins de fer durant les premières décennies de l'Etat belge, l'autorité militaire a donc dû s'adapter et privilégier en dernier recours l'utilisation d'explosifs pour interdire l'usage de ses ponts à un belligérant.

L'on connaît la suite. En 1887, Brialmont obtient sa revanche. Les budgets pour les fortifications de la Meuse sont votés sous le Gouvernement catholique homogène qui a succédé en 1884 au Gouvernement libéral⁴. Une des principales idées soutenues en 1887 en faveur de la construction des fortifications de la Meuse est de constituer sur le fleuve une barrière dissuasive :

« Si la Meuse est bien fortifiée et si elle peut être efficacement défendue, les tentatives de passage à travers notre territoire que pourraient suggérer certaines éventualités stratégiques pressantes, n'offriront plus d'avantages pour les belligérants et partant ne seraient plus à redouter. Ce ne sera point là l'effet le moins utile des fortifications

¹ BRIALMONT (A.), *Situation militaire de la Belgique, Travaux de défense de la Meuse*, Bruxelles, 1882, p. 64-65.

² DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire...*, II, p. 147-148. Ce rapport est envoyé peu de temps avant le remplacement du général Liagre par le général Gratry le 6 novembre 1880 [LUYKX (Th.), *Politieke geschiedenis van België...*, p. 411]. Au cours du débat mouvementé qui a lieu à la chambre en 1887, on apprend de la bouche du ministre de la Guerre le général Pontus que c'est l'affaire des ponts sur la Meuse qui a provoqué la démission du général Liagre. Pontus prend à témoin le rapport du 25 octobre 1880 contresigné par le cabinet en place pour justifier à posteriori la volonté gouvernementale de ne pas délaisser totalement la ligne de la Meuse. Frère-Orban conteste cet argument en indiquant que le rapport est tout entier l'œuvre des bureaux. *APC*, 7 juin 1887, p. 1290.

³ *APC*, 10 mars 1881, p. 700-702.

⁴ Voir infra notre chapitre sur les fortifications de la Meuse.

projetées. Elles doivent être surtout préventives et elles éviteront des violations de territoire, que l'on tenterait de justifier par l'impossibilité où se trouverait le pays de se défendre efficacement »¹.

Dans cet ordre d'idées, l'interruption des ponts qui permettent le franchissement du fleuve est une des premières missions assignées aux nouvelles « têtes de pont » mosanes. Dans le rapport de la section centrale de la Chambre du 5 mai 1887, on peut lire :

« Il existe 26 ponts sur la Meuse belge : 16 dans la province de Liège et 10 dans la province de Namur². 18 seraient couverts ou battus par les têtes de pont de Liège et de Namur et par le poste fortifié de Huy ; 1 serait encore dans le rayon d'action de la tête de pont de Liège. 7 seulement seraient hors de la protection des fortifications projetées. Ce sont ceux d'Andenne et de Dinant où aboutissent des routes mais pas de ligne ferrée ; et ceux de Ombret-Amay, Lustin, Yvoir, Houx et Hastière qui se trouvent sur des chemins sans importance (sic). La tête de pont de Liège couvrirait 10 ponts sur la Meuse, en battrait deux autres et commanderait dix lignes de chemins de fer. La tête de pont de Namur couvrirait 3 ponts sur la Meuse, en battrait un autre et commanderait six lignes de chemins de fer. Les ponts qui ne sont pas sous le canon de ces places sont d'ailleurs pourvus de chambres de mines. Il suffit donc, pour réaliser le but que l'on a en vue, des trois points fortifiés de Liège, Namur et Huy. On a proposé en outre un ouvrage à Visé mais le Gouvernement estime que ce point étant dans le rayon d'action de la tête de pont de Liège, il suffirait d'en compléter au besoin la défense par des fortifications mixtes »³.

Une fois les fortifications admises par les Chambres belges, on établit pour chacune des forteresses du pays un comité d'études placé sous la présidence d'un officier général ou supérieur et comprenant un officier d'artillerie, un officier du Génie, un intendant et un médecin. Dans le courant du mois de mars de chaque année, les présidents des comités d'études feront une visite détaillée de la place dont ils doivent préparer la défense. Sur base des nouveaux renseignements collectés, ils établiront le plan de mobilisation de la forteresse, document confidentiel qui sera versé par ailleurs dans les rouages du plan de mobilisation générale du pays. En 1887 sont créés cinq comités d'études : Anvers, Termonde, Diest, Namur et Liège⁴. Il semble que la position de Huy soit jugée trop petite à cette époque pour

¹ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 5 mai 1887, Examen et discussion en section centrale, p. 148.

² « *Province de Liège* : 2 ponts à Huy, 1 pont à Ombret-Amay, 1 pont à Engis, 10 ponts dans la tête de pont de Liège (1 pont à Val Saint-Lambert, 1 pont à Seraing, 1 pont à Ougrée, 6 ponts à Liège, 1 pont à Herstal), 1 pont à Argenteau, 1 pont à Visé. *Province de Namur* : 1 pont à Hastière, 1 pont à Dinant, 1 pont à Houx, 1 pont à Yvoir, 1 pont à Lustin, 3 ponts dans la tête de pont de Namur, 1 pont à Namèche, 1 pont à Andenne ». *Ibidem*.

³ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 5 mai 1887, Examen et discussion en section centrale, p. 148-149.

⁴ MRA, Fonds Moscou, boîte 2186, lettre du général Pontus, ministre de la Guerre à Brialmont, Inspecteur général des fortifications et du corps du Génie, Bruxelles, le 9 novembre 1887. Le 20 janvier 1894, un arrêté

justifier l'établissement d'un comité d'études pour cette place. Ce sont ces comités d'études qui conserveront dans leurs archives les notices de destruction des ponts de la région dont ils ont la garde, notices constituées suite à une étude préalable réalisée sur le terrain par l'unité du Génie¹.

Au cours des débats parlementaires belges, une des principales critiques émises à l'encontre de la « Barrière de la Meuse » est son caractère illusoire. Selon les opposants aux fortifications de la Meuse à la tête desquels on trouve l'homme d'Etat libéral Frère-Orban, les fortifications sont inutiles parce que l'ennemi pourrait les tourner :

« Il n'y a d'intérêt à défendre un passage que si celui-ci est obligatoire. Si l'on peut passer ailleurs, à quoi sert la forteresse ? En vérité, c'est comme si l'on voulait boucher deux ou trois trous d'une écumoire pour empêcher l'eau qui s'y trouve de s'écouler, en laissant ouverts dix trous par où elle peut passer. Qu'on ne l'oublie pas : nous avons aujourd'hui trente ou quarante ponts sur la Meuse ; combien sont placés sous le canon d'un fort ?² »

Le député liégeois pointe spécialement du doigt le caractère ouvert de la frontière française et les possibilités offertes vers le Bas-Rhin par la trouée du Limbourg :

« Et, si nous comparons la carte de 1859 avec celle de 1887, que de changements et de développements dans nos voies de communication ! Si nous considérons la carte sous un autre aspect, en ce qui touche les forteresses que voyons-nous ? Nous avons démoli Ypres, Menin, Tournai, Ath, Mons, Audenarde, Charleroi. Il n'y a plus aujourd'hui un obstacle quelconque pour empêcher qu'une armée française, débouchant de Lille, Maubeuge ou Valenciennes, se répande chez nous. Partout elle trouvera des routes, de multiples chemins de fer pour aller, par Landen, Hasselt et Maeseyck, au bas Rhin ; elle n'aura plus même à rencontrer, sur la Meuse, la forteresse de Maestricht, qui est rasée ; aucun obstacle n'existe plus à son passage. La position de Liège est donc tournée...³ »

Le ministre de la Guerre le général Pontus réfute point par point ces différentes objections. Selon Pontus, il est ridicule de prétendre que Liège, Namur et Huy pourraient être tournés car les quelques autres ponts restants ne mènent qu'à des routes secondaires. « Ils peuvent d'ailleurs être rendus facilement impraticables. Quant aux passages en aval de Liège, ils

ministériel dote respectivement les positions de Liège et Namur d'un gouverneur militaire. MRA, Fonds Moscou, 2186, ministère de la Guerre, arrêté du 20 janvier 1894.

¹ CULTIAUX (Laurent), *Le viaduc ferroviaire du Val-Benoit...*, p. 36-37. Cultiaux se trompe cependant en datant la création des comités d'études à 1897.

² APC, 1^{er} mars 1887, p. 585.

³ *Idem*, p. 586.

exposeraient l'envahisseur à violer le territoire hollandais et à se mettre ainsi un nouvel ennemi sur les bras »¹. Le belligérant ne pourrait donc faire l'économie d'assiéger Liège, Namur et Huy s'il veut sécuriser ses lignes de marche à proximité du fleuve. La prise de Liège est particulièrement vitale : « Confluent de trois vallées, point de convergence de sept voies ferrées et de dix-sept grandes routes, passage du fleuve sur six ponts, c'est avec raison que cette vaste cité est considérée comme la clef stratégique principale de tout le fleuve »². Par ailleurs, Pontus ne croit plus trop à une invasion française en Belgique par la « route historique », celle « du maréchal de Luxembourg, du maréchal de Saxe, de Dumouriez et de Napoléon »³. Telles étaient encore les opérations françaises qu'avaient principalement en vue « les auteurs du plan de 1859. Mais la Belgique a moins à redouter aujourd'hui une attaque dirigée contre son indépendance qu'une violation du territoire provoquée par l'intérêt stratégique de l'un des belligérants »⁴.

Au cours de la séance du 7 juin 1887, le général Pontus précise sa pensée. Le ministre belge considère d'abord l'intervalle entre Liège et Namur. Selon lui, seuls les ponts d'Andenne et Ombret nécessiteraient un dispositif d'interruption suppléant à l'absence de fortifications dans cette partie du fleuve. Il rappelle d'ailleurs qu'ils aboutissent à des routes d'intérêt secondaire. A propos de la trouée du Limbourg il déclare :

« Il est vrai que des ponts plus importants, ceux de Maestricht, de Ruremonde et de Venloo, permettent de tourner Liège par le Nord ; mais vous le savez, Messieurs, une armée ennemie ne pourrait s'en servir sans violer le territoire hollandais et sans augmenter le nombre de ses adversaires »⁵.

Sans doute conscient que ces explications ne suffiront pas à emporter l'adhésion de la Chambre, Pontus poursuit son raisonnement en analysant successivement la perspective d'une violation du territoire par une armée allemande et une armée française. Le ministre belge ne croit pas que cette violation sera possible une fois la Meuse fortifiée. Dans le cas d'une invasion allemande, une fois la trouée du Limbourg passée, les troupes ennemies seraient ensuite forcées de s'étendre vers l'intérieur du territoire belge « par suite de la nécessité de trouver une route pour chaque corps d'armée. La marche de flanc qu'elle exécuterait ainsi entre les places de la Meuse, d'une part, l'armée belge, d'autre part, serait surtout périlleuse si

¹ APC, 2 mars 1887, p. 595.

² *Idem*, p. 596.

³ *Idem*, p. 595.

⁴ *Ibidem*.

⁵ APC, 7 juin 1887, p. 1290.

l'armée française, venant à notre secours, avait pu se porter sur Namur ». Pontus fait le même raisonnement pour une invasion française : « (...) l'armée française se basant sur Lille, Valenciennes et Maubeuge, aurait à passer le fleuve au nord de Liège en violant le territoire hollandais. Un pareil mouvement serait des plus périlleux car l'armée belge se trouverait placée directement sur le flanc gauche des colonnes françaises tandis que Namur et Liège menaceraient très sérieusement leur flanc droit, ces têtes de pont pouvant faciliter l'intervention d'une armée de secours allemande »¹.

Toutes ces réfutations du ministère de la Guerre sont-elles entièrement recevables ? Nous remarquons d'abord qu'il n'est pas fait mention dans son argumentaire des ponts situés entre Namur et la frontière française. Depuis longtemps, les ponts de la Meuse situés en amont de cette place sont semble-t-il considérés par les généraux belges comme secondaires pour la défense du pays. Déjà en 1853, une commission militaire estimait que le franchissement du fleuve vers Dinant ne menacerait pas fondamentalement le devenir de la ligne de la Meuse², ce qui est vrai si l'on considère ce franchissement de façon isolée. Mais les positions de Namur ou Liège sont-elles réellement à l'abri de tout danger dans les autres cas de figure ? Premièrement, si un ennemi s'emparait des ponts situés dans l'intervalle Liège – Namur ? Deuxièmement, si un ennemi franchissait la Meuse au nord de Liège en se servant des ponts de Venlo, Ruremonde, Maastricht, Visé et Hermalle-sous-Argenteau ? Dans le premier cas, Pontus table sur la résistance du fort de Huy qui contrôle deux ponts. Les deux autres ponts concernés dans l'intervalle aboutissent selon lui à des routes d'intérêt secondaire et seraient aisément détruits par le Génie belge. Concernant les ponts de la Basse-Meuse situés en territoire hollandais, le ministre belge de la Guerre semble d'abord faire confiance à la neutralité des Pays-Bas. Il s'agit là d'une première faille dans son argumentaire car cela suppose à tout le moins que les Pays-Bas soient prêts à intégrer la défense de la poche limbourgeoise dans leur plan défensif. En 1887, les dispositions néerlandaises à cet égard ne sont absolument pas assurées puisque depuis les années 1860, les Pays-Bas ont choisi de concentrer leurs défenses derrière leurs lignes d'eau intérieures. Les garnisons de Venlo, Ruremonde et Maastricht sont parmi les premières à avoir fait les frais de cette concentration et ne sont pas absolument pas suffisantes pour interdire un coup de main allemand à travers le

¹ *Ibidem.*

² Voir supra notre chapitre sur la commission militaire de 1853.

Limbourg¹. A la faveur de la crise franco-allemande générée par le ton belliqueux du général Boulanger, des approches sont faites auprès du cabinet de La Haye par le Gouvernement belge. Toutefois ces approches ne se soldent en définitive par aucun accord formel². Pour les deux autres ponts intégralement belges, les plans initiaux de la position de Liège prévoyaient la construction d'un ouvrage pour contrôler les ponts de Hermalle-sous-Argenteau et Visé. Cependant, le projet présenté à la Chambre en 1887 n'intégrera pas cette dépense³. Ceci induira donc par la suite l'obligation pour le Génie belge de détruire immédiatement les ponts de Visé et Hermalle-sous-Argenteau en cas d'attaque brusquée de la position de Liège. Pontus aurait également dû mentionner également à la Chambre l'existence d'un autre pont belgo-néerlandais à surveiller sur la Basse-Meuse : le pont international de Maaseyck. Sa construction a été ratifiée par la convention du 7 avril 1886 entre la Belgique et les Pays-Bas⁴ et les crédits pour son établissement ont été présentés à la Chambre peu de temps avant que ne s'ouvre le débat sur les fortifications de la Meuse⁵.

Les explications du ministre de la Guerre sont convaincantes lorsqu'il expose aux parlementaires belges la nécessité pour les divers corps d'armée allemands de se diriger au sortir de la trouée du Limbourg vers le cœur du pays afin de déployer leur masse sur le réseau routier belge. Dans ce cas de figure, prises en tenaille dans le triangle Anvers – Liège – Namur, les troupes allemandes seraient de fait dans une position plutôt inconfortable si elles ne s'étaient pas préalablement emparées de la ligne de la Meuse contrôlée par l'armée belge. Toutefois, la principale lacune du général Pontus est qu'il n'envisage jamais dans sa défense le scénario d'une invasion allemande de grande envergure. L'erreur principale du ministre belge consiste à établir une distinction nette entre d'une part, une percée allemande par la trouée du Limbourg et d'autre part, une percée allemande dans l'intervalle Liège-Namur ; tout en n'accordant aucun intérêt par ailleurs à l'opportunité de traverser la Haute-Meuse vers

¹ KLINKERT (W.), *Het Vaderland Verdedig. Plannen en opvattingen over de verdediging van Nederland. 1874-1914*, s'-Gravenhage, Sectie Militaire Geschiedenis, 1992, p. 235-236.

² Voir infra notre chapitre sur le point de vue des Puissances concernant les fortifications de la Meuse.

³ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, 5 mai 1887, doc. n° 153, *Rapport fait au nom de la section centrale sur les crédits demandés pour le ministère de la Guerre, par M. de Bruyn*, p. 149-153. Plus tard, malgré les conditions économiques mauvaises liées à la crise de 1929, la Belgique ne manquera pas de boucher la trouée du Limbourg entre les deux conflits mondiaux par la construction du fort d'Eben-Emael et le minage des ponts du canal Albert. VAESEN (J.), *Tussen Scylla en Charybdis : De Belgische militaire politiek en de economische crisis, 1930-1936*, Bruxelles, MRA, 2003 ; VAN OVERSTRAETEN (Raoul), *Albert I - Léopold III : vingt ans de politique militaire belge : 1920-1940*, Bruges, Desclée de Brouwer, [1949].

⁴ *Moniteur Belge*, 24 octobre 1886, « Convention entre la Belgique et les Pays-Bas pour régler les conditions de la construction et de l'entretien d'un pont sur la Meuse à Maeseyck », signée à La Haye le 7 avril 1886.

⁵ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 8 février 1887, Budget des recettes et dépenses extraordinaires pour l'exercice 1887, p. 72.

Dinant et Yvoir. Jamais Pontus n'évoque le fait que l'Etat-major allemand pourrait un jour choisir de faire traverser la Meuse à ses troupes via ces trois points faibles en même temps. Ce faisant, l'aile droite de l'armée allemande disposerait d'un réseau routier amplement suffisant pour déployer ses corps d'armée en Belgique. Les derniers plans de déploiement allemands réalisés par Schlieffen avant sa retraite (1905/1906 et 1906/1907) démontrent que le franchissement de la Meuse à hauteur de ces trois points faibles est jugé réalisable par le chef d'Etat-major allemand dans le cadre d'une guerre contre la France seule. La violation de la neutralité néerlandaise est également assumée par Schlieffen même s'il pense obtenir l'aval de La Haye pour traverser la poche limbourgeoise. Moltke assumera encore ce passage dans son premier plan de déploiement (1907-1908) en cas de guerre contre la France seule¹. En l'occurrence, Liège et Namur ne seraient pas investis immédiatement mais contournés et encerclés ; à charge pour des troupes *ad hoc* d'en faire ensuite le siège comme l'indique le mémoire de Schlieffen rédigé entre décembre 1905 et février 1906. Ce même *Denkschrift* témoigne que le chef d'Etat-major allemand estime le franchissement de l'intervalle Liège – Namur parfaitement réalisable. Schlieffen admet qu'on ne pourrait sans doute pas faire l'économie d'assiéger le petit poste de Huy. Il estime néanmoins que « la citadelle de Huy pourra être prise ou neutralisée facilement »². L'attaché militaire français Victor Duruy fera pour sa part une reconnaissance personnelle des passages de la Meuse entre Hastière et Namur le 13 septembre 1911, en pleine crise d'Agadir³. Preuve que la Haute-Meuse est aussi l'objet des attentions françaises.

Ces faiblesses de la « Barrière de la Meuse » sont encore accentuées par divers éléments de nature bassement pratique. Il semble en effet que la procédure visant au dynamitage des ponts n'ait été organisée que tardivement en Belgique, contrairement à l'interruption des chemins de fer programmée depuis la guerre franco-allemande. Il n'est pas inutile de rappeler d'abord que

¹ BA – MA, RH61/96, [Anonyme], *Zusammenstellung der Aufmarschpläne von 1893/94 bis 1914/15*, [ca 1931 ?]. Voir l'édition du document dans EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan: Analysen und Dokumente*, Paderborn, Schöningh, p. 418-426 ; une guerre contre la France alliée à la Russie nécessiterait l'envoi d'unités allemandes sur le front est et ne permettrait plus un déploiement allemand aussi conséquent le long de la frontière belge. Pour les références documentaires complètes, nous renvoyons notre lecteur à notre chapitre sur la Belgique dans les plans de guerre allemands.

² SCHLIEFFEN, *mémoire pour une guerre contre la France*, Berlin, décembre 1905, in RITTER (Gerhard), *Der Schlieffenplan. Kritik eines Mythos*. Mit erstmaliger Veröffentlichung der Texte und 6 Kartenskizzen., Munich, Verlag R. Oldenbourg, 1956, p. 162. Terence Zuber propose également une édition critique du document en anglais. Sa version est identique à celle de Gerhard Ritter: ZUBER (Terence), *German War Planning, 1891-1914: Sources and Interpretations*, Woodbridge, Boydell Press, 2004, p. 192.

³ SHD/DAT, 7N 1157, doc. n° 377 b, Duruy (Bruxelles) à Messimy (Paris), le 14 septembre 1911 ; la reconnaissance de Duruy se trouve dans le dossier SHD/DAT 7N 1168. La reconnaissance est intégrée à un rapport sur l' « état actuel de la position fortifiée d'Anvers » daté du 15 novembre 1911.

la mise hors service efficace et durable d'un pont réclame, à l'instar des tunnels ferroviaires, l'installation d'un dispositif de mines et la présence d'un personnel qualifié disponible immédiatement pour l'enclencher. En Belgique, les destructions sont classées en catégories dans l'ordre des priorités de la mobilisation. Avant 1907, il existe deux catégories : la première recouvre les sabotages à effectuer dans le cadre de la défense du pays, essentiellement les tunnels ferroviaires à proximité des frontières et certains ponts de la Meuse ; la deuxième, les destructions à effectuer selon le déroulement des opérations. Les ponts de la Meuse dans le rayon myriamétrique des forts font partie de cette deuxième catégorie, tout simplement parce qu'ils peuvent être utiles aux opérations de l'armée belge si cette dernière souhaite franchir le fleuve. Dans le vocabulaire militaire, on parle ainsi des « têtes de pont » de Liège, Huy et Namur qui permettent de sécuriser le passage du fleuve. Après 1907, on compte trois catégories de destructions. La première catégorie ne change pas. Au sein de la deuxième, une distinction est faite entre les ouvrages situés à l'intérieur d'une position fortifiée (3^e catégorie) et ceux situés à l'extérieur (2^e catégorie). Logiquement, la destruction des ponts de la Basse-Meuse (Visé et Argenteau) ou de ceux situés dans l'intervalle Liège – Namur non couverts par le fort de Huy, est jugée prioritaire par rapport à celle des ponts contrôlés par les canons des forts¹. « Les priorités sont différentes : la destruction des tunnels frontières ralentit l'ennemi, celle des ponts de la Meuse extérieurs à la position empêche ou ralentit son investissement et celle des ponts situés à l'intérieur de la PFL [position fortifiée de Liège] interdit le franchissement du fleuve »². Ceci indique bien que les tunnels ferroviaires seront sans doute interrompus aux premiers signes de déclenchement du conflit. En revanche, depuis 1900, il appartient au ministre de la Guerre, au commandant en chef de l'armée ou au gouverneur de la position de décider du moment opportun pour détruire les ponts sur la Meuse³.

Conséquence logique de cette procédure compliquée, si leur destruction est décidée au début de la mobilisation, les ponts extérieurs aux places fortes réclament, à l'instar des tunnels ferroviaires, l'envoi immédiat d'un détachement du Génie. Celui-ci doit donc être organisé

¹ CULTIAUX (Laurent), *Le viaduc ferroviaire du Val-Benoît...*, p. 28-29.

² *Idem*, p. 29.

³ MRA, Moscou, 3086, lettre de Cousebant d'Alkemade, ministre de la Guerre au chef du corps d'Etat-major, Bruxelles, le 21 février 1900. Avant cette date, une certaine marge de manœuvre est laissée à l'officier du Génie chargé de la destruction : « (...) dans les cas graves, exceptionnels où l'officier du Génie chargé de faire exécuter éventuellement une destruction se trouverait sous le coup d'une attaque imminente dont l'issue fatale ne lui paraîtrait nullement douteuse, et n'aurait point encore reçu d'ordre, il conviendrait que cet officier pût puiser dans ses instructions le droit d'agir ». MRA, Moscou, 3086, lettre du chef du corps d'Etat-major à Brassine, ministre de la Guerre, Bruxelles, le 17 mars 1893.

dès le temps de paix. Or, un courrier du 28 décembre 1897 émanant de la 1^{ère} direction du ministère de la Guerre¹ témoigne bien que dix ans après le vote des Chambres favorable aux fortifications de la Meuse, les unités censées détruire les ponts manquent toujours à l'appel. Le courrier en question dresse l'inventaire de tous les ponts de la Meuse et de la Sambre avec l'indication des moyens préparés jusqu'à ce jour pour leur destruction. L'absence quasi complète de tout renseignement pour les ponts de la Sambre indique déjà la légèreté avec laquelle la frontière française est considérée par le Génie belge ; ce dernier a manifestement focalisé ses travaux sur la Barrière de la Meuse. Quant aux ponts de la Meuse proprement dits, l'officier chargé de constituer l'inventaire des mesures, note sur un ton peu assuré : « Il n'y a pas de détachements prévus pour opérer éventuellement les destructions des ponts, sauf en ce qui concerne le pont de Maeseck qui serait détruit éventuellement par un détachement fourni par la 4^e Compagnie du Génie »². Le franchissement de la Meuse à Maeseck aurait indéniablement des conséquences pour la défense de Liège. L'officier indique néanmoins que cette tâche incomberait « éventuellement » à la 4^e Compagnie du Génie qui n'est pas stationnée sur la Meuse mais à Anvers³.

Une étude d'ensemble des ponts de la Meuse, de la Sambre et de l'Ourthe est finalement réalisée en 1901 sous la houlette du colonel Ducarne, à la tête de la 1^{ère} direction des opérations militaires. Les travaux de la Commission militaire de 1900-1901 qui ont mis en lumière les diverses carences du système défensif belge ne sont sans doute pas étrangers à

¹ Direction des opérations militaires chargée notamment de planifier les mesures de la mobilisation.

² MRA, Fonds Moscou, 3086, lettre de la 1^{ère} direction du ministère de la Guerre, B. Ceulemans (mobilisation) au ministre de la Guerre J. Vandenpeereboom, le 28 décembre 1897.

³ Le régiment du Génie belge est organisé en 1874 sur les bases suivantes : il est composé de trois bataillons comptant chacun quatre compagnies de sapeurs-mineurs, d'un bataillon de réserve et d'un bataillon de dépôt. Cinq compagnies spéciales lui sont adjointes, dont une compagnie seulement spécifiquement chargée de la construction et de la destruction des chemins de fer. Ajoutons enfin qu'un service spécial a été établi pour les places fortes. Une distinction s'établit donc entre le Génie divisionnaire, appelé à seconder les troupes sur le théâtre des opérations et le Génie de place forte, plus spécifiquement habilité pour les travaux de destructions liés à la défense de places. Le Génie de place forte est toujours lié administrativement au régiment basé à Anvers même s'il dépend en pratique du directeur des fortifications de la place où il tient garnison (Anvers – Liège – Namur...). En 1892, deux compagnies du troisième bataillon du Génie sont casernées à Liège, ce qui ne représente qu'un demi-bataillon. En 1902, elles peuvent constituer un bataillon à part entière lorsque lui sont adjointes deux compagnies de réserve. Mais il faut attendre 1913, à l'époque de la réorganisation complète de l'armée suite au vote de la loi pour le service obligatoire, pour que ce bataillon acquière son autonomie administrative. Il devient alors officiellement le bataillon du Génie de forteresse de Liège. On trouve son équivalent à Anvers et à Namur. C'est à ces bataillons de forteresse qu'incombe la tâche de faire sauter les ponts. CULTIAUX (Laurent), *Le viaduc ferroviaire du Val-Benoît...*, p. 68-69 ; CHAMPAGNE (Jacques P.), *Génie et Transmissions, évolution historique, traditions et insignes du Génie et des Transmissions de l'armée belge de 1830 à nos jours*, Arlon, G. Everling, [s.d.], p. 10-13 ; BEAUPAIN (Iwan), *Le 3^e Génie à Liège de 1892 à 1940*, in *Avant...Partout !*, Comité central de la fraternelle du 3^{ème} régiment de Génie, 1961, n° 2, p.2 ; COPPENS (W.), *Le Génie en Belgique*, dans *Bulletin belge des sciences militaires*, 1928, III-5, p. 403-429 ; LECONTE (L.), *L'origine du Génie belge*, dans *Carnet de la fourragère*, III-6, 1933, p. 564-582.

cette volonté subite de rationaliser la procédure¹. Le travail achevé début novembre 1901 indique que les dossiers confidentiels cachetés contenant les mesures à appliquer pour chaque pont sont conservés sous clef soit à Liège, soit à Namur en fonction des attributions données au Génie des deux forteresses. La destruction du pont de Maaseyck incombe toujours à un détachement du Génie anversoïis. A Huy, la procédure est plutôt surprenante pour ne pas dire grotesque car elle est identique à celle de Maaseyck. En effet, la garnison du petit fort ne comprend aucune unité du Génie pour assurer la destruction des deux ponts tandis que les effectifs de Liège et Namur sont à peine suffisants pour assurer les autres destructions. C'est donc à nouveau à un détachement venu d'Anvers qu'est assignée cette tâche délicate².

Lorsque l'on considère les derniers écrits de Schlieffen, l'importance des « trouées » de Visé et Huy saute directement aux yeux. D'où l'intérêt belge d'une interruption rapide des ponts de la Meuse dans ces intervalles peu ou pas fortifiés afin d'éviter qu'ils ne soient l'objet d'un *Handstreich* de la part de l'ennemi³. Il faudra néanmoins attendre l'alerte de 1911 pour que le commandement belge prenne réellement la mesure de ses défauts logistiques en la matière. Alors que les événements d'Agadir menacent de dégénérer en guerre ouverte, des mesures militaires sont décidées par le conseil des ministres du 14 août 1911. Il ne s'agit pas encore de décréter la mobilisation mais de mettre en état de défense les positions fortifiées de Liège, Namur et Anvers afin qu'elles soient à l'abri d'un « coup de main » audacieux de la part d'un des belligérants. La campagne « Sommes-nous prêts ? » lancée à cette occasion par le journal *Le Soir* dans une série d'articles publiés à partir du 31 août pose explicitement la question des effectifs disponibles à la première alerte, des munitions mais aussi de l'efficacité du dispositif belge de destructions. Les articles signés X.Y.Z. sont suffisamment détaillés pour qu'il soit permis de supposer qu'ils ont été rédigés par des officiers belges directement impliqués dans ces mesures préventives⁴. Après la crise, une brochure récapitulative est

¹ *Procès-verbaux des séances de la commission chargée de l'étude des questions relatives à la situation militaire, 16 novembre 1900 – 30 avril 1901*, Bruxelles, E. Guyot, 1901.

² MRA, Fonds Moscou, 3086, colonel Ducarne, directeur général des opérations militaires au lieutenant général, aide de camp du Roi, chef du corps d'Etat-major, Bruxelles, le 2 novembre 1901 + notice annexée. Voir aussi dans la même boîte : *Tableau indiquant les temps nécessaires pour l'exécution des travaux de destruction à opérer par des détachements depuis la réception de l'ordre de mobilisation jusqu'au moment où la mise à feu peut être ordonnée*. Annexe à la lettre du ministre de la Guerre (« par ordre le colonel Directeur général Ceulemans ») au général-major, chef du corps d'Etat-major, Bruxelles, le 25 janvier 1906.

³ Moltke prévoit à partir de son plan de déploiement de 1908/1909, un *Handstreich* (coup de main) sur Liège. A partir de cette date, Moltke estime en effet que la possession du nœud ferroviaire liégeois dès le début de la guerre est indispensable à la réussite de ses opérations ultérieures en Belgique. Voir notre épilogue sur la Belgique dans les plans allemands après Schlieffen.

⁴ BITSCH (Marie-Thérèse), *La Belgique entre la France et l'Allemagne...*, p. 424. Le lieutenant général de Selliers de Moranville soupçonne par ailleurs le lieutenant-colonel de Ryckel, bras droit du chef de l'EMGA le

publiée par la rédaction du *Soir*. Un chapitre entier de cette brochure est consacré à l'impréparation du Génie belge, chapitre agrémenté de témoignages d'officiers confiant au journal tous les dysfonctionnements enregistrés au cours des mois d'août et septembre 1911 :

« L'effectif du Génie est notoirement insuffisant. C'est le mal général de l'armée. A cor et à cri les officiers de cette arme d'élite réclament ce qui leur doit permettre d'exécuter les innombrables travaux qu'une guerre moderne imposera sur le champ de bataille, sur les voies de communication et autour des places fortes. Il est malheureusement trop certain que les quelques compagnies que l'on devrait répartir entre les divers corps opérants seraient loin de suffire aux tâches indispensables »¹.

C'est principalement le laxisme des préparatifs liés aux destructions qui occupe l'attention du journal : « Il y a une énorme pénurie de lieutenants et sous-lieutenants au régiment du Génie. Or, ce sont précisément eux qui, sous la haute direction d'un capitaine, doivent organiser et commander les divers détachements chargés des destructions »². Le tableau apocalyptique dressé par les auteurs de la campagne laisse largement supposer que si la guerre avait éclaté, peu de destructions auraient été menées à leur terme :

« L'Etat-major général sait-il que jamais aucun de ces officiers (pas plus le capitaine, généralement absent du régiment, que les lieutenants) n'a vu son matériel, peut-être avarié et éparpillé du reste, en ce qui concerne Anvers, aux deux extrémités nord et sud de la ville. Que jamais aucun officier n'a, avec le personnel dont il disposera au moment de la mobilisation, exécuté au polygone des destructions simulées analogues, comme compassements et dispositions de fourneaux, à celles qui sont dévolues à son détachement. Qu'aucun d'eux n'a pu, dans ces conditions, dresser le cadre et les soldats et indiquer à l'avance à chacun ce qu'il aura à faire. Il ne pourrait en être autrement d'ailleurs, le chef de détachement (officier d'une compagnie divisionnaire qui, au moment de la mobilisation, abandonne son commandant de compagnie !) n'ayant pu lui-même lire ses instructions que pendant quelques instants dans un coin du bureau du chef de corps, où ces documents confidentiels sont déposés ! »³

La brochure pointe encore du doigt le fait que certains explosifs destinés aux destructions étaient toujours détenus à Anvers au moment de l'alerte. Les destructions du Génie de forteresse de Namur n'étaient par exemple pas assurées faute d'explosifs. La visite de certains ouvrages minés à la frontière révèle également que de nombreux conducteurs électriques ainsi

général Jungbluth « et les officiers de sa coterie » d'avoir indirectement alimenté la presse en critiquant trop ouvertement le ministre de la Guerre et l'organisation militaire, au café « Majestic » où ils se réunissaient régulièrement, porte de Namur, à Bruxelles. DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), lieutenant-général de l'armée, chef de l'EMGA en 1914, *Contribution à l'histoire de la guerre mondiale (1914-1918)*, Bruxelles-Paris, Goemaere-Lavauzelle, 1933, p. 32.

¹ *Sommes-nous prêts? La situation militaire de la Belgique*, Bruxelles, Le Soir, [1911], p. 11.

² *Ibidem*.

³ *Ibidem*.

que le ballast nécessaire au bourrage avaient tout simplement disparu¹. Ces renseignements du journal *Le Soir* sont véritablement de première main car ils sont corroborés par les archives du Génie².

La correspondance d'août-septembre 1911 démontre par ailleurs qu'à hauteur de la trouée de la Basse-Meuse comme dans l'intervalle Liège – Namur, les détachements du Génie belge arriveraient trop tard pour accomplir leur mission, à supposer d'ailleurs qu'ils arrivent. Concernant les ponts de Visé, Hermalle-sous-Argenteau, Ombret et Engis, assignés au Génie de la position de Liège, il s'agit clairement d'un problème d'effectifs. En effet, suite à un manque complet de cohérence, le règlement du Génie liégeois indique que les détachements chargés des destructions seront envoyés sur le terrain une fois seulement que leur effectif de paix aura été renforcé par les soldats rappelés sous les armes au moment de la mobilisation³. Aussi, le 25 août 1911, lorsque le ministre de la Guerre ordonne au major commandant le bataillon du Génie de la PFL « de prendre dès maintenant les mesures nécessaires, pour que les détachements chargés d'effectuer des destructions à la mobilisation imminente (...) puissent être constitués au premier avis »⁴, se pose immédiatement une question pratique : les ponts de la Meuse extérieurs à la PFL sont-ils concernés par ces mesures car le bataillon de Génie de Liège ne dispose pas avant la mobilisation des hommes suffisants pour accomplir cette mission ? Les interrogations du colonel directeur des fortifications sont transmises au lieutenant général gouverneur de la position⁵. Ce dernier s'empresse de répondre le lendemain « qu'il est nécessaire de comprendre parmi les détachements à envoyer au premier avis pour

¹ *Ibidem*.

² Des dégâts sont constatés aux tunnels de Trois-Ponts et Furfooz [MRA, Fonds Moscou, 1841, lettre d'Hellebaut, ministre de la Guerre à l'inspecteur général des fortifications et du Corps du Génie, Bruxelles, le 19 septembre 1911]. A Furfooz, les câbles électriques ont été retirés et le ballast a été utilisé suite à des travaux de dédoublement de la voie. Ces informations sont pourtant connues depuis plusieurs années par l'administration des chemins de fer de l'Etat. [MRA, Fonds Moscou, 1841, lettre du ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, Administration des chemins de fer de l'Etat, Direction des Voies et Travaux, 7^e Bureau, à Hellebaut, Bruxelles, le 13 octobre 1911].

³ Les instructions pour le Génie de Liège sont les suivantes : « Deux détachements composés chacun de 1 officier, 2 sous-officiers ou caporaux, 1 clairon et 26 soldats fournis respectivement par la 2^e et la 1^e compagnie seront chargés de préparer respectivement la destruction des ponts d'Ombret et d'Engis d'une part, Visé et Hermalle-sous-Argenteau d'autre part en commençant par les plus éloignés de la ville. Ces détachements seront envoyés quand l'effectif de paix des compagnies aura été renforcé par suite de la rentrée des militaires rappelés sous les armes ». MRA, Fonds Moscou, 2186, Position fortifiée de Liège. Etat-major. Service de mobilisation. Instruction pour le détachement du Génie. Mesures à prendre lors de la mobilisation imminente ou décrétée. Modification du 29 mars 1906.

⁴ MRA, Fonds Moscou, 1841, Note concernant diverses mesures à prendre pour assurer les destructions éventuelles d'ouvrages d'art, Liège, le 26 août 1911. Note rédigée par le major commandant du Bataillon pour ordre du colonel directeur des fortifications (en congé).

⁵ *Ibidem*.

préparer la destruction d'ouvrages d'art, celui désigné pour les ponts de Visé et Argenteau »¹. Or ce détachement n'existe tout simplement pas au moment de la mobilisation imminente ! Une note établie d'urgence en septembre, sans doute sous la pression des événements, indique que les ponts de Visé et Argenteau devront finalement être détruits par un détachement à prélever en partie sur les effectifs d'Anvers². Mais la situation n'en reste pas moins anarchique car le ministre de la Guerre constate encore en novembre qu'aucun détachement n'a été désigné en dehors des ponts de Huy pour assurer la destruction des ponts situés dans l'intervalle Liège – Namur³. Si un coup de main avait été réalisé sur la Meuse pendant la crise de 1911, il est par conséquent hautement probable que de nombreux ponts seraient tombés intacts aux mains de l'ennemi.

Par la force des choses, le Génie divisionnaire d'Anvers sert systématiquement de « pot commun » pour combler la faible présence du Génie en temps de paix dans les places de la Meuse, ce qui finit tôt ou tard par avoir une incidence sur sa propre organisation. Le 2^e peloton de la 1^{ère} compagnie du 2^e bataillon du régiment caserné à Anvers doit par exemple se rendre le 1^{er} jour de la mobilisation à Huy afin de contribuer au minage des ponts et aux travaux généraux de défense de la place. Or, par la dépêche ministérielle du 15 janvier 1906, il a été décidé que ce transfert vers Huy devait s'effectuer lui aussi lorsque la mobilisation serait déclarée « imminente » ; ce qui suppose en toute logique que les effectifs désignés à Anvers pour cette mission soient déjà disponibles en temps de paix, prêts à être rapidement transférés sur la Meuse⁴. Le colonel commandant le régiment du Génie à Anvers constate un mois avant la crise d'août 1911 que ce transfert est rigoureusement impossible avant le début de la mobilisation : « le 2^e peloton ne sera pas en mesure de fournir le personnel de troupe nécessaire à la préparation de la destruction des ponts de Huy »⁵. Mais au lieu de renforcer les

¹ MRA, Fonds Moscou, 1841, lettre du lieutenant général gouverneur de la position de Liège au colonel directeur des fortifications à Liège, Liège, le 27 août 1911.

² MRA, Fonds Moscou, 1841, lettre du capitaine Weissenfeld, pour le major commandant du bataillon du Génie de forteresse de la Position Fortifiée de Liège, au colonel, directeur des fortifications à Liège, Liège, le 22 février 1912.

³ MRA, Fonds Moscou, 306, Hellebaut, ministre de la Guerre à Jungbluth, chef de l'EMGA, Bruxelles, le 22 novembre 1911.

⁴ MRA, Fonds Moscou, 1841, *Note relative à la mobilisation de la compagnie du Génie de la 5^e division*, Confidentielle, signée par le colonel commandant le régiment du Génie, Anvers, le 17 mai 1911 ; voir aussi *Note relative au personnel du Génie nécessaire pour la mise en état de défense du fort de Huy*, capitaine Beaurain, Président du Comité d'études de Huy, Huy, le 14 juillet 1911.

⁵ MRA, Fonds Moscou, 1841, *Note relative à la mobilisation de la compagnie du Génie de la 5^e division*, Confidentielle, signée par le colonel commandant le régiment du Génie, Anvers, le 17 mai 1911.

effectifs du Génie présents à Liège et Namur, le ministre de la Guerre persiste encore début août 1911 à vouloir jouer avec les effectifs existants¹.

Ces transferts complexes d'unités créent la confusion que l'on connaît au plus fort de la tension internationale en septembre. L'organisation anarchique de son arme fait dire à un officier du Génie, témoignant sous couvert d'anonymat à la rédaction du journal *Le Soir*, qu'il serait grand temps en Belgique de prendre exemple sur les autres pays en constituant « un bataillon de quatre compagnies de troupes de communication. Ces compagnies, à effectif permanent d'officiers et de 100 hommes chacune, tiendraient garnison à Liège, Namur, Saint-Trond, et Bastogne ou Libramont »². Ce qui correspond de fait aux différents lieux d'interruption des ouvrages d'art ferroviaires prévus lors de la mobilisation imminente. On notera dans toute cette affaire que les indiscretions du journal *Le Soir* contribuent à attirer l'attention des attachés militaires étrangers sur le manque de préparation belge. L'attaché militaire français Victor Duruy suppose lui-même que certains articles parus récemment sont l'œuvre d'officiers du Génie belge :

« La presse libérale belge continue la campagne pour l'amélioration de la situation militaire en Belgique. J'ai l'honneur d'attirer votre attention, d'une façon particulière, sur l'article, ci-joint, du « Soir ». (...) Mes informations personnelles me permettent d'affirmer que cet article est l'œuvre de 3 officiers du Génie. Ils se sont rendus à Anvers pour étudier la question sur place. La plupart de leurs allégations sont exactes...³ »

De son côté, le ministre d'Allemagne à Bruxelles Flotow pense que derrière les manques réels de l'armée belge dénoncés par cette campagne, il faut surtout voir une querelle politique des libéraux contre les cléricaux. Il regrette d'ailleurs qu'il y ait dans cet empressement à dénoncer toutes les carences militaires belges une tendance nettement anti-allemande puisque

¹ Début août, Hellebaut propose tout simplement un jeu de chaises musicales afin de régler la question des effectifs : « ...en vue de réduire le nombre des officiers du bataillon du Génie de Liège à détacher au moment de la mobilisation, les mesures suivantes ne pourraient-elles être prises : 1° La destruction des 2 ponts de Huy, qui est confiée actuellement à un officier et à deux détachements du génie d'Anvers, serait exécutée par un officier et des hommes du génie du bataillon de Namur lequel ne fournit actuellement que le seul détachement chargé de la destruction du tunnel de Furfooz ; 2° la préparation de la destruction des tunnels de Remouchamps et d'Halinsart serait exécutée par un officier et deux détachements du Génie d'Anvers au lieu de 2 officiers et 2 détachements du Génie de Liège ». MRA, Fonds Moscou, 1841, Hellebaut à l'inspecteur général des fortifications et du corps du Génie, Bruxelles, le 9 août 1911.

² *Sommes-nous prêts? La situation militaire de la Belgique*, Bruxelles, Le Soir, (1911), p. 12.

³ SHD/DAT, 7N 1157, doc. n° 405 b, Duruy (Bruxelles) à Messimy (Paris), le 9 novembre 1911.

seul le danger d'une violation de la frontière est de la Belgique est mis en évidence¹. Dans son rapport de fin d'année adressé au ministère de la Guerre, l'attaché militaire allemand Renner synthétise pour sa part les principaux arguments de la campagne de presse. Selon lui, l'argument le plus valable des libéraux est sans conteste la dénonciation du réseau ferré allemand construit à la frontière belge. « On ne saurait finalement leur donner tort » sur ce point déclare-t-il dans son rapport².

L'incident international de 1911 a au moins le mérite de mettre le Génie belge face à ses propres contradictions internes. A la fin de l'année, le chef d'Etat-major général de l'armée le général Jungbluth autorise la suppression du détachement anversoïis vers Huy sans indiquer toutefois la solution à adopter pour le remplacer³. De son côté, le 22 novembre 1911, l'inspecteur général des fortifications et du corps du Génie envoie aux différentes places fortes un questionnaire afin de formaliser une bonne fois pour toutes la procédure des destructions. Outre des questions techniques destinées à accélérer l'ensemble du dispositif (unités nécessaires, transport des poudres, stockage du matériel, permanence ou pas des dispositifs, entretien, sécurité, etc.), la première question appelle les directeurs des fortifications à classer les ouvrages d'art en fonction de leur importance : « Parmi les ouvrages d'art et tronçons de voies ferrées qui doivent être détruits par les troupes du Génie placées sous les ordres du directeur des fortifications, [quels sont] ceux que celui-ci juge le plus particulièrement menacés et pour lesquels il conviendrait de réduire le plus possible le temps nécessaire à la destruction »⁴. La note réponse rédigée par le colonel Deguise⁵, directeur des fortifications de Liège, témoigne bien de tous les dysfonctionnements de la région dont il a la charge, alors qu'elle est censée être la clef de voûte de toute la Barrière de la Meuse. D'entrée de jeu, le colonel regrette que suite à la tension politique produite en 1911, l'on ait décidé subitement de confier la destruction des tunnels de Nasproué et Remouchamps

¹ AW, Belgien n° 51, microfilm FNRS, Université de Liège, n° 10, REEL III 600/3 à 603/3, Flotow (Bruxelles) à Bethmann-Hollweg (Berlin), le 28 novembre 1911.

² AW, Belgien n° 51, microfilm FNRS, Université de Liège, n° 10, REEL III 600/3 à 603/3, Renner (Bruxelles) à ministère de la Guerre (Berlin), le 22 décembre 1911.

³ MRA, Fonds Moscou, 3086, général Jungbluth, chef de l'EMGA, à Hellebaut, le 7 décembre 1911.

⁴ MRA, Fonds Moscou, 1841, colonel Deguise, directeur des fortifications de Liège, *Note relative aux dispositions à prendre en vue de la préparation de la destruction éventuelle des ouvrages d'art*, transmise au lieutenant général, inspecteur général des fortifications et du corps du Génie, Liège, le 31 janvier 1912.

⁵ DEGUISE (Victor) (1855-1922). Officier belge. Il entre à l'Ecole militaire en 1872. Il choisit l'arme du Génie en 1875. Professeur du cours de fortification de l'Ecole Militaire. Il est lieutenant-colonel directeur des fortifications de Liège en 1911 où il gravit les échelons de la carrière militaire jusqu'au poste de général-major commandant de la place en 1914. Consulté régulièrement par le général Leman récemment nommé Gouverneur de la PFL, il est lui-même appelé pour ses hautes qualités à exercer les fonctions de gouverneur militaire de la PFA le 22 juin 1914. Il est nommé lieutenant-général un mois plus tard. Il est fait prisonnier à la chute d'Anvers et est envoyé en captivité en Allemagne. (MRA, dossier personnel de Victor Deguise).

à un détachement anversois. Il pense que cette situation risque de donner lieu « à des mécomptes et à des retards préjudiciables à la défense »¹. Ensuite, le colonel Deguise avance la solution qui tombe sous le coup du bon sens : «...selon moi la solution la meilleure, qui permettrait d'éviter tout mécompte, tout retard, tout malentendu peut-être, serait celle qui consisterait à augmenter les effectifs du temps de paix des troupes du Génie de Liège, de manière à ne pas devoir compter sur le concours du Génie d'Anvers. J'ajouterai même qu'il faudrait, à mon avis, mettre le Génie de Liège en mesure de procéder à la destruction de l'ouvrage de Trois-Ponts »².

La partie de loin la plus intéressante du rapport de Deguise est sa réponse à la première question de l'inspecteur général concernant une éventuelle hiérarchie à établir entre les différentes destructions : « A mon avis, écrit Deguise, la distinction est bien difficile à établir : tous les ouvrages d'art dont la destruction incombe au Génie de Liège sont tellement rapprochés de la frontière qu'ils sont, en quelque sorte, indistinctement menacés »³. Même s'il faut distinguer selon lui les destructions utiles à la défense du pays de celles utiles à la défense de Liège, Deguise met en définitive sur le même pied les tunnels ferroviaires et les ponts de la Meuse extérieurs à la position⁴. La hantise du colonel directeur des fortifications, largement justifiée à posteriori une fois connus les plans de Moltke, est que la position de Liège ne soit complètement prise au dépourvu par un raid de cavalerie allemand. Dans ce cas de figure, rien ne permettrait de distinguer clairement l'intérêt des destructions frontalières de celui relatif aux destructions de ponts puisque ces derniers seraient presque aussi rapidement atteints par un corps décidé.

Cette hantise du « coup de main » transparaît bien déjà dans des écrits antérieurs réalisés par des officiers du Génie de Liège. Dans une étude réalisée en octobre 1911 sur la destruction du pont de Visé « qui a fait spécialement l'objet de l'attention de l'autorité supérieure pendant la crise », le major commandant le bataillon du Génie indique les moyens d'améliorer la

¹ *Ibidem.*

² *Ibidem.*

³ *Ibidem.*

⁴ « a) Tunnel de Trois-Ponts... ; b) Tunnel d'Halinsart... ; c) Tunnel de Hombourg... ; d) Ponts en aval, Visé et Hermalle-sous-Argenteau... e) Ponts en amont, Ombret, Hermalle sous Huy et Engis... ; Pour mémoire, et avant que le Génie d'Anvers ne fût chargé des destructions des tunnels de Nasproué et de Remouchamps : f) Tunnel de Nasproué... ; g) Tunnel de Remouchamps ». MRA, Fonds Moscou, 1841, colonel Deguise, directeur des fortifications de Liège, *Note relative aux dispositions à prendre en vue de la préparation de la destruction éventuelle des ouvrages d'art*, transmise au lieutenant général, inspecteur général des fortifications et du corps du Génie, Liège, le 31 janvier 1912.

procédure de destruction. Par exemple, il propose d'entreposer les explosifs non plus à la Chartreuse mais dans la caserne de gendarmerie de Visé, ce qui aurait pour effet « d'éviter que le détachement à son départ de Liège, ou lors de son arrivée d'Anvers ait à passer par le magasin de la Chartreuse et à y recevoir ces objets, ce qui exigera nécessairement, surtout dans le second cas, une perte de temps notable »¹. On le voit, la décision prise en septembre d'envoyer à Visé un détachement anversoïis n'est guère appréciée par le Génie de Liège. Deguise profite par ailleurs de l'étude du major du bataillon liégeois pour transmettre au gouverneur de la PFL « quelques réflexions personnelles relatives à la défense des ouvrages, tant que la destruction de ceux-ci n'est pas assurée, contre des troupes ennemies et particulièrement contre des partis de cavalerie »². Il s'agit, semble-t-il, d'un leitmotiv dans les travaux du directeur.

Les doléances du colonel Deguise seront manifestement écoutées en haut lieu. Le 2 août 1912, le ministre de la Guerre le général Michel prescrit : « En ce qui concerne les positions fortifiées, les Gouverneurs ont le droit et le devoir d'étudier dès le temps de paix, les destructions intéressant la défense, même en dehors de la zone myriamétrique, de réclamer l'établissement des dispositifs des mines, de faire charger les fourneaux et de préparer la mise de feu (sic) »³. Toutefois, le ministre émet certaines restrictions à cette autonomisation du Génie des places fortes : « Mais qu'il s'agisse de voies ferrées, de lignes télégraphiques ou des ponts, l'exécution des destructions ne pourra être ordonnée que par le commandant en chef de l'Armée de Campagne. Cependant, dans le cas où l'armée de campagne en se retirant, exposerait une place à être investie, le Gouverneur de cette place, dans les limites des instructions laissées par le commandant en chef, aura la liberté complète d'opérer toute destruction avantageuse pour la défense »⁴.

¹ MRA, Fonds Moscou, 1841, *Note explicative à l'appui d'un nouveau projet d'instruction relative à la destruction éventuelle du pont de Visé*, par le major commandant le bataillon du Génie, Liège, le 27 octobre 1911.

² MRA, Fonds Moscou, 1841, Note transmise à Monsieur le lieutenant-général, gouverneur de la Position fortifiée de Liège, par le lieutenant-colonel Deguise, Directeur, Liège, le 25 novembre 1911.

³ Cité d'après MERSCH (P.) major, *Le problème des destructions et le plan d'opérations avant 1914*, in *La Belgique militaire*, le 26 mars 1933, p. 197.

⁴ *Ibidem*.

Au début de l'année 1913, le chef d'Etat-major général de l'armée le général de Ceuninck¹ échange de nombreux courriers avec les gouverneurs des positions fortifiées². Pour remédier aux nombreux défauts enregistrés en 1911, le chef de l'EMGA souhaite manifestement modifier les catégories de destructions en vigueur depuis 1907. Il prévoit pour les destructions de grande intensité deux catégories : « 1) Celles qu'il pourrait être utile d'opérer dans certaines hypothèses de guerre dès que le territoire est envahi et qu'il y a lieu de préparer à la mobilisation imminente. 2) Celles à opérer éventuellement au cours des opérations »³. Ces deux catégories sont encore subdivisées en trois rubriques : « destructions contribuant à la défense du pays en général ; destructions devant contribuer à la défense de la P.F.L. ; destructions devant contribuer à la défense de la PFN »⁴. Selon le major P. Mersch qui a eu accès aux archives du Génie dans l'entre-deux-guerres, « dans la deuxième catégorie figurent notamment dix ponts sur la Meuse, les nœuds ferrés de St-Trond – Libramont – Marloie et les tunnels de Furfooz, Hombourg, Naspouré, Halinsart (Nessonvaux), Remouchamps et Trois-Ponts »⁵. Le major Mersch ne cite pas les dix ponts en question mais tout indique qu'il s'agit de ceux qui ne sont pas contrôlés par les forts de la Meuse. Malgré le sérieux de son étude, parue dans la *Belgique militaire* en 1933 à l'occasion d'une polémique sur les destructions manquées en août 1914, il nous semble que le major Mersch commet ici une erreur grossière qu'il répétera pourtant plus loin dans son article. L'exposé que nous avons réalisé ci-avant à propos des problèmes rencontrés par le Génie belge en 1911, indique sans contestation possible que les destructions des tunnels frontaliers et des ponts non contrôlés par les forts doivent faire partie non de la deuxième mais bien de la première catégorie. On comprendrait mal en effet l'utilité de détruire les tunnels frontaliers « au cours des opérations » plutôt qu'à la mobilisation imminente. Dans la deuxième catégorie – la première selon Mersch – il faut classer « la mise hors service du pont de Maeseyck, de 12 ponts intéressant la PFL et de 6 ponts intéressant la PFN »⁶. La destruction moins prioritaire du pont de Maeseyck nous paraît étonnante à première vue mais elle pourrait parfaitement s'expliquer par la présence d'une

¹ CEUNINK Armand, baron de (1858-1935) : Officier belge. Il atteint le grade de lieutenant général de l'Artillerie. Chef de l'EMGA (1912-1914). Commandant de la 18^e brigade mixte (1914-1915). Commandant de la 6^e Division d'Armée (1915-1917). Ministre de la Guerre (1917-1918) Commandant de la 4^e Division d'Armée (1918-1920). Il fait partie en 1920 de la commission belge du désarmement à la Société des Nations. Voir l'éloge funèbre réalisée à sa mort par le Major TASNIER dans le *Courrier de l'Armée* du 15 avril 1935.

² Nous n'avons pas retrouvé cette correspondance au cours de nos recherches.

³ Cité d'après MERSCH (P.) major, *Le problème des destructions et le plan d'opérations avant 1914*, in *La Belgique militaire*, le 26 mars 1933, p. 197.

⁴ *Ibidem*, p. 199.

⁵ *Idem*, p. 197. Pour la problématique des tunnels ferroviaires, voir infra notre chapitre sur le plan d'interruption des chemins de fer.

⁶ MERSCH (P.) major, *Le problème des destructions...*, p. 199.

brigade d'infanterie à sa hauteur, chargée de contrôler le passage du pont si une armée allemande débouche par la trouée du Limbourg.

Peu de temps avant la Grande Guerre, il semble que ces dispositions aient encore été légèrement révisées. Une note de l'inspection générale du Génie du 14 février 1914 indique que l'ordre de détruire les ouvrages est donné uniquement par le commandant en chef de l'armée. S'il s'agit d'un ouvrage qui contribue à la défense d'une place forte, il est donné par le gouverneur, non sans qu'il ait reçu préalablement l'approbation du commandant en chef¹. Le lieutenant général de Selliers de Moranville, chef de l'EMGA en 1914, conteste cependant cette version du règlement en indiquant dans ses mémoires qu'en août 1914, seul le Gouverneur d'une place forte était responsable des destructions à y opérer².

La manière de laquelle furent gérées les destructions en août 1914 dépasse largement le cadre de notre étude car les péripéties liées à ces destructions sont étroitement imbriquées dans le récit général de la campagne de l'armée belge. Nous nous limiterons ici à résumer l'essentiel. D'après l'étude du major Mersch, l'inspecteur général du Génie ne fixe pas dans sa note du 14 février 1914 les unités qui devront opérer pour effectuer les destructions : « De nouvelles instructions (...) seraient fournies à bref délai, après l'achèvement du plan d'opérations étudié à ce moment »³. Dans la mesure où le plan d'opérations de l'armée belge ne fut pas fixé avant la fin du mois de juillet⁴, la problématique des effectifs et surtout celle des officiers assignés aux détachements a dû causer quelques cheveux blancs aux gouverneurs des PFL et PFN.

A Liège, cinq ponts sont concernés par l'envoi d'un détachement en dehors de la position. En aval de la PFL, les ponts d'Hermalle-sous-Argenteau et Visé. En amont de la PFL, les ponts d'Engis, Hermalle-sous-Huy et Ombret. L'ordre de faire sauter les deux ponts en aval est donné le 3 août à 23h00. Quant aux ponts en amont, l'ordre est différé au lendemain matin.

¹ BERETZE-COLET (R.), capitaine commandant B.E.M., *Les destructions* in *Bulletin belge des sciences militaires*, janvier 1925, p. 78 ; MERSCH (P.) major, *Le problème des destructions et le plan d'opérations avant 1914*, in *La Belgique militaire*, le 26 mars 1933, p. 198.

² Il faut néanmoins relativiser ses propos car ils sont liés à la polémique qui a surgi après guerre à propos de la non-destruction du viaduc du Val-Benoît. Ceci transparait d'ailleurs dans les explications de l'officier belge concernant la procédure des destructions en vigueur au début du conflit. Selliers de Moranville règle ses comptes avec Leman : « Il est de règle absolue que le gouverneur d'une place forte est seul maître des destructions à y opérer (...). Ainsi, par exemple, si le pont du chemin de fer au Val-Benoît (Liège) n'a pas été détruit, la responsabilité en incombe au Général Leman, gouverneur de la P.F.L. (Le désarroi qui a suivi l'attaque du Q.G. de la 3 D.A. au faubourg de Ste-Foy pourrait en être la cause) ». DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), *Contribution à l'histoire de la guerre mondiale...*, p. 631.

³ MERSCH (P.) major, *Le problème des destructions...*, p. 199.

⁴ Voir infra notre chapitre sur le plan belge de concentration et d'opérations.

Malgré l'énorme part d'indécision qui règne encore dans le plan de défense de la PFL¹, tous les ponts situés à l'extérieur du rayon de la place seront détruits avec succès quelques heures avant l'arrivée de la cavalerie allemande à leur hauteur dans l'après-midi du 4 août 1914. A Visé, les premières unités de cavalerie parties d'Aix-la-Chapelle peu avant 8h00 arrivent à 13h00 et découvrent deux travées du pont basculées dans la rivière. Il s'en est fallu de peu cependant que le pont ne soit que partiellement détruit. Une première destruction accomplie pendant la nuit n'avait guère été efficace. Cette situation délicate avait justifié l'envoi d'un deuxième sous-officier du Génie qui parvient à basculer les travées du pont à 4h00 du matin. Ces difficultés se répètent pour presque tous les ponts. A Hermalle-sous-Argenteau, le dynamitage ordonné en même temps que celui du pont de Visé le 3 août vers 23h00, doit lui aussi être repris à 5h00 du matin. Enfin à Ombret, l'ordre est donné de faire sauter le pont le 4 août à 8h00 du matin. Suite à des difficultés techniques, il est interrompu *in extremis* en début d'après-midi à l'approche de la cavalerie allemande². La phobie d'un *Handstreich* sur les ponts de Liège formulée en 1912 par le colonel Deguise, nommé depuis lors général, était donc parfaitement justifiée.

Témoignage du désordre et du manque total de communication qui règne au sein du Haut commandement belge à cause de la personnalité controversée du chef de l'EMGA le lieutenant général de Selliers de Moranville³, ce dernier indique dans ses souvenirs qu'il téléphona à la 3^e DA le 4 août à 11 heures pour lui interdire de faire sauter les ponts en amont de Liège car ils pourraient encore servir pour le passage éventuel de l'armée belge. Cet ordre est réitéré à 15h05⁴. Enfin à 17h15, suite à l'annonce par Liège du franchissement de la frontière par les Allemands, le chef de l'EMGA télégraphie au général Leman⁵ : « Vous êtes autorisé, si c'est nécessaire pour la défense de Liège, à faire sauter le pont d'Engis [le plus proche]. Pour les ponts d'Hermalle et Ombret, vous devez demander autorisation au

¹ LEMAN (Général), *Rapport du général Leman sur la défense de Liège en août 14*. Publié avec une introduction et des notes par le commandant Goerges Hautecler, Bruxelles, Académie royale de Belgique, Commission royale d'Histoire, 1960, p. 46-57.

² MRA, Fonds Moscou, 2569, *Historique de la PFL*, p. 18-20 ; CULTIAUX (Laurent), *Le viaduc ferroviaire du Val-Benoît...*, p. 71-73.

³ Surnommé « le gendarme » parce qu'il a précédemment commandé pendant dix ans le corps de gendarmerie.

⁴ DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), *Contribution à l'histoire de la guerre mondiale...*, p. 183-184.

⁵ LEMAN Gérard (1851-1920). Officier belge. Il choisit l'arme du Génie en 1872. Il est répétiteur à l'Ecole militaire en 1880 où il fera toute sa carrière. Directeur des Etudes à l'Ecole Royale Militaire (1899-1905). Commandant de l'ERM de 1905 à 1914. Il est nommé le 17 janvier 1914 gouverneur de la PFL et commandant de la 3DA. Après avoir ordonné la retraite de la 3DA, il s'enferme à Loncin qui explose le 15 août 1914 sous le bombardement allemand. Fait prisonnier, il est captif en Allemagne jusque fin 1917. A son retour en Belgique, il rédige son rapport sur la défense de Liège en août 1914 édité en 1960 par le commandant Georges Hautecler. HAUTECLER (Georges), « LEMAN Gérard », in *BN*, XXX, 1958, col. 512-515

commandant en chef »¹. Or tous ces ponts étaient déjà détruits depuis plusieurs heures. Cette absence de coordination résulte du fait que, suite à une promesse faite par Albert 1^{er} à Leman le 30 juillet 1914, la 3^e DA est tenue à sa disposition exclusive, sans que Selliers de Moranville en ait été informé par la suite².

A l'exception du pont de Maaseyck à l'extrémité septentrionale du fleuve, la destruction des autres ponts de la Meuse en amont de Huy incombe aux troupes de la PFN. Le 6 août à 7h 35, Selliers de Moranville autorise la destruction du pont de Maaseyck « en présence du refoulement de la 3^e DA et à la suite de l'autorisation demandée par les télégraphistes »³. Au sud de Liège, une brigade de la 4^e DA est chargée dans l'après-midi du 5 août de défendre l'intervalle entre Huy et Sclayn et de surveiller les ponts de la Meuse ; sa mission est confirmée le 7 août⁴. En revanche, les effectifs de la 4^e DA sont insuffisants pour garder les ponts de la Meuse en amont de Namur. Informé immédiatement de cette dangereuse situation, le général Joffre ordonne au général Lanrezac, commandant de la Ve armée française, de garder en plus des ponts de la Meuse française, tous les ponts de la Meuse belge que les troupes de la PFN n'occuperaient pas. Les modalités de cette collaboration belgo-française sont fixées au cours d'un entretien dans la matinée du 6 août entre l'attaché militaire belge le major Collon et Joffre. Le général français charge l'officier belge des missions suivantes :

« 1^o Transmettre aux commandants des troupes françaises de la région de Mézières-Givet l'ordre du généralissime de faire occuper par des compagnies françaises tous les ponts de la Meuse, de Mézières à Profondeville exclu (sud de Namur), et de libérer ainsi les troupes de la garnison de Namur, qui gardaient les ponts de la Meuse belge. 2^o Assigner aux compagnies gardes de ponts de la Meuse, la mission de défendre ceux-ci à outrance, mais avec défense de les détruire, afin de faciliter la retraite éventuelle du corps Sordet et l'action offensive des réserves françaises... »⁵.

Le 14 août, la 8^e brigade de la 4^e DA dont le dispositif s'étend jusqu'à Huy est de plus en plus menacée par les franchissements allemand du fleuve au nord de sa position. Le colonel Cabra, chef d'Etat-major de la PFN demande à 22h10 si « le pont de Huy à une importance telle qu'il serait nécessaire de compromettre les troupes qui s'y trouvent »⁶. En effet, au cours de cette

¹ DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), *Contribution à l'histoire de la guerre mondiale...*, p. 184.

² *Idem*, p. 182.

³ *Idem*, p. 214.

⁴ *Idem*, p. 189 et p. 227.

⁵ *Idem*, p. 230.

⁶ *Idem*, p. 325.

journée, la 9^e division de cavalerie allemande franchissait la Meuse à Hermalle-sous-Huy¹. On annonçait par ailleurs la construction d'un pont militaire à Hermalle-sous Huy tandis que des troupes nombreuses franchissaient le pont militaire établi à Lixhe à 2 km en aval du pont détruit. Même si Joffre ne croit pas à un mouvement de grande envergure sur la rive gauche du fleuve, tout au plus à la traversée de quelques détachements allemands destinés à « masquer » les troupes belges, Selliers de Moranville déclare dans ses souvenirs qu'il est de plus en plus convaincu d'un mouvement allemand de vaste ampleur sur les deux rives du fleuve². Il répond par conséquent à Cabra que si la 8^e brigade se sent menacée, elle peut se retirer vers Namur en détruisant éventuellement les deux ponts³. Le lendemain, le général Michel, commandant de la PFN rapproche la 8^e brigade de Namur. Cette dernière se retire sur Seilles et Landenne par Couthuin après avoir détruit les ponts de Huy. Une partie de la brigade reste sur la Meuse en amont d'Andenne pour y surveiller le pont. Le 19 août, la 8^e brigade décide de se retirer définitivement dans la PFN après avoir fait sauter les derniers ponts de la Meuse entre Huy et Namur et le tunnel de Seilles⁴. Les ponts en amont de Namur sauteront quant à eux le 22 août au cours de la bataille pour le passage du fleuve, à l'exception des ponts de Dinant et Hastières que l'on détruira à l'approche de l'ennemi le 23 août lors de la retraite générale⁵.

2. Les fortifications de la Meuse et leur rôle dans la défense du pays

En 1871, suite aux événements de la guerre de 1870, le lieutenant général Guillaume pense que le camp retranché d'Anvers ne répond plus totalement aux impératifs de la défense nationale et que la défense du pays devrait être complétée sur la Meuse. L'inspecteur général du Génie, le lieutenant général Leclercq étudie la question, exclut Liège mais indique Namur. Le mémoire du lieutenant général Leclercq envoyé au département de la Guerre est soumis à Brialmont, alors directeur de la division du Génie, qui repousse le projet le 30 janvier 1872. Le général Brialmont succède la même année à Leclercq à la tête de l'inspection générale des fortifications du corps du Génie. A partir de cette date, il devient le principal inspirateur de tous les travaux défensifs décidés en Belgique jusqu'à sa mise à la retraite en 1892, année où

¹ TASNIER (M.) et VAN OVERSTRAETEN (R.), *Les opérations militaires*, in *La Belgique et la Guerre*, Bruxelles, Henri Bertels, 1923, volume III, p. 101.

² DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), *Contribution à l'histoire de la guerre mondiale...*, p. 322-335.

³ *Idem*, p. 325.

⁴ TASNIER (M.) et VAN OVERSTRAETEN (R.), *Les opérations militaires...*, p. 101-103.

⁵ LANREZAC (Général), *Le plan de campagne français et le premier mois de la guerre*, Paris, Payot, 1920, p. 172.

s'achève la construction des fortifications de la Meuse. Dans son courrier du 30 janvier 1872, Brialmont signifie à Frère-Orban qu'il est inutile selon lui d'établir de nouveaux ouvrages à Namur¹. Ce jugement confirme les considérations de l'ingénieur militaire déjà émises quelques années plus tôt dans son *Traité de fortification polygonale* où il s'exprimait surtout sur l'utilité de fortifier Liège². Dans son traité sur la fortification à fossés secs paru en 1872, Brialmont étudie d'ailleurs la création d'un camp retranché à Liège destiné à servir de pivot de manœuvres à une armée de 60.000 à 80.000 hommes³. Dans un ouvrage anonyme paru en 1874 traitant de la situation politique et militaire des petits Etats et particulièrement de la Belgique, Brialmont annonce dans sa conclusion les grands chantiers qu'il reste à réaliser en Belgique pour compléter le système de défense nationale. Après s'être étendu sur les nombreux travaux complémentaires à réaliser dans le tonneau des Danaïdes anversoises, Brialmont glisse subrepticement un passage ô combien révélateur sur la ligne de la Meuse :

« Après avoir pourvu à la défense extérieure d'Anvers, le Gouvernement devra demander des fonds pour compléter et améliorer les fortifications de Namur et de Liège, deux places qui, dans une future guerre entre la France et l'Allemagne, pourraient avoir un rôle important à jouer. Dans leur état actuel, l'une et l'autre seraient complètement insuffisantes ; or, les puissances qui viendront à notre secours, en cas de violation du territoire, ont le droit de demander que nous nous mettions en mesure de défendre efficacement les deux principaux débouchés de la Meuse et les nœuds des grandes voies de communication entre la France et l'Allemagne »⁴.

L'ouvrage est encensé naturellement par la *Belgique militaire*⁵ qui est l'organe par lequel Brialmont fait passer ses idées mais il passe relativement inaperçu dans l'opinion publique belge. Il ne suscite en tous les cas aucune interpellation à la Chambre des Représentants. C'est une caractéristique singulière de l'infatigable publiciste militaire : ses idées évoluent rapidement en fonction des contingences de la vie politique belge. La technique utilisée par Brialmont pour obtenir des crédits est généralement toujours la même : ne pas effrayer le Gouvernement en mettant sur la table l'ensemble de ses projets mais demander les budgets au fur et à mesure des opportunités parlementaires. C'est pourquoi, le 4 octobre 1875, Brialmont remet au ministre de la Guerre le général Thiebault un long mémoire dans lequel il s'exprime

¹ AGR, Papiers Frère-Orban, 378, Brialmont à Frère-Orban, le 30 janvier 1872 ; *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, 5 mai 1887, p. 147, *Rapport fait au nom de la section centrale sur les crédits demandés pour le ministre de la Guerre par M. de Bruyn*.

² BRIALMONT (A.), *Traité de fortification polygonale*, I, Bruxelles, Muquardt, 1869, p. 147-148. Voir supra.

³ BRIALMONT (Alexis), *La fortification à fossés secs*, 2 volumes, Bruxelles, Guyot, 1872.

⁴ [BRIALMONT (Alexis)], *Situation politique et militaire des petits Etats et particulièrement de la Belgique*, Bruxelles, Lebègue, 1874, p. 105.

⁵ *La Belgique militaire*, 20 décembre 1874, p. 537-553.

uniquement sur l'agrandissement d'Anvers. Pas une ligne sur Liège, Huy et Namur. Dans une lettre adressée au ministre de la Guerre le général Gratry en décembre 1881, Brialmont reconnaîtra qu'il avait déjà programmé à cette époque les travaux à effectuer sur la Meuse :

« Quand j'ai rédigé sur la demande verbale du lieutenant général Thiebault le mémoire qui porte la date du 7 octobre 1875, j'avais pour but unique de persuader le Ministre qu'il était indispensable de fortifier la ligne de la Nèthe. Le Cabinet dont il faisait partie n'était pas mieux disposé à exécuter ce travail que le Cabinet actuel ne semble disposé à compléter les fortifications de la ligne de la Meuse, dont l'importance est plus grande encore. Pour atteindre mon but, je devais agir comme l'avait fait Mr le général Chazal lorsqu'il entreprit de faire accepter par ses collègues et par le législateur le projet d'agrandissement général d'Anvers ; c'est-à-dire que je devais commencer par indiquer la dépense principale (celle des fortifications) et attendre le moment opportun pour faire connaître la dépense complémentaire (celle de l'armement). C'est ainsi que je fus amené à dire dans mon mémoire – sans avoir à cet égard une certitude établie – que l'armement et les approvisionnements des ouvrages de la ligne avancée d'Anvers pourraient être tirés de l'enceinte et du camp retranché »¹.

L'on comprend par ce simple extrait que les méthodes du bouillant inspecteur général n'ont pas toujours été bien accueillies par les divers gouvernements en place. En 1876, le général Brialmont publie cette fois ouvertement sous son nom un ouvrage sur la défense des Etats et des camps retranchés. Sans s'étendre outre mesure sur les conséquences d'un tel choix, il décrit le système en vigueur en Belgique qui est généralisable selon lui aux autres petits Etats neutres comme la Suisse ou les Pays-Bas :

« Parmi les forteresses en première ligne il n'y aura pas, sur chaque frontière attaquable, une place de dépôt, les petits Etats n'étant pas obligés de s'organiser pour la guerre offensive, et pouvant, lorsqu'ils doivent le faire exceptionnellement, tirer le matériel et les approvisionnements de leur armée du pivot central ou de toute autre place de l'intérieur. (...) Le nouveau système de défense de la Belgique est conforme à ce principe. Il se compose de deux places sur la Meuse : Liège et Namur, et de deux places sur l'Escaut : Termonde et Anvers. Cette dernière constitue le pivot central de la défense. Pour la compléter ou rendre le blocus impossible et étendre son action jusqu'au cœur du pays, il sera nécessaire de fortifier d'une manière permanente les ponts de la Nèthe et du Rupel. La place de Diest, dont la construction a été décidée en 1836, (en prévision d'une nouvelle invasion de l'armée hollandaise), n'a plus aujourd'hui qu'une importance secondaire. Si elle n'existait, nul ne songerait à la créer »².

¹ MRA, Fonds Moscou, 1841, Brialmont au général Gratry, ministre de la Guerre, Bruxelles, le 8 décembre 1881.

² BRIALMONT (A.), *La défense des Etats et les camps retranchés*, Paris, Librairie Germer Baillière, 1876, p. 85-86.

Pendant la session de 1877-1878 le Gouvernement catholique introduit devant les Chambres les premières demandes de crédits pour l'agrandissement d'Anvers. Ces crédits serviront pour la construction des forts de Lierre et Waelhem décrétés par la loi du 18 avril 1878¹. Le ministre de la Guerre le général Thiebauld justifie devant les Chambres le 22 mars 1878 les budgets demandés. L'augmentation considérable de la portée de tir des canons rayés réclame désormais l'établissement d'une défense avancée pour la place d'Anvers. Afin de prévenir le bombardement de la ville, il faut reporter la défense extérieure d'Anvers sur la rive droite de l'Escaut jusqu'à la ligne des deux Nèthes (fort de Waelhem et de Lierre) et sur la rive gauche jusqu'à Rupelmonde. Par ailleurs « il est plus que probable que le Gouvernement sera amené à déposer des projets de loi portant création en avant de Schooten d'un fort de la valeur de ceux de Lierre et de Waelhem pour boucher la trouée existante entre le fort n° 1, dit fort de Wyneghem, et le fort de Merxem »². Suite au déclassement de Gand, qui servait autrefois de tête de pont à l'armée belge pour sécuriser le passage de l'Escaut en cas de retraite ou d'offensive, il avait été question de construire une citadelle en remplacement dans la ville de Termonde toujours entourée de son enceinte fortifiée. Le général Thiebauld pense désormais que cette citadelle est inutile en raison du projet de fort à Rupelmonde. Les explications données par le ministre à la Chambre mettent bien en évidence la volonté gouvernementale de concentrer à cette époque toutes les défenses belges à Anvers :

« Messieurs, nous avons, en démolissant toutes les places du pays, adopté un système concentré, je n'ai donc jamais été partisan de la création d'une citadelle à Termonde ; je l'ai combattue à toutes les époques ; des études nouvelles ont été faites et il a été reconnu que cette citadelle trouverait mieux sa place à hauteur de Rupelmonde, qu'elle protégerait la position d'Anvers contre un bombardement et qu'elle permettrait à l'armée de manœuvrer sur les deux rives de l'Escaut »³.

Malgré ces déclarations qui pouvaient faire espérer à la députation de Termonde la disparition de l'enceinte enserrant la ville, la place de Termonde sera finalement conservée avec celle de Diest jusqu'à la deuxième grande extension du camp retranché d'Anvers votée en 1906 car l'on estime que Termonde pourrait encore être utile dans le cadre d'une guerre contre la France⁴. Suite à la pression personnelle de Léopold II, le fort de Rupelmonde est également

¹ DE RYCKEL (L), *Historique de l'établissement militaire...*, II, p. 147.

² APC, 22 mars 1878, p. 594.

³ *Ibidem*.

⁴ « (...) la place de Termonde est encore utile parce qu'elle commande la vallée de la Dendre, qui, en cas d'agression par la frontière du Midi, jouera un rôle important puisqu'elle forme la limite ouest de la zone d'invasion qui s'étend depuis cette rivière jusqu'à la Dyle. C'est dans cette zone que se trouvent les positions que l'armée belge devra occuper pour couvrir la capitale ou pour tenter le sort des armes avant de se retirer derrière

commencé en 1883. Les autres travaux d'agrandissement d'Anvers suivront non sans accuser des retards nombreux¹ et non sans susciter de nombreuses oppositions à la Chambre ; néanmoins les débats à propos des forts d'Anvers n'atteindront jamais le même degré d'acrimonie que ceux liés aux forts de la Meuse. En effet, contrairement aux forts à ériger dans la région anversoise, les travaux proposés par Brialmont sur la Meuse effraient directement les députés car ils remettent en question le principe de concentration du système défensif belge ; lequel avait été complètement « digéré » et accepté par les Chambres depuis le vote de 1859. Les fortifications de la Meuse n'ouvriraient-elles pas la boîte de Pandore pour une nouvelle « militarisation » des frontières du pays ?

Malgré l'accueil hostile prévisible des édiles politiques belges, de droite comme de gauche, Brialmont persiste dans ses projets. Dès le changement de Gouvernement en juin 1878, Brialmont envoie une lettre au nouveau ministre de la Guerre le général Renard à qui il expose un programme minimaliste pour les deux places mosanes : à Liège la construction d'un fort à Saint-Gilles, d'un fort d'arrêt à Ans et l'amélioration de la Citadelle et de la Chartreuse ; à Namur, la construction d'un fort sur le plateau de la citadelle et la rénovation

le Rupel et la Nèthe. Si Termonde n'était pas fortifié, l'occupation de la meilleure de ces positions (celle d'Assche-Moorsel) serait dangereuse parce que l'ennemi pourrait couper les communications de l'armée belge avec Anvers en débordant sa gauche, pendant qu'un détachement s'emparerait du pont de l'Escaut, au confluent de la Dendre. Enfin, Termonde est un centre de mobilisation et, à ce titre encore, il est nécessaire d'en assurer la conservation ». [Propos du général Gratry, ministre de la Guerre, à la Chambre, *APC*, 17 février 1882, p. 632.] L'enceinte fortifiée de Termonde et la place de Diest seront démantelées par l'arrêté royal du 20 avril 1906 suite à la deuxième grande extension du camp retranché d'Anvers votée le 30 mars 1906. Les autorités militaires belges justifient cet abandon étonnant – il avait été question récemment d'ériger à Termonde des ouvrages modernes – par l'extension considérable de la future ceinture fortifiée d'Anvers dont l'extrémité sud-ouest ferait double emploi avec la petite place. DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire...*, II, p. 383-388.

¹ Le fort de Rupelmonde commencé en 1883 est achevé en 1890. Le fort de Schooten voté en 1885 est commencé en 1886 et terminé en 1889. Suite à la crise de l'obus torpille, des travaux de renforcement sont entrepris dans la foulée et le fort est complètement achevé en 1893. La redoute du chemin de fer est votée en 1886 et achevée en 1888. Des travaux de renforcement sont encore entrepris jusqu'en 1890. Les redoutes d'Oorderen et de Berendrecht décrétées en 1881 sont commencées seulement en 1888 et achevées en 1893. La redoute de Cappellen est décrétée en 1892 et achevée en 1897. Les forts de Stabroeck et de Wavre Sainte-Catherine sont décrétés en 1900. Ils ne seront pas complètement achevés en août 1914. Enfin, le deuxième grand projet anversoise voté en 1906 prévoit la démolition de l'enceinte de 1859 qui entrave le développement commercial du port. Les forts avancés de la 2^e ligne de défense construite après le vote de 1859 constitueront la nouvelle enceinte de sûreté. Quant à la ligne avancée sur les deux Nèthes et le Ruppel, elle servira de ligne principale de défense et devra être complétée par une ceinture de forts entourant l'agglomération à une distance variant de 9 kilomètres pour les forts les plus rapprochés à 16 kilomètres pour les plus éloignés. Les travaux entrepris donnent par conséquent à la place d'Anvers une dimension pharaonique sans commune mesure avec le premier agrandissement de 1859. BRUSSELMANS (Jelle), *De Antwerpse vestingwerken (1830-1914). Ontstaan, bouw en functie in het defensiesysteem. Politieke impact. Gebruik en nut in oorlogstijd*, mémoire de licence en histoire (inédit), KUL, 2004 ; pour une synthèse des différentes phases d'extension : GILS (Robert), *Antwerpen, nationaal réduit van België, 1859-1914*, in *Revue Belge d'Histoire Militaire*, XXIX-7, 1992, p.465-488 et XXIX-8, 1992, p.537-560 ; DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 147 ; BALACE (F.), *Krieg im Sicht (1904-1908), le mythe d'un roi francophile*, in DUJARDIN (V.), ROSOUX (V.) et DE WILDE (Tanguy), *Léopold II. Entre génie et gêne. Politique étrangère et colonisation*, Bruxelles, Racine, 2009, p. 136-142.

complète de cet ouvrage¹. Après la mort du général Renard le 3 juillet 1879, Brialmont poursuit immédiatement ses démarches auprès de son remplaçant le général Liagre. Il lui envoie le 31 octobre 1879 une estimation de la somme nécessaire pour compléter la défense du pays : 31 millions doivent suffire pour Anvers, Liège et Namur. Liagre souscrit à la somme demandée. Le fait que le Roi approuve les projets de l'inspecteur général des fortifications et du corps du Génie n'est sans doute pas étranger à la bonne volonté du nouveau ministre². Le 12 février 1880, Léopold II envoie une lettre au chef du Cabinet libéral Frère-Orban pour le préparer à une dépense « qui n'aurait rien d'exorbitant » pour mettre Liège et Namur « à la hauteur des progrès de la science moderne »³. Vraisemblablement stimulé par le Roi et Brialmont, Liagre demande à ce dernier le nombre de batteries de siège nécessaires lorsque le système défensif belge sera au complet afin d'avoir une estimation exacte des crédits qui doivent encore être demandés aux Chambres. Entre-temps, Brialmont a eu le temps de constituer un dossier solide pour justifier son projet. L'inspecteur général des fortifications et du corps du Génie répond à la demande de Liagre le 23 mars 1880. Dans sa réponse, Brialmont stipule d'entrée de jeu que la somme de 31 millions devra être légèrement augmentée car les casernes des forts de Waelhem, Lierre et Schooten n'étaient pas prévues dans sa première évaluation. Il estime que 33 millions seront suffisants pour compléter le système de défense du pays. Les travaux à financer pour Liège, Huy et Namur sont néanmoins plus ambitieux que ceux exposés au précédent ministre de la Guerre : à Liège : forts à Beyne-Heusay et Saint-Gilles ; fortins à Ans, Sainte-Walburge, Jupille ; redoutes de Coronmeuse et du Thier à Liège ; amélioration de la citadelle et de la Chartreuse. A Namur : transformation de la citadelle, nouveau fort à l'emplacement des lunettes 1 et 2 ; fortin de Bouges. A Huy : rachat et restauration du fort⁴.

Le ministre de la Guerre transmet ces estimations à Frère-Orban le 30 mars 1880 accompagnées d'un mémoire justificatif sur les défenses de la Meuse⁵. Frère-Orban a par ailleurs reçu du Roi les plans et projets du Génie. Le chef de Cabinet ne manifeste pas une hostilité de principe au projet Brialmont, comme il le fera par la suite, mais indique à Liagre et à Léopold II qu'en raison de la rigueur budgétaire à adopter, il vaut mieux postposer les travaux et ne pas les évoquer pour l'instant au Conseil des ministres⁶. C'est alors que surgit

¹ AGR, Papiers Frère-Orban, 378, lettre de Brialmont à Renard, Bruxelles, le 15 juin 1878.

² LUBELSKI, II, p. 887 ; MRA, Fonds Moscou, 1841, lettre de Brialmont à Liagre, le 23 mars 1880.

³ Lettre de Léopold II à Frère-Orban, le 12 février 1880, in LUBELSKI, I, n° 43, p. 126-127.

⁴ MAEB, Fonds Moscou, 1841, Brialmont à Liagre, Bruxelles, le 23 mars 1880.

⁵ Liagre à Frère-Orban, Bruxelles, le 30 mars 1880, in LUBELSKI, II, doc n° 496, p. 907.

⁶ Frère-Orban à Léopold II, Bruxelles, le 11 avril 1880, in LUBELSKI, I, doc. n° 49, p. 131-135.

l'incident des ponts de la Meuse que nous avons largement développé dans notre précédent chapitre. Cet incident entraîne la démission de Liagre qui est remplacé par le général Gratry. Les relations se tendent alors singulièrement entre Brialmont et le nouveau ministre de la Guerre. Dans une lettre échangée entre Gratry et Frère-Orban le 6 août 1881, le nouveau ministre démontre qu'il a bien été placé à ce poste pour tempérer les appetits de Brialmont : « Il est entendu que je ne me rallie point aux exagérations du général Brialmont sur les fortifications de la Meuse et que je n'ai pas les mêmes appetits que lui au sujet des ouvrages à ériger sur les Nèthes »¹. Et de fait, Gratry montre ouvertement à l'inspecteur général qu'il n'apprécie pas sa manière de revoir systématiquement ses estimations à la hausse. Brialmont tente de se justifier maladroitement auprès du ministre en lui expliquant doctement que ses estimations passées s'accordaient généralement avec le bon vouloir des différentes législatures mais ne devaient pas toujours être prises au pied de la lettre. Gratry en conclut qu'on ne peut guère faire confiance à Brialmont².

En infatigable polygraphe, Brialmont ne s'avoue pas vaincu pour la cause. Sans avertir le Roi, qui réprovera d'ailleurs ses manières peu orthodoxes³, il fait paraître en janvier 1882 son célèbre ouvrage intitulé « Situation militaire de la Belgique – Travaux de défense de la Meuse » où il s'en prend violemment aux ministres pour leur laxisme coupable en matière de défense nationale. Brialmont y découvre d'ailleurs partiellement la couronne puisqu'il se vante à demi-mot dans son ouvrage de la protection royale concernant les forts et ponts de la Meuse⁴. L'ouvrage fait l'effet d'une bombe. Il suscite une interpellation à la Chambre le 10 février 1882, au cours de laquelle le général Gratry déclare que Brialmont a été blâmé comme il se doit pour sa brochure. Le ministre de la Guerre rappelle à ce titre les modalités de la liberté d'expression dans l'armée. Auparavant, comme à l'époque du major Cambrelin⁵, les

¹ Gratry à Frère-Orban, Bruxelles, le 6 août 1881, in LUBELSKI, II, doc. n° 543, p. 955.

² MRA, Fonds Moscou, 1841, « Achèvement du système défensif – Evaluations diverses des dépenses faites par le général Brialmont », voir les courriers échangés entre Brialmont et Gratry, les 29 novembre 1881, 5 décembre 1881, 6 décembre 1881 et 8 décembre 1881.

³ LUBELSKI, II, p. 891.

⁴ BRIALMONT (A.), *Situation militaire de la Belgique, Travaux de défense de la Meuse*, Bruxelles, 1882, VIII-267 p. (Brochure abondamment défendue par *La Belgique militaire* tout au long de l'année 1882).

⁵ CAMBRELIN, Alfred-Léon (1828-1893), Officier et écrivain militaire belge mis en non-activité en 1860 pour avoir fait paraître toute une série d'ouvrages critiquant le principe de concentration à Anvers. Il préconisait plutôt de faire de Namur et de l'entre-Sambre-et-Meuse la base du système défensif belge. Le major Cambrelin est un des premiers à avoir insisté sur l'utilité de renforcer les défenses sur la Meuse. [CAMBRELIN (A.)], *Essai sur la défense de la Belgique. Anvers, Bruxelles, la Meuse, par un Belge*, Bruxelles, 1858, 155 p. et 1 pl.; Gand, 1884, 2e édition, 222 p. et 2 pl. ; CAMBRELIN (A.), *Camp retranché d'Anvers. Considérations critiques sur le système de défense de la Belgique, adopté en 1859*, Bruxelles, 1860, 207 p. ; [CAMBRELIN (A.)], *Appendice à l'essai sur la défense de la Belgique, par un Belge*, Bruxelles, 1861, 40 p.; *ibid.*, 1877, 2e édition ; LECONTE (L.), « CAMBRELIN Alfred-Léon », in *BN*, XXXII, 1964, col. 79-83.

militaires étaient soumis à la censure ; désormais ils sont « libres » à condition toutefois de n'attaquer ni les pouvoirs publics, ni les Chambres, ni les ministres¹.

Lors de la séance du 14 février 1882, le député catholique Thonissen prend la défense du général Brialmont et de sa brochure qu'il trouve excellente. Il reprend les cas du capitaine Vandeveld² et du major Cambrelin qui, en 1858, n'ont pas été blâmés pour s'être opposés au système de concentration à Anvers. Ce n'est qu'après que le système eut été voté que le major Cambrelin a cru bon de publier une brochure qui attaquait en règle le général Chazal. C'est à ce moment là seulement que la sanction est tombée. Thonissen déclare que la situation est complètement différente pour le général Brialmont³. Frère-Orban s'emploie alors à justifier le blâme encouru par Brialmont. Ce ne sont pas ses opinions personnelles qui ont été visées ni même le ton acerbe qu'il emploie vis-à-vis de ses contradicteurs et « qui décrédibilise toute son œuvre » mais ce sont des accusations mensongères portées à l'encontre du Gouvernement et de ses supérieurs. Brialmont accuse gravement le Gouvernement d'être passé outre l'intérêt national « se plaçant uniquement au point de vue de l'intérêt industriel ou des convenances des populations de la Meuse ». Concernant la décision de construire des ponts sur la Meuse, Brialmont déclare que le Roi n'a pas été informé. Or, Frère-Orban déclare pour sa part que la décision a été préalablement soumise au Roi qui l'a approuvée⁴. Mais ce que le chef du cabinet libéral conteste le plus est la pétition de principe de Brialmont selon laquelle il est nécessaire de fortifier la Meuse ; ce qui obligerait donc le Gouvernement à se plier à ses lubies. Frère-Orban refuse d'accepter cette position. Selon lui, le système de 1859 est suffisant car il permet de menacer les flancs ou les lignes de communication d'une armée qui voudrait traverser le territoire belge. Il rappelle la grande quantité de routes, ponts, chemins de fer qui relient l'Allemagne à la France et qui tournent les fortifications établies sur le fleuve et les rendent complètement inutiles⁵.

Brialmont aurait par ailleurs pu encourir un blâme pour une autre raison bien plus délicate encore. La manière avec laquelle il désigne ostensiblement la France et l'Allemagne comme

¹ *APC*, le 10 février 1882, p. 564.

² Voir supra notre chapitre consacré aux débats entre écrivains militaires belges lors de la création du camp retranché d'Anvers.

³ *APC*, 14 février 1882, p. 575-576.

⁴ La correspondance entre Frère-Orban et Léopold II ne contient pas d'information à ce sujet. Le plus vraisemblable est que devant la détermination de son ministre, Léopold II a dû céder à contre-cœur puisqu'il n'avait pas caché à Frère-Orban son soutien au projet de Brialmont. Voir supra la question des ponts de la Meuse.

⁵ *APC*, 14 février 1882, p. 585-588.

des agresseurs potentiels aurait très bien pu imposer les deux Puissances garantes de la neutralité belge. C'est le sentiment du lieutenant-colonel pensionné C. de Sagher qui ne partage pas la même conception de la neutralité belge que Brialmont :

« Nous sommes bien livrés si nous ne pouvons compter un peu plus sur la garantie des traités que sur nos propres moyens de défense pour mettre notre territoire à l'abri d'une invasion. La neutralité considérée comme l'entend l'auteur serait une lourde charge pour le pays, à qui elle a été imposée comme question d'existence. L'obligation d'être toujours armés jusqu'aux dents et de tenir constamment la main sur la garde de son épée sans pouvoir contracter aucune alliance, serait une singulière compensation que les grandes Puissances nous auraient léguée ; mais elles n'ont pu ni voulu agir ainsi envers nous. (...) Notre nationalité sera bien mieux en sécurité à Anvers avec son camp retranché et une armée de cinquante mille hommes, que derrière le Ruppel – Dyle – Nèthes avec la Meuse fortifiée et une armée de cent cinquante mille hommes. Dans le premier cas, on nous considérera comme inoffensifs, on nous laissera tranquilles et on respectera nos droits ; dans le second, on nous traitera en ennemis d'abord, en vaincus ensuite, parce que une fois qu'on sera décidé à passer outre, on ne s'arrêtera pas ; qu'il se pourrait fort bien que les secours n'arrivassent pas et qu'en définitive l'armée nationale aura attiré la lutte sur notre territoire »¹.

En fait d'indisposition des garants, la brochure du lieutenant-colonel de Sagher exaspère tout autant l'attaché militaire français que les méthodes exubérantes de Brialmont. D'après lui, de Sagher « fait preuve du pacifisme le plus extrême »², ce qui n'est guère mieux pour les intérêts militaires de la France et la protection de sa frontière nord.

Sur le plan diplomatique, il est manifeste que les principaux écrits de Brialmont qui ont défendu les fortifications de la Meuse, notamment les articles parus à jet continu à cette époque dans *La Belgique militaire*, s'étendent beaucoup plus sur le danger allemand que sur le danger français. Même s'ils comportent quelques passages relatifs à la France³, les écrits du général Brialmont sur les fortifications de la Meuse⁴ ont tendance à insister sur le fait que le principal danger viendra de l'Est et non du Sud. Ce fait est encore plus évident dans le mémoire secret rédigé par le directeur des archives aux Affaires étrangères Emile Banning censé éclairer au niveau de la politique extérieure belge les considérations militaires de

¹ DE SAGHER (C.), *Réfutation du livre de Monsieur le lieutenant général Brialmont sur la situation militaire de la Belgique et les travaux de défense de la Meuse*, Bruxelles, 1882, p. 23 et p. 28.

² SHD/DAT, 7N 1153, Léon-Louis Borelli de Serres (Bruxelles) à Billot (Paris), le 21 octobre 1882.

³ Voir par exemple l'article intitulé « La trouée d'Entre-Sambre-et-Meuse », in *La Belgique militaire*, le 25 novembre 1883, qui insiste sur le caractère offensif des fortifications françaises de la frontière nord.

⁴ Nous renvoyons le lecteur aux nombreux articles parus dans *La Belgique militaire* de 1882 à 1887 ; BRIALMONT (A.), *Les fortifications de la Meuse*, Bruxelles, 1887, 40 p. (Extrait de *La Belgique militaire*)

Brialmont¹. L'Allemagne y est nettement désignée comme le principal agresseur potentiel de la Belgique. Quant à la ligne de la Meuse, elle acquiert de l'importance aux yeux de l'archiviste belge car elle conduit directement sur une section non défendue de la frontière française :

« La vallée de la Meuse semble la voie toute tracée pour une invasion allemande en France ; elle n'a, de Verviers à Givet, qu'un développement d'une trentaine de lieues : elle est sillonnée de routes, de chemins de fer, de ponts, et dépourvue de fortifications sérieuses ; elle débouche sur la section la plus vulnérable de la frontière française, entre Maubeuge et Montmédy. (...) Une armée allemande, en effet, appuyée sur Cologne et massée à la frontière, serait en une étape à Liège, grâce aux nombreuses voies qui y aboutissent ; le second ou le troisième jour, elle occuperait Namur. Il est douteux que l'armée française, moins rapide dans ses mouvements, pût l'y devancer en force. Quant à l'armée belge, elle ne pourrait s'éloigner d'Anvers à une plus grande distance que Tirlemont ou Wavre... »².

Malgré sa germanophobie, Banning n'est pas pour autant totalement acquis à une alliance opportuniste avec la France puisqu'il écrit un peu plus loin :

« Le système défensif de la France contient de nombreuses indications qui permettent d'induire que dans ce pays on attend et on désire l'attaque de l'Allemagne par la Belgique. Les Français, suivant immédiatement les Allemands en Belgique, dégagent leur territoire, forcent le concours militaire de notre armée et s'assurent l'appui de leurs colonies. La faiblesse relative des défenses de la vallée de l'Oise ressemble par certains côtés à un piège »³.

Mais Banning reste néanmoins obnubilé par la volonté qu'il prête à l'Allemagne de chercher à s'emparer de la ligne de la Meuse. Cette peur transparaissait déjà dans ses écrits d'avant la guerre franco-prussienne⁴ et ne l'a guère quitté depuis lors. Dans son mémoire secret, un chapitre entier est ainsi consacré à cette question. Il s'intitule : « L'Allemagne et la frontière de la Meuse – Conséquences possibles de la guerre future ». Banning commence gravement son chapitre en écrivant que « les territoires qui s'étendent entre la Meuse et le Rhin sont depuis des siècles et resteront très longtemps encore l'objet d'appétits invétérés, de compétitions sanglantes. (...) Les lignes de frontière qui les coupent sont entièrement artificielles ; elles ne correspondent pas à des groupes nationaux non plus qu'à des déterminations géographiques ou historiques. (...) C'est un des rares tracés qui subsistent des

¹ BANNING (E.), *Considérations politiques sur la défense de la Meuse*. Préface de Historicus [E. Gossart], Bruxelles-Paris, 1918, 112 p. (Mémoire officieux rédigé entre 1881 et 1886).

² BANNING (E.), *Considérations politiques...*, p. 53-55.

³ *Idem*, p. 58.

⁴ Voir supra notre chapitre sur Banning et la thèse « Grand-Belge » au tournant des années 1866-1867.

traités de 1815 et la conférence de Londres a plutôt empiré qu'amélioré ici l'œuvre du Congrès de Vienne. Sans sortir de ce siècle, la question de la possession de la rive droite de la Meuse s'est posée dans toute sa gravité au lendemain de la chute du premier Empire »¹. Ironie du sort, ce mémoire secret volé peu de temps après par l'espion français Georges Nieter et transformé malhonnêtement par Foucault de Mondion, deviendra dans une certaine presse parisienne le parangon du manifeste anti-français². Si la diplomatie allemande avait eu accès à la même époque à la version authentique du mémoire de Banning, nul doute qu'elle aurait élevé la voix auprès du département des Affaires étrangères pour demander des explications sur les opinions pour le moins orientées de son archiviste.

En réalité, ces écrits politico-militaires belges qui contribueront à emporter le vote des Chambres en 1887, sont rédigés pour l'essentiel sous l'influence de la doctrine défensive de la France élaborée entre 1876 et 1882 ; laquelle mettait en garde contre un passage des Allemands par la trouée de l'Oise non défendue, faute de budget, par le nouveau système du général Séré de Rivières. Brialmont et Banning citent ainsi à de nombreuses reprises l'ouvrage de l'historien-géographe français Eugène Ténot. Le général Séré de Rivières, estimant que le point faible de la défense de la France était désormais la frontière belge, avait inspiré à Ténot son livre sur les frontières de la France afin de convaincre les députés français de débloquer les budgets nécessaires pour compléter la fortification de la frontière nord³. Les thèses de Brialmont et Banning qui circuleront en 1887 ne seront que légèrement amendées et citeront encore abondamment l'ouvrage de Ténot paru cinq années auparavant, alors que la France se désintéressait désormais presque complètement de sa frontière nord dans ses plans de guerre⁴. Même si le mémoire de Banning « à usage interne » est uniquement diffusé en 1887 au sein du Gouvernement et des principaux leaders de l'opposition pour emporter leur adhésion, Banning sort quelque peu de sa réserve dans une étude « grand public » parue en février 1887 dans la *Revue de Belgique* en affirmant que l'offensive viendra sans doute d'Allemagne tandis que la France gardera la défensive sur sa ligne de fortifications⁵. Dans sa

¹ *Idem*, p. 74.

² WALLERAND (Julien), *Le prétendu traité secret belgo-allemand de 1887 et l'affaire Nieter*, Liège, mémoire de licence en Histoire (inédit), ULG, 2002. Sur l'affaire Nieter voir infra notre chapitre : « Commentaires des Puissances sur les fortifications de la Meuse ».

³ TENOT (Eugène) *Les nouvelles défenses de la France, la frontière 1870-1882*, Paris, Dumaine, 1882 ; L'ouvrage de Tenot est encensé dans *La Belgique militaire*, 1^{er} avril 1883, p. 417-423.

⁴ Voir notre chapitre sur la Belgique dans le plan français.

⁵ BANNING (E.), *La défense de la Belgique au point de vue national et européen* (Extrait de *La Revue de Belgique*, février 1887), in GOSSART (E.), *Banning. La Belgique au point de vue militaire et international*. Recueil d'articles rédigés par Emile Banning. Préface d'Ernest Gossart, Bruxelles, 1901, p. 10. A nouveau, l'étude est commentée en termes élogieux dans *La Belgique militaire*, 27 février 1887, p. 257-265. Sur le

campagne de soutien à Brialmont, Emile Banning bénéficie lui-même de l'appui discret de la Cour via le ministre de la Maison du Roi Jules Van Praet. Ce dernier encourage plusieurs fois Banning à user de tout son crédit auprès de Frère-Orban pour le faire changer d'avis¹. Mais le Haut fonctionnaire belge ne parvient pas à vaincre la détermination du chef de cabinet libéral. Et, au grand désespoir de Brialmont, les forts de la Meuse tombent à nouveau dans l'oubli pour quelques années.

Le nouveau cabinet catholique d'Auguste Beernaert (26 octobre 1884) n'est pas plus pressé que le précédent d'endosser la responsabilité de ce dossier empoisonné. Il faut attendre la crise franco-allemande de 1887 pour que le Roi se saisisse de l'occasion qui lui est offerte d'appeler l'attention de ses ministres sur le caractère incomplet du système défensif belge. Le 8 janvier 1887, le ministre d'Allemagne à Bruxelles le Comte de Brandebourg prévient la Belgique « que les plans dressés dans ces derniers temps par le Grand Etat-major en cas de guerre française, supposent l'occupation immédiate de la Belgique par les troupes françaises »². Le 17 janvier 1887, Léopold II écrit à Beernaert :

« J'ai beaucoup réfléchi à la communication que vous a faite le Comte de Brandebourg. C'est une invitation à nous préparer et à défendre les routes militaires qui passent chez nous. Il me revient que de son côté le ministre de France m'a exprimé hautement l'espoir que nous allons prendre des mesures pour garantir notre neutralité. Je ne puis, dans ces circonstances, que vous engager à donner suite à l'idée que vous m'avez exprimée dernièrement de fortifier certains nœuds de chemin de fer. Nous devons empêcher qu'on puisse sans coup férir traverser avec des armées la Belgique. Ne pas le faire serait un véritable suicide, ce serait redevenir le champ de bataille de la France et de l'Allemagne et aider au démembrement du pays. Il importe d'agir sans perte de temps. Ces travaux militaires donneraient de l'occupation à un grand nombre d'ouvriers »³.

Le chef du cabinet catholique souscrit à la demande royale mais désire que les travaux militaires à entreprendre soient approuvés par une réunion d'officiers généraux de manière à couvrir le Gouvernement. Cette réunion a lieu le 29 janvier 1887 au ministère de la Guerre

contexte de parution de ces études, consulter WALRAET (M.), *Emile Banning, un grand Belge (1836-1898)*, Bruxelles, Office de Publicité, ancien établissement J. Lebègue, 1945, p. 64-69.

¹ STENGERS (J.), *Textes inédits d'Emile Banning...*, p. 38-39.

² Note très confidentielle de Beernaert suite à un entretien avec le Comte de Brandebourg, le 8 janvier 1887, MAEB, IND, III. Cette information ne correspond pas à la réalité des plans allemands. Elle est sans doute destinée à effrayer la Belgique pour la forcer à activer ses réformes militaires. Voir notre chapitre sur la Belgique dans le plan allemand.

³ Léopold II à Beernaert, le 17 janvier 1887, in VAN DER SMISSEN (E.), *Léopold II et Beernaert d'après leur correspondance inédite de 1884 à 1894, I : Fondation de l'Etat du Congo. Défense de la Meuse*, Bruxelles, Goemaere, 1920, p. 158 [abrégé désormais de la façon suivante : VAN DER SMISSEN, I et II].

sous la présidence du ministre le général Pontus. Dans l'intermède, le ministre de France à Bruxelles Bourrée a également prévenu le Prince de Chimay que Paris était convaincu que si les Allemands attaquaient, ce serait par la Belgique¹. Au cours de la réunion du 29 janvier, Brialmont a par conséquent toutes les cartes en mains pour convaincre le ministre et les autres généraux de l'utilité de fortifier la Meuse. Les avis des généraux² s'accordent sur l'intégralité du projet Brialmont considérablement augmenté par rapport aux documents de 1880. D'après Van der Smissen, « sur un point l'accord ne fut pas complet, celui de savoir s'il fallait fortifier Saint-Trond ou bien Visé. Et ce manque d'unanimité fut regrettable : ni l'un ni l'autre des forts ne fut construit »³. Le compte-rendu des discussions de la commission militaire du 29 janvier est rapporté dans les documents parlementaires quelques mois plus tard. Il n'aborde que la question du fort de Visé où les avis paraissaient être unanimes :

« Les résultats de la discussion se trouvent résumés dans les votes émis par la commission, en réponse à une série de questions posées par le ministre. Ces votes sont les suivants : 1° Faut-il assurer la défense de la Meuse ? Réponse : Oui à l'unanimité. 2° Convient-il d'établir une tête de pont double à Liège et une à Namur, tout en maintenant le fort de Huy qui serait amélioré. Réponse : Oui à l'unanimité. Les lieutenants généraux baron van der Smissen, Dewitte et Siersaek demandent, en outre, l'établissement d'un ouvrage près de Visé. Les autres membres de la commission ont adhéré à cet avis. 3° Y-a-t-il lieu d'employer, pour les ouvrages de la Meuse, la fortification permanente, à l'exclusion de la fortification passagère ou mixte ? Réponse : Oui à l'unanimité des voix. 4° Les dispositifs proposés par le lieutenant-général Briamont satisfont-ils aux conditions d'une bonne défense ? Réponse : Oui à l'unanimité ; mais en ce qui concerne les généraux Baron van der Smissen, Dewitte, Brassine et Wauwermans, sous la réserve que, pour la défense des ouvrages proposés, on n'affaiblisse pas l'armée active de campagne »⁴.

Nous n'avons retrouvé aucun document permettant d'établir les raisons exactes pour lesquelles le fort de Visé n'est finalement pas repris dans les forts à construire alors que les généraux s'étaient exprimés à l'unanimité pour son établissement. Il est vraisemblable que le manque de budget comme la peur d'effrayer les chambres avec une ceinture de forts trop étendue à Liège ont finalement plaidé contre l'établissement de cet ouvrage. Le rapport de la

¹ Beernaert à Léopold II, le 28 janvier 1887, in VAN DER SMISSEN, I, p. 161-162. A nouveau, rien ne permet d'indiquer dans les plans militaires français qu'il s'agit de la principale option étudiée par l'Etat-major. Voir notre chapitre sur la Belgique dans le plan français.

² « Faisaient partie de cette commission 1° les lieutenants généraux Brialmont, Baron van der Smissen, Dewitte, Baron Jolly, Mabilde, Baudoux, Siersaek, Nicaise, Ayou et Fischer. 2° les généraux-majors Brassine, Baron de Renette et Wauwermans ». *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, 5 mai 1887, doc. n° 153, *Rapport fait au nom de la section centrale sur les crédits demandés pour le ministère de la Guerre par M. de Bruyn*, p. 149.

³ VAN DER SMISSEN, I, p. 160.

⁴ *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, 5 mai 1887, doc. n° 153, *Rapport fait au nom de la section centrale sur les crédits demandés pour le ministère de la Guerre par M. de Bruyn*, p. 149.

section centrale contient le détail des autres ouvrages à construire et le rôle de chacun d'eux dans la défense générale de la ligne de la Meuse :

« LIEGE

A Liège, les emplacements des forts sont au nombre de 3 sur la rive droite et de 3 sur la rive gauche, à savoir : 1° le terrain en avant du village de Barchon, 2° le terrain à l'est du village de Fléron, 3° la hauteur qui domine Bonnelles, 4° la hauteur qui domine Flémalle-Grande, 5° un point à l'ouest du village d'Alleur, 6° un mamelon à l'ouest de Vivegnis. (...) Le rôle des différents forts et fortins est le suivant : *Fort de Flémalle* : défend la vallée de la Meuse en amont ; *Fortin de Hollogne* : (au hameau de Diérin-Patar) défend les routes de Liège et de Jemeppe à Bruxelles ainsi que le chemin de fer de Bruxelles ; *Fort de Loncin* : défend la route de Saint-Trond et le chemin de fer de Bruxelles ; *Fortin de Lantin* : défend la route de Tongres et la chaussée Brunehaut ainsi que le chemin de fer de Tongres à Ans ; *Fortin de Liers* : défend la route de Glons et le chemin de fer de Tongres à Liège ; *Fort de Pontisse* : défend la vallée de la Meuse en aval ; *Fort de Barchon* : défend la route du plateau de Herve au pont de Herstal-Wandre ; *Fort d'Evegnée* : défend l'espace compris entre les forts de Barchon et de Fléron ; *Fort de Fléron* : défend les deux routes de Herve et le chemin de fer du plateau ; *Fortin de Chaudfontaine* : défend la vallée de la Vesdre ; *Fortin d'Embourg* : défend la vallée de l'Ourthe et la route d'Aywaille ; *Fort de Bonnelles* : défend la route de Malmédy par Esneux, Aywaille, Stavelot.

NAMUR :

Les emplacements des forts sont au nombre de 3 sur la rive gauche de la Meuse ; il y en a un sur la rive droite. Ces emplacements sont : 1° la hauteur de Saint-Héribert, 2° le terrain à l'est du village de Suarlée, 3° le terrain au nord-ouest de Cognelée, 4° un point à l'ouest d'Andoy. (...) Le rôle des différents forts et fortins est le suivant : *Fort de Suarlée* : défend les deux routes de Bruxelles et le chemin de fer de Luxembourg à Bruxelles ; *Fortin d'Emines* : défend la route de Matignée et le chemin de fer de Namur à Tirlemont ; *Fort de Cognelée* : défend la route de Louvain et le chemin de fer de Tirlemont ; *Fortin de Marchovelette* : défend la route de Hannut ; *Fortin de Maizeret* : défend la vallée de la Meuse en aval ; *Fort d'Andoy* : défend la route de Marche et le chemin de fer de Luxembourg ; *Fortin de Dave* : défend la vallée de la Meuse en amont ; *Fort de Saint-Héribert* : défend la route de Saint-Gérard ; *Fortin de Malonne* : défend la vallée de la Sambre »¹.

Concernant les anciennes fortifications, à Liège, la citadelle et le fort de la Chartreuse seront conservés comme casernes et magasins militaires. La citadelle de Namur aura la même

¹ *Idem*, p. 153. Pour une description détaillée des forts, voir BALACE (F.), *Description détaillée des forts de la Meuse en 1914*, in GANY (A.), ROCOUR (P.), DURY (C.), GAIER (CL.), BOUCHAT (M.), HOFFSUMMER (P.), TOUSSAINT (P.) et BERNARD (H.), *1000 ans de fortifications militaires*, Liège, 1980, p. 75-105.

affectation. Enfin le fort de Huy sera rénové pour battre les deux ponts de la Meuse et commander les quatre lignes ferrées qui rayonnent de la ville¹.

Il est vraisemblable que des détails aussi précis sur les travaux à entreprendre n'auraient pas été communiqués à la Chambre si Frère-Orban n'avait pas été alerté dès la mi-février par une note préliminaire de Beernaert concernant des crédits supplémentaires à allouer au ministère de la Guerre². Le chef de file de l'opposition libérale réclame alors tous les éclaircissements disponibles sur la manière dont sera utilisé cet argent. Il profite par ailleurs de cette occasion pour interpellier le Gouvernement sur sa politique militaire, avant même l'ouverture du débat proprement dit sur le budget extraordinaire du cabinet Beernaert. Frère-Orban développe amplement son réquisitoire contre les fortifications de la Meuse au cours des journées du 1^{er} et du 2 mars 1887. A nouveau, il dénonce le fait que le système proposé rompt ostensiblement avec celui voté en 1859. Comme cela avait été déclaré en 1880, il rappelle en outre à l'Assemblée que la Barrière que l'on se propose d'ériger est poreuse car de nombreux ponts ne sont pas « commandés » par les forts³. Il pointe aussi du doigt les lignes de chemins de fer non interceptées par les forts à construire : « (...) il existe des chemins de fer qui permettent de ne point passer sous les canons des forts. On le sait si bien qu'on avait parlé, dans ce projet de fortifications, d'un fort à établir à Comblain, à la jonction de la ligne de l'Amblève, qui s'achève en ce moment, à la ligne de l'Ourthe. Est-ce qu'on ajoutera ce fort à ceux qui sont annoncés ? La ligne de la Meuse est tournée, à l'avantage des Allemands, par les nœuds de chemin de fer de Hasselt, Landen, et même par celui de Tongres, éloigné seulement de 16 kilomètres de Maestricht. Ces deux villes sont jointes entre elles par une belle et large route droite qui serait très promptement transformée en un tronçon de chemin de fer. Quant aux Français, la ligne de la Meuse est prise à revers par les nombreux nœuds de chemin de fer situés le long de leur frontière Charleroi, Mons, Nivelles, Ath, Leuze, Tournai »⁴.

Le député libéral appelle à la rescousse les opinions du général Eenens. Lors de la sortie du pamphlet de Brialmont en 1882, Eenens avait en effet publié une deuxième édition augmentée de son ouvrage « Anvers et la nationalité belge » ; lequel avait contribué à le faire connaître en 1846 puisqu'il fut l'un des premiers à préconiser la concentration du système défensif

¹ *Ibidem.*

² *APC*, 16 février 1887, p. 542-543.

³ *APC*, 1^{er} mars 1887, p. 580-587.

⁴ *Idem*, p. 586.

belge dans le coude de l'Escaut¹. La conclusion de la version remaniée était directement rédigée à l'encontre du général Brialmont : « La dissémination des forces est un grand danger. Tout ce qui tend à concentrer les nôtres doit être adopté, à moins de cause majeure, et tout ce qui tend à les éparpiller doit être rejeté »². Frère-Orban cite aussi l'avis du général Knoop de l'armée néerlandaise. Ce dernier, opposant résolu des fortifications aux frontières de petits Etats comme la Belgique ou les Pays-Bas, croit davantage à une collaboration entre les armées belge et hollandaise au moment du danger. Knoop ne souhaite pas pour autant conclure dès à présent une alliance formelle avec la Belgique car il ne croit pas à un passage des belligérants par la vallée de la Meuse. Selon le général néerlandais, la présence massive des Belges à Anvers est de nature à dissuader le passage des Français comme des Allemands, d'où la nécessité de ne pas disséminer les forces belges : « Comment pourrait-on faire un bon usage de rivières, de canaux, de chemins de fer, etc., si à courte distance de ces voies de communication, il se trouvait une forte armée ennemie capable d'entrer en ligne à chaque moment et de se rendre maîtresse de cette ligne d'opération commune ? S'il se trouvait à Anvers une armée belge de 60.000 à 80.000 hommes à même de se porter à tout moment vers la Meuse, la France ou l'Allemagne devraient laisser en Belgique de 60.000 à 80.000 hommes pour défendre, garder la ligne de la Meuse et elles auraient nécessairement le même nombre de combattants en moins là où il faudrait en venir aux mains »³.

Peu de temps avant le débat à la Chambre, paraît dans le journal *la Meuse* du 22 avril 1887 un article du colonel retraité Crousse. Parmi les objections sérieuses soulevées par Crousse contre les forts de la Meuse, figure celle du manque d'effectifs. Les garnisons prévues à Liège et Namur par Brialmont sont d'après lui beaucoup trop faibles ; les intervalles entre les forts seront immédiatement investis par l'ennemi, ce qui permettra en définitive aux assiégeants de rançonner les deux villes. Au vu des effectifs actuels de l'armée belge, la seule solution selon Crousse pour défendre correctement les intervalles entre les forts liégeois et namurois, serait d'amoindrir la défense d'Anvers, ce qui ne paraît guère envisageable⁴. Brialmont s'empresse

¹ EENENS (A.-M.), *Anvers et la nationalité belge*, Liège, F. Oudart, 1846, 16 p.; Bruxelles, 1882, 2e édition, 30 p. La deuxième édition que nous avons consultée comportait en outre un supplément de 35 pages intitulé « Le désaccord des généraux Brialmont et Eenens » résumant la correspondance échangée entre les deux officiers suite à la publication de la brochure d'Eenens en février 1882, soit un mois après la parution de l'ouvrage de Brialmont.

² *Idem*, 2^e édition, p. 29.

³ KNOOP (W.J.), « Brialmont over het Belgische krijgswezen », in *De Militaire Gids*, 1882, p. 147-185, cité et traduit par Frère-Orban in *APC*, 1^{er} mars, p. 586-587. Voir du même auteur : KNOOP (W.J.), *Iets over de Belgische Maas-vestingen*, in *De Militaire Gids*, 1887, p. 321-350.

⁴ Crousse écrit sous le pseudonyme de Daneborg. Ses principaux arguments sont réunis dans la brochure suivante : DANEBORG, *La question des camps retranchés de la Meuse*, Liège, avril 1887, 18 p.

de répondre à son détracteur via *La Belgique militaire*. Selon lui, la principale erreur du colonel Crousse est qu'il suppose que l'objectif du Gouvernement est de transformer Liège et Namur en camps retranchés. Or il n'en est rien puisqu'il ne s'agit pas de créer des camps retranchés mais uniquement de « têtes de pont ». En cas de guerre, l'investissement des deux villes n'apportera aucun avantage à l'assaillant et il devra nécessairement attaquer chacun des forts s'il désire acquérir la maîtrise totale des nœuds de communication de Liège et Namur¹. L'argumentaire gouvernemental reposera principalement sur cette sémantique rassurante pour convaincre les indécis que les principes fondamentaux de la défense belge ne sont pas mis en cause par les forts de la Meuse puisqu'ils constituent des « forts d'arrêt » destinés à obstruer le passage du fleuve, tout au plus des « têtes de pont », des « pivots de manœuvres » destinés à faciliter les opérations de l'armée belge si elle était appelée à franchir la Meuse comme en 1870. Mais l'argument ne convainc que ceux qui désirent être convaincus. En effet, la plupart des commentateurs étrangers manifestent très tôt leur étonnement lorsqu'ils découvrent que de si vastes et coûteux ensembles fortifiés ont juste pour objectif de retarder de quelques jours les belligérants potentiels². En réalité Brialmont comme Léopold II étaient des partisans du service personnel obligatoire. Nous sommes par conséquent convaincus que ces ceintures de forts détachés ont été conçues dans l'espoir qu'un jour viendrait où l'effectif de l'armée belge serait apte à renforcer leur défense... sans écarter l'hypothèse que ces fortifications aient même été en partie conçues pour forcer la main aux parlementaires belges³. Il est utile de rappeler ici que Brialmont n'avait pas fait mystère dans ses premiers écrits de l'intérêt de constituer un vaste camp retranché à Liège⁴.

Une fois que le débat sur le budget extraordinaire débute officiellement fin mai 1887 à la Chambre des Représentants, les partisans des deux camps ont déjà singulièrement épuisé leur batterie d'arguments. Au cours de la séance du 1^{er} juin, Frère-Orban apporte quelques éléments nouveaux au débat en citant sa correspondance passée avec le défunt général Eenens dans laquelle ce dernier affirmait son hostilité fondamentale au projet de fortifier la Meuse. Frère-Orban déplore également que Chazal n'ait pas été consulté, même par écrit. Malgré son grand âge, il n'en demeure pas moins le principal concepteur du système voté en 1859⁵. En réalité, Chazal est lui-même opposé aux fortifications de la Meuse mais garde le silence, peut-

¹ BRIALMONT (A.), *Les fortifications de la Meuse. Réponse à la question des camps retranchés de la Meuse, par le colonel retraité Crousse*, Bruxelles, 1887, 43 p. Extrait de *La Belgique militaire*.

² Voir infra notre chapitre sur les commentaires des Puissances concernant les fortifications de la Meuse.

³ C'est aussi l'avis de LUBELSKI, p. 893.

⁴ BRIALMONT (Alexis), *La fortification à fossés secs*, 2 volumes, Bruxelles, Guyot, 1872.

⁵ APC, 1^{er} juin 1887, p. 1250-1254.

être suite à une recommandation discrète du Palais royal. Chazal rédige néanmoins à cette époque un pamphlet contre les fortifications de la Meuse. Il sera soigneusement caché aux yeux du grand public et ne sera publié qu'à titre posthume, neuf ans après la mort de Chazal en 1901¹.

Le 2 juin 1887, Frère-Orban use ses dernières cartouches oratoires. Il entend démontrer à l'Assemblée que le programme défendu par Brialmont s'appuie *in fine* sur une conception fautive des devoirs de la neutralité², voir pire sur une position qui amoindrit la souveraineté belge :

« M. le général Brialmont – je l'ai démontré tantôt – avoue qu'il entend modifier le système de 1859 ou, si l'on veut, le compléter ; j'ai prouvé, je crois pouvoir le dire, d'une manière irréfutable, que le système de 1859 répond à toutes les éventualités et j'ai établi, avec l'appui des généraux Chazal et Eenens, comment s'exercerait efficacement le rôle de notre armée. Le général Brialmont m'a répondu : 'Nous aussi, nous avons cru autrefois que l'armée belge pourrait jouer ce rôle secondaire et peu dangereux ; mais on EXIGE AUJOURD'HUI [en capitale dans le texte] de l'Etat neutre non pas d'intervenir dans la bataille décisive, mais bien d'arrêter sur la première ligne de défense favorable le belligérant qui, dans un intérêt stratégique, veut user du territoire neutre, et de l'arrêter assez longtemps pour qu'il ne puisse pas atteindre son but'. Ainsi, retenez-le bien, autrefois nous pouvions choisir notre terrain et notre heure ; nous étions juges de ce que commandaient la situation et notre intérêt ; mais *on exige aujourd'hui* [en italique dans le texte] que nous arrêtions le belligérant sur la première ligne de défense favorable, dussions-nous être écrasés par des forces supérieures dans cette rencontre, et voilà la raison de modifier notre système de défense et d'ériger de nouvelles fortifications. (...) Imposées par qui ? au profit de qui ? Qu'est-ce que l'indépendance de la Belgique si on a le droit de nous imposer des fortifications ? La Belgique est vassale, elle dépend de quelqu'un si on exige. Notre neutralité pencherait donc d'un côté ? »³

Même si le combat est perdu d'avance à cause de la majorité catholique présente à la Chambre, Frère-Orban épuise ses dernières forces dans la bataille jusqu'à l'extrême limite des débats. Le 14 juin 1887, jour où l'Assemblée est appelée à voter, il se fend d'un dernier discours tonitruant dans lequel il résume tous les arguments pour lesquels il ne votera pas le budget extraordinaire⁴. Le Parlement belge vote finalement la construction des forts de la Meuse par quatre-vingts voix contre quarante et une. Liège et Namur seront entourés d'une

¹ CHAZAL (lieutenant général) (Baron), *Considérations générales sur les fortifications de la Meuse, Le rôle de l'armée belge en 1870 et le système défensif d'Anvers*, Bruxelles, Lamertin, 1901.

² Les nuances de la neutralité belge sont expliquées dans HAAG (Henri), *Signification du traité de garantie du 19 avril 1839, d'après Léon Arendt*, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 2009 (175), p. 161-183.

³ APC, 2 juin 1887, p. 1263.

⁴ APC, 14 juin 1887, p. 1347-1355.

ceinture de forts détachés¹. C'est la fin d'une longue saga parlementaire. L'opposition libérale et son chef de file à Liège Frère-Orban sont vaincus. Les partisans des fortifications l'ont emporté en partie à cause du climat tendu qui règne en 1887 entre la France et l'Allemagne depuis le début de l'année, aggravé par les incertitudes de la garantie anglaise.

La construction des forts de la Meuse constitue en soi un nouveau départ dans la pensée militaire belge. Dans le cadre du plan de déploiement de l'armée, il s'agira notamment de déterminer dans quelles circonstances précises l'armée sera appelée à opérer sur la Meuse, sans risquer de se couper du camp retranché d'Anvers. Ce système « triangulaire » n'est pas sans installer désormais de façon pérenne un dualisme dans la doctrine défensive belge entre deux options inconciliables : concentration absolue ou relative ? Etant donné les difficultés permanentes pour obtenir les crédits militaires de la part des Chambres, tout renforcement d'un des sommets du triangle ne peut se faire qu'au détriment des deux autres. Ainsi, lorsque le Gouvernement décidera en 1905 de démolir l'enceinte de 1859 pour permettre le développement commercial du port d'Anvers et reportera la première ceinture des défenses anversoises à hauteur des Nèthes et du Ruppel, il paraissait évident aux yeux des commentateurs belges comme étrangers que cela ne pourrait se faire au final qu'au détriment de l'occupation de la ligne de la Meuse². Le futur Roi des Belges le Prince Albert déplore lui-même à ce moment le gigantisme du camp retranché d'Anvers : « Il n'y a, sous aucun rapport, lieu à tant de réjouissances quand, au moment où l'horizon politique est si chargé et la situation des petites nations si précaire, on se refuse à des dépenses sauvegardant notre existence même. Je trouve le projet d'Anvers excessif ; il vaudrait mieux une armée de campagne de 100.000 hommes que tant de forteresses. Il faut rendre le passage de la Belgique une chose à éviter (sic) aux deux adversaires dans le cas d'une guerre franco-allemande. Avec cette augmentation immense d'Anvers que devient la position de la Meuse ? »³

¹ APC, 14 juin 1887, p. 1367-1369.

² AW, Belgien n° 51, microfilm FNRS, Université de Liège, n° 11, REEL III 600/3 à 603/3, Rapport de von Bergen, Bruxelles, le 25 mai 1905 et rapport de Renner du 4 janvier 1907. Renner pense qu'en cas de guerre, les Belges ne désirent pas trop s'éloigner de leurs bases pour ne pas être coupés d'Anvers et tiendront une position un peu plus au sud du camp retranché. Par ailleurs, la nouvelle extension d'Anvers est interprétée par l'Etat-major allemand comme un signe de la détermination des Belges à s'appuyer avant tout sur un secours britannique. WILLEQUET (J.) *Appréciations allemandes sur la valeur de l'armée belge et les perspectives de guerre avant 1914*, dans *Revue internationale d'histoire militaire*, XX, 1959, p. 635-636.

³ Le Prince Albert au général Jungbluth, Pontresina, le 2 juillet 1905, in THIELEMANS, p. 288-809.

B. Commentaires des Puissances sur les fortifications de la Meuse

Selon une lettre de Lambermont envoyée à l'ancien député libéral Paul Devaux le 12 mai 1875, l'attaché militaire allemand l'aurait prié en février 1875 de fortifier Liège et Namur : « Le major Sommerfeldt m'a dit et redit, en termes presque suppliants : 'Il faut mettre Namur et Liège en état de défense. Il ne s'agit pas de grands travaux mais seulement d'un système n'entraînant qu'une très modique dépense.' Il a lui-même fait remarquer que ces travaux sont indispensables dans les deux sens : 'Vous pouvez déclarer en les proposant que vous les faites aussi bien pour le cas d'une armée venant d'Allemagne que pour celui d'une armée venant de France. Nous ne demandons pas de privilège, mais nous tenons à ce que la ligne de la Meuse soit barrée. (...) Tout ce que nous vous demandons, c'est de tenir cinq jours ; cela fait, votre tâche sera remplie. Le reste nous regarde »¹. Toujours d'après la lettre de Lambermont à Devaux, lorsque Moltke aurait appris quelques mois auparavant que des fonds avaient été débloqués pour l'établissement d'ouvrages même mineurs, il se serait écrié « Enfin ! »². Cette insistance allemande est cependant contredite quelques mois plus tard par une subite volte-face. Au cours d'une conversation de Moltke avec Brialmont le 21 décembre 1875 à Bruxelles, le maréchal allemand indique qu'il serait préférable pour la défense de la neutralité belge de renforcer son armée plutôt que de se fortifier sur la Meuse³. Brialmont ne rapporte pas cette conversation dans ses souvenirs. En revanche, il fait mention d'une entrevue avec Moltke en novembre 1875 à Berlin où ce dernier montre déjà son indifférence par rapport à la question des fortifications de la Meuse : « Je lui rappelai que lorsque nous fîmes démolir la vieille enceinte de Namur, en 1864, le chef du corps du Génie prussien, qui était alors le prince de Ratziwill, s'émut de ce fait et vint s'assurer lui-même qu'il ne s'agissait pas de raser la partie essentielle de la place, qui est le château. 'Ceci me prouve, disais-je au maréchal, que l'Allemagne tient à ce que la ligne de la Meuse soit défendue par nous ; peut-être même désire-t-elle – comme on l'a prétendu – que nous augmentions l'importance de nos places de cette ligne, et que nous construisions à Namur un camp retranché'. 'Un camp retranché à Namur, répondit le Maréchal, ne serait pas nécessaire, ni même utile, pour favoriser les opérations allemandes venant au secours de la Belgique en cas d'attaque par la France. Quant à l'amélioration des places de la Meuse, c'est une question que vous devez examiner

¹ MAEB, Papiers Lambermont, 1^{ère} série, II, « Système défensif de la Belgique, 1875-1899 », Lambermont à Devaux, Bruxelles, le 12 mai 1875 ; la lettre est citée également dans CROKAERT (P.) *Brialmont...*, p. 249.

² *Ibidem*.

³ MOLTKE, AW, III, p. 90.

exclusivement au point de vue de la défense de la Belgique' ». ¹ Brialmont en conclut que l'Allemagne avait désormais des raisons d'attaquer la France par l'Entre-Sambre-et-Meuse et le Grand-Duché de Luxembourg afin de contourner la ligne de défense française entre Belfort et Verdun. Banning commente lui-même cette note de Brialmont : « Ce langage dans la bouche d'un homme qui pèse toutes ses paroles mis en regard de celui qui nous avait été tenu un an auparavant, signifie clairement que si l'Allemagne ne désire pas rencontrer de forteresses sur la Meuse, la Belgique a des intérêts tout opposés » ².

En effet, ce changement d'avis a de quoi surprendre d'autant plus que Moltke dans tous ses mémoires précédents ne cessait de regretter que les Belges aient choisi Anvers comme réduit central de la défense française à la place de Liège et Namur. L'hypothèse la plus plausible est que Moltke ait pris conscience un peu plus tard que les fortifications de la Meuse étaient une arme à double tranchant. Elles ne viendraient nécessairement qu'en complément de la place d'Anvers. Or, le vieux souhait du maréchal rappelé à plusieurs reprises dans ses mémoires militaires n'était-il pas que les Belges viennent résister sur la Meuse aux côtés des Allemands en cas d'invasion française ? Entre la conversation de Lambermont avec l'attaché militaire allemand en février et la rendre de Moltke avec Brialmont en novembre, le maréchal a très bien pu se rendre compte, par l'envoi d'autres rapports de l'attaché militaire ³ ou par des conversations diverses que les Belges n'avaient pas l'intention de modifier leur plan de retraite vers le réduit national anversoïis où ils espéraient toujours le secours anglais. En pareil cas de figure, si les fortifications de la Meuse sont dépourvues d'une garnison sérieuse, elles risquent bien de tomber aux mains des Français. Et Moltke a déjà eu l'occasion de constater que la réforme du système de recrutement belge est bloquée par les Chambres. Voilà sans doute, plus qu'une hypothétique violation allemande de la neutralité belge que Moltke n'évoquera jamais explicitement dans aucun de ses mémoires, la véritable cause de ses hésitations concernant la ligne de la Meuse. Cette explication est du reste conforme à des

¹ Document inédit retrouvé en minute dans les papiers délaissés par le général Brialmont. Cette note est datée du 11 mars 1882, cité in CROKAERT (Paul), *Brialmont...*, p. 250-251. Ce document porte, écrite de la main de Brialmont, l'annotation suivante : « Note en réponse à une question qui m'avait été posée par le ministre de la Guerre, général Gratry et, le 4 février 1876, par le général Thiébauld ». Le voyage est relaté en janvier 1876 par Brialmont à l'attaché militaire français Hepp. Au départ la presse d'opinion soupçonnait une alliance secrète germano-belge mais Hepp indique à son Gouvernement que le voyage de Brialmont à Berlin trouve régulièrement son équivalent à Paris. C'est une habitude de l'ingénieur belge qui fait de fréquents voyages à l'étranger pour mettre à jour ses connaissances dans le domaine des fortifications. Hepp s'alarme cependant quelque peu car Brialmont rapporte de Berlin des bruits de guerre prochaine. SHD/DAT, 1M 1453, Hepp (Bruxelles) au général de Cissey (Paris), le 8 janvier 1876.

² *Ibidem.*

³ Les archives de la *Wilhelmstrasse* microfilmées par la mission du FNRS sont très lacunaires et ne contiennent qu'un nombre limité de rapports des attachés militaires allemands en poste à Bruxelles.

critiques formulées en 1878 par Bismarck à Léopold II sur la faiblesse du contingent belge¹. Lors de la visite du Roi à Berlin en février 1878, Léopold II est accompagné du colonel Nicaise. Au cours d'une conversation avec Moltke, le maréchal allemand lui déclare à nouveau que les effectifs belges sont peu importants proportionnellement aux 5.000.000 de Belges que compte le pays. Nicaise opine mais attribue la faute de cette carence à l'opposition parlementaire qui empêche toute réforme militaire sérieuse en Belgique².

Il est manifeste que Brialmont a cherché dès le début de ses travaux sur la Meuse à sonder les réactions des deux Puissances intéressées. Au commencement de l'année 1876, le général Brialmont attire l'attention de l'attaché militaire français Hepp sur l'allocution du 1^{ier} janvier faite par Léopold II à la Chambre des Représentants. Le Roi aurait manifesté aux députés son désir de voir le système défensif du pays complètement achevé pour le cinquantenaire de l'indépendance en 1880. Etonné, l'attaché militaire demande à l'inspecteur général des fortifications à quels travaux il fait allusion. Brialmont s'empresse de lui exposer les projets en vue au département de la Guerre : « Ils consistent : 1° dans l'établissement d'une redoute à Liège, sur une hauteur qui commande les fortifications actuelles. 2° dans l'amélioration de la citadelle de Namur. 3° dans l'achèvement de la position d'Anvers et la fortification du cours de la Nèthe »³. Profitant de l'occasion qui lui est offerte, l'attaché militaire demande à Brialmont s'il entre dans ses intentions, comme certains bruits le laissent entendre et comme il l'aurait lui-même exposé dans un de ses ouvrages⁴, d'établir un camp retranché à Liège pour 80.000 hommes et d'organiser un système de défense entre Sambre et Meuse. Cette fois l'ingénieur militaire se confond en dénégations indiquant que ses écrits précédents sur le camp retranché de Liège étaient purement théoriques et qu'il n'est jamais entré dans ses intentions de mettre en œuvre un projet d'une telle ampleur : « ce serait immobiliser l'armée belge dans les places et, par la dissémination de ses forces, compromettre la défense de la position capitale d'Anvers. (...) il entend ne conserver les fortifications de Liège et de Namur que parce qu'elles existent, et peuvent être utilisées à la fois pour défendre le passage de la Meuse et servir de places de dépôt provisoires pour des approvisionnements et des munitions »⁵. Nous avons vu que l'insuffisance des effectifs de l'armée belge pour garnir les places mosanes est souvent reprochée à Brialmont par ses détracteurs et nous verrons à quel

¹ AGR, Papiers Frère-Orban, 304, Léopold II à Frère-Orban, Bruxelles, le 27 mars 1878.

² De retour de Berlin, Nicaise confie le contenu de cette conversation à l'ambassadeur anglais. NA-UK, FO 10/384, Lumley (Bruxelles) à Derby (Londres), le 3 mars 1878.

³ SHD/DAT, 1M 1453, Hepp (Bruxelles) au général de Cissey, ministre de la Guerre (Paris), le 8 janvier 1876.

⁴ BRIALMONT (Alexis), *La fortification à fossés secs*, 2 volumes, Bruxelles, Guyot, 1872.

⁵ *Ibidem*.

point cette critique est également partagée par les commentateurs étrangers à partir de 1887. Brialmont a donc bien conscience dès 1876 du point faible de ses projets sur la Meuse : la petite taille de l'armée de campagne belge.

Il faut ensuite attendre quelques années pour que la question des forts de la Meuse revienne sur le devant de la scène avec l'incident parlementaire d'avril 1880 relatif aux ponts de la Meuse. L'attaché militaire français a manifestement ses entrées au ministère de la Guerre car il est informé dès le mois de janvier 1880 que les bureaux du général Brialmont travaillent activement depuis quelque temps à « un projet de forts d'arrêts aux abords de ces deux villes »¹. Derrécagaix accueille cette information avec un certain intérêt puisqu'il avait déjà eu l'occasion de se plaindre dans de précédents rapports, non seulement de la faiblesse des effectifs de l'armée belge mais aussi du délaissement de la ligne de la Meuse : « en dehors d'Anvers, la Belgique possède deux points stratégiques fort négligés en ce moment, qui ont pour la France une importance de premier ordre. Ce sont Namur et Liège, deux places mal défendues aujourd'hui par d'anciennes citadelles, dont la position commande les passages de la Meuse et une des lignes naturelles de l'invasion de notre pays par l'Allemagne »². A la fin du mois de février, Derrécagaix apprend à nouveau que le général Brialmont « a remis au ministre de la Guerre un projet relatif aux nouvelles défenses de Namur et de Liège. Il proposerait d'établir trois forts polygonaux autour de chacune de ces villes, sans attendre pour cela, l'achèvement des défenses extérieures d'Anvers. Quoique ce projet, destiné à intercepter la vallée de la Meuse et à arrêter des armées étrangères, ait l'approbation du ministre de la Guerre, il n'est pas encore près de son exécution. Il exigera en effet de nouveaux crédits et le Gouvernement n'est pas disposé à les demander en ce moment... »³.

L'incident parlementaire proprement dit, qui provoquera la démission du général Liagre, est suivi avec attention par l'attaché militaire français. Derrécagaix adresse immédiatement un rapport à son ministre dès les premiers signes de dissentiment au sein du cabinet belge⁴. Mais au lieu d'applaudir au projet du département de la Guerre, l'attaché militaire fait preuve d'une susceptibilité étonnante à l'égard des milieux militaires belges. Selon lui, le général Brialmont est germanophile à l'instar du Souverain et d'une bonne partie des officiers belges.

¹ SHD/DAT, 1M 1454, Derrécagaix (Bruxelles) au général Farre (Paris), le 17 janvier 1880.

² SHD/DAT, 1M 1454, Derrécagaix (Bruxelles) au général Henri Gresley (Paris), le 5 août 1879.

³ SHD/DAT, 1M 1454, Derrécagaix (Bruxelles) au général Farre (Paris), le 28 février 1880.

⁴ SHD/DAT, 1M 1454, Derrécagaix (Bruxelles) à Farre (Paris), le 10 avril 1880.

Derrécagaix est tellement persuadé du manque de loyauté des Belges qu'il met également en doute la valeur des arguments exposés à la Chambre :

« L'idée de fortifier Liège a été exposée par le ministre de la Guerre à la Chambre comme une nécessité résultant de l'intérêt immense qu'aurait l'Allemagne à franchir la Meuse à Liège pour attaquer la France par le Nord. Cette préoccupation des mouvements d'une armée allemande et des dangers qu'elle ferait courir à Liège et à la France, sans s'inquiéter de ceux qu'une armée française ferait courir à Namur, est tellement contraire au sentiment général de l'armée belge, aux craintes habituelles des chefs et aux idées personnelles du général Brialmont, qu'elle devait appeler l'attention »¹.

Quant aux forts projetés sur la Meuse, ils favoriseront selon lui plus facilement le débouché d'une armée allemande sur la rive gauche que d'une armée française sur la rive droite. D'après l'attaché militaire, les extensions prévues en avant d'Anvers sur la ligne de la Nèthe (forts de Waelhem et Lierre) sont elles-mêmes orientées contre la France. Elles sont à nouveau le fruit de la pensée anti-française du général Brialmont :

« Les troupes placées dans ces forts ne seraient ainsi qu'à 90 kilomètres de celles qui occuperaient les forts de Liège et pourraient les rejoindre, dans l'espace intermédiaire, en un jour et demi. Mais il est à noter que l'armée belge a des effectifs insuffisants pour occuper avec efficacité ces deux camps retranchés. Il est probable que dans la pensée du général Brialmont, ces faits résultent d'un plan général de défense, qui paraît plus particulièrement établi sur l'hypothèse d'une invasion de la Belgique, par une armée française. Le général ne perd pas du reste une occasion de soutenir que cette éventualité est la seule qui menace la Belgique (sic) ; que l'armée belge dans ce cas, doit immédiatement seconder les efforts de l'armée allemande »².

L'attaché militaire attribue cet état d'esprit francophobe de l'inspecteur général des fortifications et du corps du Génie à ses fréquents voyages à Berlin, à son admiration pour le modèle que constitue selon lui le Génie allemand et à ses relations familiales avec son beau-frère le très germanophile colonel Nicaise, directeur de l'artillerie et officier d'ordonnance du Roi³. Nadine Lubelski-Bernard indique que Léopold II semblait en effet davantage craindre la France que l'Allemagne, que Brialmont était pro-allemand et que l'attaché militaire français interprétait avec raison la nouvelle politique défensive belge comme un signe évident de germanophilie⁴. Nous ne sommes cependant pas convaincus par ses arguments. Primo, les

¹ SHD/DAT, 1M 1454, Derrécagaix (Bruxelles) à Farre (Paris), le 8 mai 1880.

² *Ibidem*.

³ *Ibidem*.

⁴ LUBELSKI, II, p. 889.

rapports des attachés militaires français ont souvent été très négatifs dans leur jugement sur la neutralité belge, soupçonnant souvent des collusions belgo-allemandes là où elles n'existaient pas¹. Quant aux opinions de Brialmont, comme nous l'avons démontré, sa germanophilie ne transparaît absolument pas dans ses écrits qui insistent même davantage après Sadowa et surtout après 1870 sur le nouveau danger que représente l'Allemagne pour la Belgique.

Bien entendu, ce jugement négatif du représentant militaire français à l'égard des forts de la Meuse pourrait être le fruit d'une hostilité circonstancielle qui lui est propre. Cependant, elle est encore partagée par son successeur Léon-Louis Borrelli de Serres². Le nouvel attaché militaire fait preuve très rapidement lui aussi d'une grande méfiance à l'égard du projet des fortifications de la Meuse malgré les paroles rassurantes de Brialmont venu aussitôt l'entretenir après son arrivée à Bruxelles. Le 10 mars 1881, de Serres a une conversation très longue avec Brialmont concernant la politique militaire belge. Ce dernier soutient avec beaucoup d'emphase à l'officier français que les fortifications de la Meuse constituent une mesure de précaution contre l'Allemagne. Et de déclarer à l'officier dubitatif : « Evidemment ; vous vous n'arriveriez jamais à Liège avec la masse ennemie sur vos derrières »³. Il apparaîtrait donc au terme de ce rendez-vous, écrit de Serres, que le projet n'a pas été établi « de concert avec le Gouvernement allemand ». C'est bien possible, admet de Serres, car avant son accréditation en Belgique, il avait profité de sa période de congé pour faire un voyage à Berlin où il avait rencontré Moltke. A l'annonce faite par de Serres du projet belge de fortifier la Meuse, le maréchal allemand aurait alors affiché son étonnement avec une sincérité apparente : « Comment ! Ils veulent fortifier la Meuse ? Mais leur défense concentrée à Anvers est pour eux le meilleur système ! Les ingénieurs veulent toujours nous construire des forts ; ils ne pensent pas qu'ils nous prennent beaucoup d'argent et surtout beaucoup d'hommes. J'observais le maréchal de Moltke de toute mon attention : il m'a paru entièrement sincère ; ce qui ne veut pas dire que le sujet n'ait pas été travaillé dans ses bureaux »⁴. Au cours du même séjour, le ministre prussien de la Guerre Georg von Kameke aurait suggéré pour sa part à l'officier français que les fortifications belges étaient tournées contre l'Allemagne : « Eh bien !, déclare von Kameke, si c'est contre vous, c'est bien la

¹ Dans cet ordre d'idées, l'opinion de Derrécagaix est particulièrement radicale. DUCHESNE (A.), *L'armée et la politique militaire belges de 1871 à 1920 jugées par les attachés militaires de France à Bruxelles*, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, XXXIX, 1961, p. 403-407. Voir aussi GUILLEN (P.), *La crise franco-allemande de 1886-1887 et les relations franco-belges*, in *Les relations franco-belges de 1830 à 1934*. Actes du colloque de Metz, 15 et 16 novembre 1974, Metz, 1975, p. 87-96.

² DUCHESNE (A.), *L'armée et la politique militaire belges de 1871 à 1920...*, p. 407-411.

³ SHD/DAT, 7N 1153, de Serres (Bruxelles) à Farre (Paris), le 10 mars 1881.

⁴ *Ibidem*. Ces paroles correspondent bien en effet à l'évolution de la pensée militaire de Moltke.

première fois que pour défendre une frontière, on a l'idée de fortifier la frontière opposée ! »¹.
Quoi qu'il en soit des orientations belges, de Serres ne prend pas pour argent comptant les déclarations de Brialmont. « J'aurais besoin, conclut-il, d'un séjour plus prolongé en Belgique pour me permettre d'exprimer une opinion sur la sincérité du général Brialmont, qui, je dois le dire, inspire peu de confiance à M. le colonel Derrécagaix, mon prédécesseur »².

Au final, de Serres se range à l'avis de son collègue. Quelques mois plus tard, la sortie du livre de Brialmont sur les fortifications de la Meuse³ et le blâme encouru par l'ingénieur militaire donnent l'occasion à de Serres de décharger toute son hostilité à l'égard du concepteur des forts de la Meuse. Ses méthodes tapageuses pour faire triompher ses opinions sont condamnées avec sévérité par l'attaché français qui attribue à Brialmont une fâcheuse tendance à la « monomanie militaire »⁴. De Serres est bien forcé de reconnaître pourtant, comme nous l'avons constaté dans notre précédent chapitre, que de nombreux passages de l'ouvrage de Brialmont tendent à prouver désormais que le danger viendra d'Allemagne. Pourtant l'attaché militaire croit encore déceler derrière ces écrits toute l'hypocrisie de Brialmont :

« Mais la partie toute nouvelle, et qui fait surtout pour moi l'intérêt du livre, est celle où le général admet, et démontre, que l'Allemagne pourrait bien être tentée de violer la neutralité du Luxembourg et celle de la Belgique. C'est la première fois que pareille supposition est publiquement avouée, et, pour que le général l'ait risquée, il faut que la résistance à ses projets l'ait bien exaspéré (...) Il sera curieux, et il pourra être profitable, d'étudier les réponses faites au-delà du Rhin à la suite du peu de succès de tant de déclarations hypocrites »⁵.

Qu'en est-il précisément outre-Rhin des écrits de Brialmont ? Contre toute attente, l'accueil semble plutôt favorable en raison de la renommée internationale de l'officier belge. Le Palais qui n'encourage pas les méthodes de Brialmont cherche d'ailleurs à modérer la réaction de Frère-Orban à la sortie du livre⁶ en pointant du doigt au ministre l'aura dont bénéficie l'ingénieur belge en Allemagne :

¹ SHD/DAT, 7N 1153, de Serres (Bruxelles) à Farre (Paris), le 10 mars 1881.

² *Ibidem*.

³ BRIALMONT (A.), *Situation militaire de la Belgique, Travaux de défense de la Meuse*, Bruxelles, 1882.

⁴ SHD/DAT, 7N 1152, de Serres (Bruxelles) à Campenon (Paris), le 15 janvier 1882.

⁵ *Ibidem*.

⁶ LUBELSKI, II, p. 891-892.

« Je tiens à vous dire que Jules Devaux¹ a dîné et causé hier soir avec l'attaché militaire de Prusse, major Pritwitz dont la principale fonction ici consiste à observer nos faits et gestes militaires et à en rendre compte à Berlin. Il a dit à propos de Brialmont et de son livre : 'Brialmont est considéré à Berlin comme la première autorité de l'Europe et il en est de même en Russie et en Angleterre. A chaque instant je reçois du maréchal Moltke de petites notes au crayon me chargeant de demander l'avis de Brialmont sur tel ou tel point. Je n'ai comme militaire à m'occuper que de ce qu'il y a de militaire, dans son livre, et tous les militaires de l'Europe vous diront qu'il est dans le vrai'. Jules lui a dit : 'Brialmont a-t-il raison sur la question de la Meuse ?' Pritwitz a répondu : 'Je n'ai pas à vous répondre comme Allemand, mais si j'étais Belge je vous dirais qu'il a mille fois raison' »².

Si ce résumé de l'entretien entre le secrétaire du Roi et l'attaché militaire allemand est exact, il semble donc que ce dernier n'ait pas reçu de consignes précises pour protester contre l'ouvrage de Brialmont. L'on peut même supputer que Berlin ne verrait pas d'un si mauvais œil la modernisation des forts de la Meuse. Quoiqu'il en soit, les accents plutôt anti-allemands de l'ouvrage ont quand même provoqué quelque humeur dans la presse d'outre-Rhin. Le 12 février 1882, « le journal libéral le mieux rédigé de Berlin *la Tribune* » publie un article dans lequel l'auteur salue la réaction du ministre belge de la Guerre à la Chambre contre le livre de Brialmont :

« Dans la séance d'hier de la Chambre des Représentants de Belgique, le ministre de la Guerre a déclaré qu'il lui paraissait inutile de fortifier la ligne de la Meuse que le général Brialmont n'a exprimé que ses opinions personnelles, et que son attitude incorrecte a été blâmée. Ces déclarations prouvent que dans les sphères gouvernementales en Belgique on a la plus grande confiance dans la loyauté de l'Allemagne, et que le petit nuage qui menaçait de s'élever entre les deux pays s'est rapidement dissipé »³.

L'arrivée du nouvel attaché militaire français Lebon le 31 août 1884 contribue progressivement à modifier les perceptions françaises⁴. En effet, ce dernier est beaucoup moins critique à l'égard de Brialmont. Alors que l'inspecteur général des fortifications et du corps du Génie continue à lui soutenir de façon un peu trop appuyée que les forts de la Meuse constituent avant tout une précaution contre l'Allemagne, Lebon ne soulève plus d'objections majeures à ces marques de sympathie du général belge, contrairement à ses deux

¹ Secrétaire du Roi Léopold II.

² AGR, Papiers Frère-Orban, 642, Jules Van Praet, ministre de la Maison du Roi, à Frère-Orban, Bruxelles, le 20 janvier 1882. Le document est également reproduit dans LUBELSKI, II, doc. n° 764, p. 1177-1178.

³ Cité et traduit dans un rapport de Van der Straten Ponthoz (Berlin) à Frère-Orban (Bruxelles), le 13 février 1882, MAEB, IND, III.

⁴ DUCHESNE (A.), *L'armée et la politique militaire belges...*, p. 411-412.

prédécesseurs¹. En l'absence de rapports allemands conservés sur le sujet, il est difficile de dire si l'officier belge joue à cette époque sur les deux tableaux en rassurant sur le même mode le représentant de Berlin. Il n'est pas impossible en effet que Brialmont cherche à convaincre en même temps les attachés militaires français et allemand de la valeur de ses projets pour obtenir en retour une pression étrangère sur le Gouvernement belge l'obligeant à accepter la fortification de la ligne de la Meuse.

La stratégie médiatique de Brialmont, lequel depuis le camouflet de 1882 se dit « prêt à tout » pour faire triompher ses vues², crée inmanquablement des remous dans la presse. Le 15 novembre 1886, le journaliste Max Sulzberger, correspondant de divers journaux étrangers, communique au journal libéral *l'Etoile belge* un article dans lequel il relate son entrevue récente avec le général Brialmont. L'article intitulé « la défense nationale belge » suggère insidieusement que le stratège belge est davantage préoccupé par la menace que fait peser le Reich sur la ligne de la Meuse³. Cet article provoque en retour divers commentaires de presse en Belgique et à l'étranger. En Belgique, le journal catholique le *Courrier de Bruxelles* réagit le 20 novembre 1886. L'auteur de l'article ne cherche pas à déterminer si Sulzberger a volontairement orienté le récit de son interview dans un sens hostile à l'Allemagne. Il pense que les propos prêtés à Brialmont correspondent bien aux opinions de l'officier belge :

« Nous croyons, quant à nous, que le pessimisme du général Brialmont est incurable. Le brave général croit sérieusement la patrie en danger. Il y a longtemps qu'il appelle le pays aux armes et voudrait voir toute la Belgique enrégimentée. Cette crainte d'une invasion de l'Allemagne fait sourire le *Times*, non sans raison. L'Angleterre sait parfaitement que nous ne courrons de ce côté aucun danger sérieux. Mais les apôtres du militarisme voudraient nous voir en proie à la manie guerrière qui les agite, et de très bonne foi, nous le croyons, ils nous donnent leurs mauvais rêves pour des réalités »⁴.

L'article de *l'Etoile belge* est relevé dans la presse allemande mais suscite peu de commentaires négatifs. Paradoxalement, une campagne s'amorce même dans plusieurs feuilles berlinoises qui encouragent la Belgique à renforcer son système défensif en faisant

¹ SHD/DAT, 7N 1153, Lebon (Bruxelles) à Thibaudin (Paris), le 22 décembre 1884 ; SHD/DAT, 7N 1153, Lebon (Bruxelles) à Boulanger (Paris), le 7 février 1886.

² SHD/DAT, 7N 1153, de Serres (Bruxelles) à Farre (Paris), le 21 février 1882.

³ SULZBERGER (Max), « La défense nationale belge » in *L'Etoile Belge*, 15 novembre 1886, p. 1. Coupure de presse annexée au rapport de Lebon (Bruxelles) à Boulanger (Paris), le 24 novembre 1886.

⁴ « La Question militaire », in *Courrier de Bruxelles*, 20 novembre 1886. Coupure de presse annexée au rapport de Lebon (Bruxelles) à Boulanger (Paris), le 24 novembre 1886.

voter une loi en faveur du service obligatoire¹. La *Militär Wochenblatt*, réputée pour véhiculer les idées en cours au sein de l'Etat-major, stigmatise l'attitude du Gouvernement belge qui non content de ne pas augmenter les effectifs de l'armée, continue à négliger la Meuse : « mais pour la défense de la Meuse on ne fait rien, et selon toute apparence, on ne compte rien faire. Même les trois forts de Namur et de Liège ne sont pas maintenus en état et paraissent destinés à tomber en ruines. Aux yeux de ceux qui ont gardé une saine appréciation de la situation cette attitude pourrait coûter cher à la nationalité belge »².

Au début de 1887, la présence du très susceptible général Boulanger à la tête du département de la Guerre contribue vraisemblablement à ne pas éteindre les soupçons français à l'égard de la germanophilie présumée des cercles dirigeants belges³. Lebon est même appelé par le ministre à vérifier l'exactitude d'une note de son département affirmant que la fortification de la ligne de la Meuse est le résultat d'une machination belgo-allemande contre la France. La tension est indéniablement montée d'un cran entre les deux grandes Puissances voisines de la Belgique. Le département belge des Affaires étrangères craint que le pays ne soit prochainement impliqué malgré lui dans une nouvelle guerre franco-allemande, voire européenne⁴. L'attaché militaire français garde pourtant la tête froide. Il tempère fortement la note du département de la Guerre. Il prend même son contre-pied en déclarant que la majorité des officiers belges regarde comme beaucoup plus vraisemblable la violation de la neutralité belge par l'Allemagne⁵. Un officier belge lui a par exemple confié sa crainte d'un coup de main allemand sur Namur encore plus que sur Liège : « Les Allemands ont deux stations têtes d'étapes à Saint-With et Malmedy, d'où en deux jours ils peuvent être à Namur »⁶. Lebon pense néanmoins que si l'Allemagne peut indéniablement s'emparer de Liège avant l'arrivée des troupes françaises, surtout si la neutralité belge est violée, les Français sont capables de leur côté de prévenir les troupes allemandes à Namur⁷.

¹ MAEB, IND, III, Van der Straten Ponthoz (Berlin) au Prince de Chimay (Bruxelles), les 17, 19 et 20 novembre 1886.

² Cité et traduit dans le courrier de Van der Straten Ponthoz (Berlin) au Prince de Chimay (Bruxelles), le 7 décembre 1886, MAEB, IND, III.

³ GUILLEN (P.), *La crise franco-allemande de 1886-1887 et les relations franco-belges*, in *Les relations franco-belges de 1830 à 1934*. Actes du colloque de Metz, 15 et 16 novembre 1974, Metz, 1975, p. 87-96.

⁴ DE RIDDER (Alfred), *La crise de la neutralité belge de 1887*, dans *Revue catholique des idées et des faits*, 1927, 7^e année, n° 41, p.14-18.

⁵ Lebon (Bruxelles) à Boulanger (Paris), le 10 janvier 1887, in *DDF*, 1^e série, t. VI bis, n° 12, p. 31. Le rapport complet est conservé à Vincennes. SHD/DAT, 7N 1153

⁶ SHD/DAT, 7N 1153, Lebon (Bruxelles) à Boulanger (Paris), le 10 janvier 1887.

⁷ *Ibidem*.

Dans ce contexte de crise, le secrétaire général belge aux Affaires étrangères le Baron Lambermont rédige un mémoire important définissant la conduite à adopter par la Belgique. Dans cette importante note intitulée « La guerre prochaine », datée du 5 janvier 1887 et adressée au chef du Gouvernement, il s'interroge sur le comportement de la Grande-Bretagne. Il n'est pas impossible selon lui que le protecteur naturel de la Belgique prenne désormais le parti de l'Allemagne contre une alliance franco-russe. Selon Lambermont, si l'Allemagne viole la neutralité belge en prétextant la nécessité stratégique, la Belgique ne doit pas nécessairement espérer un appui inconditionnel de l'Angleterre. De même, si la France franchit la frontière belge en premier, la Belgique aura peut-être aussi à combattre contre la Russie. L'avenir de la Belgique est donc suspendu aux caprices de la politique européenne et au jeu des alliances instables. Le petit royaume doit se méfier de ses garants ; il doit avant tout compter sur ses propres forces en améliorant les défenses d'Anvers et de la Meuse et en augmentant les effectifs de l'armée, conclut Lambermont¹. Comme pour venir confirmer les inquiétudes du secrétaire général, le ministre d'Allemagne à Bruxelles le Comte de Brandebourg prévient la Belgique « que les plans dressés dans ces derniers temps par le grand Etat-major en cas de guerre française, supposent l'occupation immédiate de la Belgique par les troupes françaises »². Du côté français, le ministre de France tient le même discours. Selon Bourrée, l'Etat-major général français est persuadé que si l'ennemi attaque, ce sera à travers la Belgique. Cependant, assure-t-il, la France restera sur la défensive. Dans la foulée, Bourrée cherche à obtenir une déclaration publique ou une note confidentielle belge réaffirmant la neutralité du pays. Le ministre belge des Affaires étrangères le Prince de Caraman-Chimay lui répond que l'attitude de la Belgique serait la même qu'en 1870. Le Gouvernement chercherait à obtenir de part et d'autre des promesses de « non-violation » lorsque les circonstances l'exigeraient, si possible avec le concours de l'Angleterre³.

¹ Mémoire de Lambermont intitulé « La Guerre prochaine », le 5 janvier 1887, adressé au chef du Gouvernement Beernaert, MAEB, Papiers Lambermont, 1^{ère} série, II. Qui plus est, la presse d'opinion britannique est très divisée sur la question d'une intervention sur le continent en cas de violation de la neutralité belge. De leur côté, les autorités anglaises restent ambiguës dans leurs promesses d'assistance. Elles font savoir à la Belgique qu'elle doit se préparer comme si elle devait agir seule. Voir les conversations de fin janvier-début février 1887 du ministre d'Angleterre Lord Vivian avec Lambermont ou de Vivian avec le ministre belge des Affaires étrangères. Vivian (Bruxelles) à Salisbury (Londres), le 5 février 1887, NA-UK, FO 10/498 ; MAEB, IND, III ; THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality in European diplomacy, 1830-1930's*, Rhode Island, D.H. Thomas Publishing Box 285, Kingston, 1983, p. 367-374 ; DE RIDDER (Alfred), *La crise de la neutralité belge de 1887*, Bruxelles, 1927, p. 12-13.

² Note très confidentielle de Beernaert suite à un entretien avec le Comte de Brandebourg, le 8 janvier 1887, MAEB, IND, III.

³ Note du Prince de Caraman-Chimay, le 24 janvier 1887, MAEB, CP, France, complément ; Mémoire de Lambermont du 13 février 1887, MAEB, IND, III.

Confrontées aux études stratégiques et aux plans allemand et français de l'époque, il semble que ces démarches diplomatiques française et allemande ne s'appuient pas sur des craintes réelles des milieux militaires¹. Elles ont surtout pour objectif d'obtenir des informations sur les mesures défensives belges, « au cas où ». Dans le cadre de cette démarche l'Allemagne obtiendra d'ailleurs des renseignements plus précis sur les effectifs belges et le temps estimé pour leur mobilisation². Il n'est toutefois pas impossible que la transition stratégique française entre le Plan VII et le Plan VIII, officiellement mis en place en mars 1887, soit à l'origine de l'agitation allemande³. A moins que la transmission d'un rapport de renseignements en décembre 1886 d'un agent infiltré au sein des Chemins de fer de l'Est n'ait bouleversé pour un temps les prévisions allemandes antérieures⁴. En tous les cas, dans les milieux diplomatiques, la réaction à l'égard des fortifications de la Meuse n'est pas négative. Dès février 1887, le ministre d'Allemagne à Bruxelles exprime sa grande satisfaction que la Belgique se mette à l'abri d'un coup de main et suggère même des arguments pour contrer la campagne hostile de Frère-Orban⁵. En France, les réactions officielles sont également bienveillantes concernant les fortifications de la Meuse. La politique défensive belge y est approuvée après que la Belgique ait affirmé sa volonté d'être l'« avant-garde » de la France si l'Allemagne pénètre en premier sur son territoire⁶.

Consciente du changement important qui s'opère dans le système défensif belge, l'Angleterre suit désormais avec attention le dossier relatif aux fortifications de la Meuse. Outre les détails

¹ Voir notre partie sur la Belgique dans les plans de guerre français et allemand.

² Correspondance de Bismarck (Berlin) avec Brandebourg (Bruxelles), 4, 8, 23 et 25 janvier 1887, GOTTSCALK (Egon), *Die deutschen Dokumente des Jahres 1887 zur belgischen Frage*, in *Berliner Monatshefte*, novembre 1931, p. 1033-1041.

³ Service historique du Ministère de la Guerre, *Les armées françaises dans la Grande Guerre*, I, 1, Paris, 1923, p. 12-16.

⁴ GREINER, *Welche Nachrichten besaß der deutsche Generalstab über Mobilmachung und Aufmarsch des Französischen Heeres in den Jahren 1885-1914*, BA-MA, W10/50267, p. 10. Sur les renseignements allemands avant la Première Guerre mondiale, voir FOLEY (Robert T.), *Easy Target or Invincible Enemy? German Intelligence Assessments Before the Great War*, in *The Journal of Intelligence History*, n° 2, hiver 2005.

⁵ Mémoire du Prince de Caraman-Chimay, le 22 février 1887, MAEB, CP, Allemagne, complément. Ce bon accueil allemand est confirmé par l'ambassadeur anglais dès janvier. Selon lui, le chargé d'affaires allemand lui a répété à plusieurs reprises qu'il ne perd aucune occasion de dire au Gouvernement belge la nécessité qui existe de mettre la neutralité du pays à l'abri des armes. NA – UK, FO 10/498, Vivian (Bruxelles) à Salisbury (Londres), le 15 janvier 1887.

⁶ Ces paroles ont plu au ministre français des Affaires étrangères qui demande une confirmation. Bourrée (Bruxelles) à Flourens (Paris), le 20 février 1887 in *DDF*, 1^e série, t. VI bis, n° 25, p. 60. Le Baron Beyens rapporte aussi les propos du ministre français des Affaires étrangères Flourens : «...si nous souhaitons la Belgique solidement armée pour faire respecter sa neutralité, nous ne saurions qu'approuver les mesures nécessaires pour atteindre complètement le but ; cette défense est du reste aussi la nôtre : nous avons des forteresses pour arrêter une agression : nous ne pouvons donc qu'être heureux que vous en ayez pour barrer, d'abord, le passage à l'agresseur ». Beyens (Paris) au Prince de Caraman-Chimay (Bruxelles), le 24 mars 1887, MAEB, IND, III.

techniques sur les forts transmis au *War Office*, il apparaît dans les rapports réguliers de l'ambassade à Bruxelles que le *Foreign Office* s'intéresse au fait de savoir si la défense de la Meuse sera complétée plus au nord par un appui de l'armée néerlandaise¹. Mais l'absence de collaboration de La Haye pour un plan de défense conjoint est finalement rapportée avec déception par le Prince de Chimay à l'ambassadeur anglais lord Vivian. Ce dernier en informe immédiatement son Gouvernement le 10 mars 1887. Au cours de leur entretien, note le diplomate anglais, le Prince de Chimay a ajouté avec dépit que l'aide néerlandaise aurait pourtant été bien utile à la Belgique pour la couverture d'Anvers au nord, c'est-à-dire contre l'Allemagne. Une telle aide aurait permis, selon le Prince de Chimay, de détacher davantage de troupes vers la frontière menacée². Ce constat décevant est en réalité le résultat de plusieurs semaines de contacts discrets entre les deux pays. Lors du bal donné par le Comte de Flandres à la fin du mois de janvier, le ministre des Pays-Bas à Bruxelles le Baron Louis Gericke van Herwijnen s'était personnellement entretenu avec le secrétaire général aux Affaires étrangères le Baron Lambermont à propos d'un article récent paru dans le journal *De Tijd* sur l'absence de coordination entre les armées belge et néerlandaise. Le diplomate belge suggère à son interlocuteur qu'il serait utile de compléter les défenses de la Meuse par une aide militaire néerlandaise dans le Limbourg. Mais le Baron Gericke reste extrêmement prudent tout au long de la conversation. Il n'admet guère qu'une armée allemande se risquerait à pénétrer dans le Limbourg : « Les Allemands (...) ne passeront pas par Maestricht. En violant les premiers la neutralité de la Belgique (entrée par Liège), ils se créeraient un adversaire de plus ; en violant la neutralité des Pays-Bas (entrée par Maestricht), c'est deux guerres de plus qu'ils se mettraient sur les bras »³. Une conversation sur le même thème avec le chef du cabinet belge Auguste Beernaert confirme cependant Gericke dans l'impression que le Gouvernement belge est sur le qui-vive. Il en informe par conséquent son Gouvernement⁴. Ce dernier fait mine de s'étonner des alarmes belges mais indique néanmoins sa volonté de collaborer avec Bruxelles. Il « attacherait un grand prix à une confiance

¹ Les rapports sur le sujet sont très nombreux et se succèdent pratiquement de semaine en semaine. NA – UK, FO 10/498, rapports de Vivian (Bruxelles) à Salisbury (Londres), 22 janvier, 28 janvier, 5 février, 8 février, 18 février, 26 février...etc. Parmi les documents dignes d'intérêts, un mémorandum très complet sur le débat parlementaire qui a lieu à la Chambre belge [NA – UK, FO 10/498, Vivian (Bruxelles) à Salisbury (Londres), le 5 mars 1887.

² NA – UK, FO 10/498, Vivian (Bruxelles) à Salisbury (Londres), le 10 mars 1887.

³ MAEB, IND, III, Note du Baron Lambermont, Bruxelles, le 26 janvier 1887.

⁴ Gericke (Bruxelles) à van Karnebeek, ministre des Affaires étrangères (La Haye), le 27 janvier 1887, doc. n° 68, in WOLTRING (J.), *Bescheiden Betreffende de Buitenlandse Politiek van Nederland 1848-1919. Tweede Periode 1871-1898*, Vierde deel : 1886-1890, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1962 (Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote Serie, n° 126), p. 99-101 [abrégé désormais de la manière suivante : *BPN*, 2de Periode, IV, 126]

mutuelle entière [souligné dans la note]»¹. Le leader catholique belge saisit immédiatement la balle au bond : « J'ai énergiquement exprimé les mêmes sentiments en marquant que dans l'éventualité d'une guerre ils ne pourraient être mieux traduits que par une occupation simultanée de Liège et de Maastricht »². Monsieur Gericke ayant parlé dernièrement avec Lord Vivian de l'armée de campagne dont la Belgique pourrait disposer, celui-ci lui a appris que l'Angleterre avait promis à la Belgique de venir renforcer la garnison d'Anvers en cas de guerre³.

Au cours des échanges qui vont suivre entre le Baron Gericke d'une part et le Prince de Chimay d'autre part, les Belges vont se présenter comme les principaux demandeurs d'une collaboration militaire tandis que le Gouvernement de La Haye est beaucoup plus circonspect⁴. Bruxelles est surtout soucieux de déterminer si l'armée néerlandaise a l'intention de détacher des troupes pour protéger le passage de la Meuse à Maastricht, ce qui permettrait de couvrir au nord les nouvelles fortifications à ériger sur la Meuse. Le 2 février 1887, le ministre belge des Affaires étrangères dit au Baron Gericke que :

« (...) si le territoire de Maastricht devait être occupé par des troupes hollandaises ou ne devait pas l'être, il est clair que cela pourrait influencer sur la disposition des troupes belges. Je ne pense pas, ai-je ajouté, que votre gouvernement compte abdiquer sa souveraineté sur ces territoires et les laisser occuper ou traverser par l'un ou l'autre envahisseur sans aucune résistance ni protestation »⁵.

La réponse du ministre des Pays-Bas au Prince de Chimay est évasive :

« Oh, non, a repris le Baron Gericke, mais, nous avons si peu de troupes à mettre en campagne, nous avons tant de points à garder. Nous avons surtout l'établissement d'Utrecht qui vaut Anvers et peut-être plus encore, puisqu'à l'aide des inondations, il est vraisemblablement imprenable. Tout cela demande des troupes et nous en laisserait bien peu à faire manœuvrer sur d'autres points »⁶.

¹ MAEB, IND, III, Note d'Auguste Beernaert, chef de cabinet et ministre des Finances, Bruxelles, le 30 janvier 1887 ;

² *Ibidem.*

³ *Ibidem.*

⁴ Le Baron Gericke indique dans un rapport du 2 février 1887 que cette action combinée de défense est un axiome de la politique militaire belge car elle est « exprimée ici en tout temps ». *BPN*, 2de Periode, IV, 126, doc. n° 72, p. 103-104, Gericke (Bruxelles) à van Karnebeek (La Haye), le 2 février 1887.

⁵ MAEB, IND, III, Note du Prince de Chimay, Bruxelles, le 2 février 1887.

⁶ *Ibidem.*

Suite à cette entrevue, le Prince de Chimay confie son scepticisme quant à la suite des pourparlers avec les Pays-Bas. Il pense que le baron Gericke a rendu compte à la Haye de ses entretiens avec Mr Beernaert et le Baron Lambermont ; que peut-être sous l'emprise de ces conversations il a paru favorable à l'idée d'un concert au point de vue des positions militaires à arrêter mais que les scrupules de La Haye auront rapidement refroidi son ardeur¹. Une conversation ultérieure sur le même sujet fait cependant espérer au chef de la diplomatie belge que l'ouverture néerlandaise n'est pas définitivement lettre morte. Le Prince de Chimay met alors « cartes sur table » en dévoilant au Baron Gericke les souhaits de son Gouvernement :

« (...) tenez, mon cher Baron, voilà en termes peu diplomatiques ce qui est au fond de ma pensée, je vous le confie tout simplement. Verriez-vous un inconvénient à ce que parmi les nombreux voyageurs qui viennent constamment de chez vous à Bruxelles, il s'en trouve un qui étant officier de votre armée rencontre par hasard un officier de la nôtre en état comme lui de savoir en cas de conflit rapide où vous mettriez votre monde et où vous ne le mettriez pas ? C'est tout ce que nous aurions intérêt à savoir et vous aussi. Nous n'avons pas à avoir de secrets l'un pour l'autre dans une circonstance où nos intérêts ne pourraient être qu'identiques et ne pourraient pas être contraires ; et quel avantage ce serait pour vous comme pour nous de savoir d'avance sur quoi nous pourrions compter pour prendre les mesures militaires que nous aurions à prendre avec une vertigineuse rapidité »².

L'accueil rendu par le diplomate néerlandais à la proposition belge est positif selon le Prince de Chimay et ce dernier pense qu'il appuiera l'idée auprès de son Gouvernement. Mais la description de l'entrevue faite par Gericke à van Karnebeek donne un tout autre son de cloche :

« J'ai tâché d'éluder la réponse à cette ouverture, faisant observer que, bien que n'ayant aucune prétention aux connaissances militaires, je croyais cependant avoir déjà exposé assez exactement, bien que d'une manière générale, notre situation, les forces dont nous pouvions disposer et l'emploi qui pourrait en être fait. Le Prince revint néanmoins plusieurs fois à la charge, voulant savoir si je voyais un inconvénient à donner suite à l'idée qui venait d'être soumise. (...) Le Prince exprima l'espoir qu'en opérant cette transmission je voudrais bien en même temps l'appuyer. Je crois néanmoins devoir laisser V.E. juge de l'opportunité du petit arrangement suppédité (sic) par le Prince »³.

¹ *Ibidem.*

² MAEB, IND, III, Note du Prince de Chimay, Bruxelles, le 7 février 1887.

³ *BPN*, 2de Periode, IV, 126, doc. n° 75, p. 108-109, Gericke (Bruxelles) à van Karnebeek (La Haye), le 8 février 1887.

Devant ce peu d'enthousiasme du Baron Gericke à soutenir la proposition belge, la réponse de van Karnebeek était prévisible. Il lui demande de répondre diplomatiquement au ministre belge des Affaires étrangères que le Gouvernement des Pays-Bas ne conteste pas « l'utilité d'un concert » entre les deux pays mais qu'« il lui semble prématuré de préjuger des circonstances dans lesquelles ce conflit pourrait se produire »¹. A la fin du mois de février, le Gouvernement belge doit par conséquent déchanter. Le Baron Gericke confie à Beernaert que les alarmes belges ne sont pas partagées par son Gouvernement : « On admet qu'il y aurait intérêt à s'entendre dans certaines hypothèses – au moins en fait – mais le moment ne semble pas venu, même pour un échange officieux de vues. Voyez ce qui s'est passé en 1870, m'a dit M. de Gericke, nous avons fait sans entente ce dont nous aurions convenu et notre armée s'est massée sur la frontière prussienne tandis que la vôtre se concentrait au Sud »². Le Prince de Chimay est désappointé mais conclut cet échange diplomatique sur une note d'espoir : « (...) l'adhésion en principe du Gouvernement hollandais n'est pas sans valeur et il y a là beaucoup de terrain déblayé »³. Cet espoir sera pourtant continuellement déçu par la suite jusqu'au déclenchement de la Première Guerre mondiale si bien que du côté belge, les études militaires ultérieures considèrent comme acquis le fait que l'armée des Pays-Bas n'offrira aucune résistance dans la poche du Limbourg ou du moins que cette résistance sera de pure forme⁴. Ainsi, c'est avec un véritable soulagement que le général de Selliers de Moranville apprend en août 1914 que les Allemands ont finalement décidé d'épargner la neutralité des Pays-Bas⁵.

¹ BPN, 2de Periode, IV, 126, doc. n° 76, p. 109-110, van Karnebeek (La Haye) à Gericke (La Haye), le 16 février 1887.

² MAEB, IND, III, Note de Beernaert, Bruxelles, 19-20 février 1887. Sur ce sujet voir KLINKERT (W.), SCHULTEN (J. W. M.) et DE VOS (L.) (éd.), *Mobilisatie in Nederland en België, 1870-1914-1939*, Amsterdam, 1991.

³ MAEB, IND, III, Note du Prince de Chimay, Bruxelles, le 21 février 1887.

⁴ MRA, Fonds Moscou, 1106, BEGRAND (Joseph), lieutenant d'Etat-major, *Etude stratégique* [ca 1891]. La problématique intéresse aussi les Britanniques car elle pourrait conditionner leur lieu de débarquement sur le continent si les deux pays étaient violés à cette hauteur. Au moment des conversations belgo-britanniques de 1906, le chef du corps d'Etat-major belge Ducarne indique à l'attaché militaire britannique Barnardiston qu'il ne compte guère sur une résistance efficace de la part de l'armée néerlandaise. L'attaché militaire britannique partage l'avis des Belges [BDOW, III, doc. n° 6, p. 192, Barnardiston (Bruxelles) à Grierson (Londres), le 3 mars 1906]. Le même scepticisme britannique s'observe encore durant la crise de 1911 malgré les assurances néerlandaises. Suite à une reconnaissance de l'attaché militaire britannique à la frontière concluant à la médiocrité de la défense dans le Limbourg, le *Foreign Office* estime que les Hollandais n'y offriront qu'une résistance de façade. [BDOW, VIII, doc. n° 599, Johnstone (La Haye) à Grey (Londres), le 19 septembre 1911].

⁵ DE SELLIERS de MORANVILLE (A.), lieutenant général, *Le prélude et le début de la Guerre en Belgique en 1914*, Bruxelles, 1920 ; ID., *Du Haut de la Tour de Babel. Commentaire sur la préparation à la guerre et la situation stratégique de la Belgique en 1914*, Paris, Berger-Levrault, 1925, p. 182-188. Selliers note aussi avec une certaine amertume que le Souverain et le ministre de la Guerre ne lui ont pas communiqué immédiatement cette information essentielle [DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), lieutenant général de l'armée, chef de l'EMGA en 1914, *Contribution à l'histoire de la guerre mondiale (1914-1918)*, Bruxelles-Paris, Goemaere-Lavauzelle, 1933, p. 180]. Sur l'importance de la trouée du Limbourg dans les études militaires belges voir notre chapitre sur le dispositif d'interruption des chemins de fer belges dans ses relations avec le plan d'opérations.

La collaboration belgo-néerlandaise avortée dans l'œuf en 1887 révèle une fois de plus le fossé qui peut exister entre les souhaits militaires d'une part et les impératifs de la politique étrangère d'un pays d'autre part. L'opportunité d'une défense commune est pourtant débattue à plusieurs reprises dans des revues militaires néerlandaises, sans succès¹. En réalité, les avis diplomatiques favorables adressés en premier lieu à la Belgique au cours de l'année 1887 ne révèlent guère les opinions des milieux militaires des différentes Puissances garantes. Que ce soit du côté allemand, français ou anglais, ceux-ci sont beaucoup plus critiques et/ou prudents à l'égard de la politique militaire belge que ne l'ont laissé entendre dans un premier temps les diplomates accrédités à Bruxelles.

Du côté allemand, les quelques rapports conservés n'indiquent pas que l'on interprète en 1887 les fortifications de la Meuse comme un signe de défiance². Léopold II entend d'ailleurs éviter tout mouvement d'humeur outre-Rhin en sollicitant l'expertise allemande concernant l'épaisseur des murs et des voûtes en béton à adopter. Depuis la crise de l'obus torpille, les Allemands ont en effet procédé à des travaux de renforcement de leurs places fortes³. Le 24 avril 1887, Léopold II écrivait personnellement à son cousin Guillaume 1^{er} pour bénéficier de l'expérience allemande en la matière⁴. Guillaume Ier répond le 17 mai 1887. La réponse de l'Empereur allemand est plutôt inattendue car il profite de l'occasion qui lui est donnée pour confier à son cousin belge ses sentiments plus larges à l'égard de la politique défensive belge :

« Mais je ne voudrais pas attendre jusque là, pour attirer l'attention de Votre Majesté sur une autre question d'intérêt commun pour la Belgique comme pour l'Allemagne : je veux parler de l'augmentation de l'armée belge. Cette question est à mes yeux plus importante que celle des places fortes qui ne protègent que leur emplacement en y retenant l'armée tandis que la force insuffisante de l'armée laisse le pays à découvert⁵ ».

¹ KNOOP (W.J.), *Iets over de Belgische Maas-vestingen*, in *De Militaire Gids*, 1887, p. 321-350 ; KLERCK (R.A.), *Beschouwingen over de gedragslijn der neutrale mogendheden...*, in *Orgaan van de Vereeniging ter beoefening van de krijgswetenschap*, 1891/1892, p. 308-383 ; BOSBOOM (N.), *Beschouwingen over Nederlandsche gewapende neutraliteit bij een oorlog tusschen andere mogendheden*, 's-Gravenhage, 1888.

² Le rapport du ministre d'Allemagne Brandenburg daté du 3 mars 1887 résume le débat à la Chambre. Le diplomate allemand insiste sur l'argumentaire de Frère-Orban, notamment la nécessité qu'il y aurait d'augmenter les effectifs de l'armée si les forts étaient construits. Aucune allusion n'est faite quant à l'aspect « pro » ou « anti-allemand » des projets militaires belges. AW, Belgique n° 51, microfilm FNRS, Université de Liège, n° 10, REEL III 260/1 à 599/4, lettre du ministre d'Allemagne à Bruxelles, Brandenburg, au Prince von Bismarck, le 3 mars 1887.

³ ROLF (Rudi), *Die Entwicklung des deutschen Festungssystems seit 1870*, vollständige und bearbeitete Ausgabe des Manuskriptes, Tweede Exloermond, Fortress Books, 2000, p. 63-65.

⁴ AW, Belgique n° 51, microfilm FNRS, Université de Liège, n° 10, REEL III 260/1 à 599/4, lettre de Léopold II à l'Empereur d'Allemagne, Bruxelles, le 24 avril 1887.

⁵ MAEB, IND, III, Guillaume Ier à Léopold II, le 17 mai 1887.

Ce jugement n'est pas isolé en Allemagne. Une étude militaire sérieuse, jugée officieuse par les autorités belges, conclut elle aussi sa présentation des nouvelles mesures défensives belges par un avertissement à destination de Bruxelles. Aussi belles et résistantes soient les nouvelles fortifications belges, constate l'auteur anonyme de la brochure, elles seront bien faibles au regard des effectifs annoncés pour les défendre¹. Nous avons vu en effet qu'un des leitmotifs allemands depuis quelques années est le renforcement de l'armée belge. C'est encore l'avis partagé l'année suivante par l'attaché militaire allemand Schmettau qui complimente les projets belges en vue d'instaurer le service personnel obligatoire. Toutefois, le commentaire joint par le ministre d'Allemagne Alvensleben concernant le rapport de son collègue militaire n'est pas dénué d'intérêt. Alvensleben note que le service personnel est défendu par des éléments libéraux plutôt favorables à la France tandis que le Gouvernement clérical actuel y est plutôt opposé. Or, note-t-il, ce Gouvernement n'est pas composé « d'éléments favorables à la France »². Si les libéraux devaient retourner au Gouvernement pour leur campagne en faveur du service personnel, commente cyniquement Alvensleben, cela ne serait certainement pas favorable aux intérêts allemands³. La légation allemande à Bruxelles accorde en effet au cours de ces années un intérêt tout particulier au fait de savoir si la société belge et plus spécialement les milieux de l'armée ne sont pas progressivement gagnés par des tendances francophiles ou socialisantes⁴.

Mise à part cette question d'effectifs, ce tableau sans vagues des relations belgo-allemandes laisserait croire que jamais aucun soupçon n'a surgi dans les milieux militaires allemands concernant les fortifications de la Meuse. En réalité, un rapport de l'attaché militaire allemand à Paris jette le doute peu de temps après le vote des Chambres belges du 14 juin 1887. Selon ce rapport qui ne cite pas ses sources, le général Boulanger aurait proposé dans une correspondance privée avec les généraux belges Van der Smissen⁵, Brialmont, Pontus¹ et

¹ *Heeresverfassung und Maasbefestigung in Belgien (1887)*, Berlin, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, 1887, p. 74-83 ; Note de l'historien allemand Schwertfeger à propos de cette publication, 21 septembre 1918, AW, Belgique n° 51, microfilm FNRS, Université de Liège, n° 11, REEL III 600/3 à 603/3.

² AW, Belgique n° 51, microfilm FNRS, Université de Liège, n° 10, REEL III 260/1 à 599/4, Alvensleben (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 28 juin 1888.

³ *Ibidem*.

⁴ GOTOVITCH (J.), *La légation d'Allemagne et le mouvement flamand entre 1867 et 1914*, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, 1967, II, p. 438-478.

⁵ VAN DER SMISSEN Alfred-Louis-Adolphe, baron (1823-1895), Officier belge. Commandant du Corps des Volontaires belges au Mexique (1864-1867). Commandant du 1^{er} Régiment de Grenadiers de 1870 à 1875. Commandant de la 9^e brigade d'Infanterie de 1875 à 1877. Commandant de la 4^e Division d'Infanterie de 1877 à 1882. Commandant de la 2^e circonscription militaire de 1882 à 1890. Il atteint le grade de lieutenant-général de l'Infanterie. Il est nommé en 1883 aide de Camp du Roi Léopold II. LECONTE (Louis), *Les deux généraux*

d'autres que des fonds français assument pour un tiers les frais de construction des forts de la Meuse. Le successeur de Boulanger à la tête du ministère de la Guerre le général Ferron aurait cependant fait machine arrière dès son arrivée à la tête du département. Afin de ne pas perdre le soutien financier français, un émissaire gouvernemental belge aurait alors concédé en échange de « mettre une partie des forts de la Meuse à la disposition des troupes françaises en temps de guerre ». Jusqu'à présent, la réponse du général Ferron n'aurait pas encore été communiquée à la Belgique, conclut depuis Paris l'attaché militaire allemand². Ces soupçons, sans doute tirés directement ou indirectement de la presse parisienne, sont tournés en dérision début juillet par Moltke en personne. Dans une lettre à Bismarck, le chef d'Etat-major allemand écrit que la thèse de l'attaché militaire à Paris est « très difficile à croire » car « l'occupation des forteresses belges par les troupes françaises signifierait la livraison du pays à la France »³, ce qui n'entre absolument pas dans les intentions du Gouvernement belge. Qui plus est, confirmant l'absence d'intérêt pour la Belgique dans le plan allemand à cette époque⁴, Moltke déclare sans ambages qu'un passage français en Belgique ne constitue pas un danger pour l'Allemagne :

« Une traversée des Français en Belgique, avec ou sans l'aide belge, ne constitue pas pour nous une menace particulière en soi et ne changerait d'ailleurs pas les mesures préparées à l'avance pour un cas de guerre »⁵.

Vander Smissen, Bruxelles, L'Avenir, 1947 (collection d'histoire militaire belge) ; VANDER MENSBRUGGHE (André), « VAN DER SMISSEN Alfred-Louis-Adolphe », in *BN*, XXII, 1914-1920, col. 339-344

¹ PONTUS Charles (1829-1907), Officier belge. Il atteint le grade de lieutenant-général de l'Infanterie. Ministre de la Guerre de 1884 à 1893. Inspecteur général des Gardes Civiques du Royaume de 1893 à 1907.

² AW, Belgique n° 51, microfilm FNRS, Université de Liège, n° 10, REEL III 260/1 à 599/4, copie du rapport de l'attaché militaire allemand à Paris daté du 24 juin 1887. *Auswärtiges Amt* (26 juin 1887).

³ AW, Belgique n° 51, microfilm FNRS, Université de Liège, n° 10, REEL III 260/1 à 599/4, Moltke chef des General-Stabes der Armee à Bismarck, Creisau, le 6 juillet 1887.

⁴ Voir notre chapitre sur la Belgique dans le plan allemand.

⁵ *Ibidem*. Ce désintérêt pour la Belgique se remarque également dans les ouvrages d'anticipation militaire dont certains ne prennent même pas la peine de mentionner la Belgique comme un hypothétique théâtre des opérations. C'est le cas de KOETTSCHAU, *Der nächste deutsch-französische Krieg*, Strasbourg, 1886. C'est surtout le cas d'un ouvrage publié à quatre reprises entre 1879 et 1894 : [BONIN (Udo von)], *Die Befestigung und Vertheidigung der deutsch-französischen Grenze. Der deutschen Armee dargestellt von einem deutschen Offizier*, Berlin, Ernst Siegfried Mittler & Sohn, 1879, 35 p. Nous ignorons la date de la 2e édition. Une troisième édition remaniée de 37 pages est parue chez Mittler en 1887. Elle est commentée dans *La Belgique militaire*, 15 mai 1887, p. 650-652. Enfin une 4e édition remaniée et augmentée par le major von Donat paraît en 1894 : [BONIN (Udo von)], *Die Befestigung und Vertheidigung der deutsch-französischen Grenze*. 4e édition revue et augmentée par le major F. Maria von Donat, du 1er régiment hanovrien d'Infanterie, n° 74, Berlin, Mittler, 1894, 50 p. Dans les trois éditions que nous avons consultées, le théâtre de la guerre prochaine est la Lorraine. Le passage des Allemands par la Belgique est jugé trop excentrique car les Français auraient largement le temps de prendre des contre-mesures en Lorraine. Néanmoins dans la 4e édition, l'auteur fait remarquer (p. 44) que les emplacements des forts élevés récemment par la France sur sa frontière nord indiquent que les Français ne s'attendent plus à un passage allemand à travers la Belgique. Ces forts sont plutôt conçus selon l'auteur dans un but offensif.

Le 16 juillet 1887, l'attaché militaire allemand présent à Bruxelles revient sur l'information de son collègue de Paris qu'il juge lui aussi totalement invraisemblable. Il est persuadé en tous les cas que le Gouvernement belge refuserait toute offre de ce genre. L'attaché militaire analyse ensuite les personnalités des généraux belges mis en cause. Pour aucun, il ne distingue des indices suffisants qui permettraient de conclure à un tel accord secret¹.

Des fiches biographiques sur les officiers belges émaillent régulièrement les rapports de l'attaché militaire². Parmi les officiers de confiance auprès de la légation allemande, figure le lieutenant général Nicaise³. Ce dernier n'hésite pas à se présenter auprès du personnel diplomatique allemand comme un ami sincère de l'Allemagne et à louer la qualité du matériel d'artillerie produit par l'usine Krupp. En avril 1888, ce dernier confie par ailleurs au ministre d'Allemagne que la Belgique aurait tout intérêt dans le cadre d'une guerre à s'allier avec le Reich. Il pense d'ailleurs que dans le cadre d'une guerre franco-allemande, l'Allemagne n'a aucun intérêt à violer la neutralité belge tandis que la France est dans une situation telle qu'elle sera presque forcée de choisir le chemin de Belgique. Nicaise déclare que « la trouée de Charleroi » sera l'objectif principal des troupes françaises, raison pour laquelle il indique au diplomate allemand que la fortification de la ligne de la Meuse n'est que la première étape de la protection du territoire. « La fortification de Charleroi devra suivre comme une nécessité incontournable »⁴. Selon le rapport de la légation transmis à Bismarck suite à cette entrevue, van der Smissen est également connu pour ses sympathies envers l'Allemagne. Quant au ministre de la Guerre Pontus, une connaissance l'aurait entendu prononcer distinctement ces paroles : « Dans une guerre franco-allemande, la Belgique constituera le flanc droit de l'armée allemande ». Enfin, la légation note que le service personnel obligatoire permettra l'adjonction « d'éléments flamands » à l'armée, ce qui y consolidera les sympathies allemandes⁵.

¹ AW, Belgien n° 51, microfilm FNRS, Université de Liège, n° 10, REEL III 260/1 à 599/4, Schmettau (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Berlin), le 16 juillet 1887.

² Le dossier n° 54 des « Archives Belgique » de la *Wilhelmstrasse* rassemble plusieurs exemplaires de rapports consacrés au personnel militaire belge. AW, Belgien n° 54, microfilm FNRS, Université de Liège, n° 15, REEL IV 263/4 à 263/5.

³ NICAISE (Alexandre Guillaume), Baron (1827-1902). Officier belge qui atteint le grade de lieutenant général de l'Artillerie. Chef du cabinet du ministre de la Guerre de 1880 à 1885, inspecteur général de l'artillerie de 1885 à 1891. Le lieutenant général Nicaise est commandant de la 2^e circonscription militaire de 1891 à 1892. Il est par ailleurs aide de camp du Roi Léopold II de 1883 à sa mort en 1902. ENGELS (A.), *Nicaise (Alexandre-Guillaume)*, dans *Biographie coloniale belge*, IV, 1955, p. 655-656

⁴ AW, Belgien n° 51, microfilm FNRS, Université de Liège, n° 10, REEL III 260/1 à 599/4, légation d'Allemagne (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 6 avril 1888.

⁵ *Ibidem*.

Malgré quelques soupçons vite démentis, l'on trouve donc peu de traces d'un jugement allemand négatif à l'égard des forts de la Meuse en 1887. Cette absence de méfiance est somme toute naturelle. La Belgique n'a-t-elle pas démontré à maintes reprises depuis 1850 sa volonté farouche de préserver son indépendance, particulièrement contre les ambitions françaises¹ ? Mais à la fin de l'année 1888, le très informé Baron von Holstein, directeur de la politique au ministère allemand des Affaires étrangères, émet déjà un avis plus mitigé au ministre de Belgique le Baron Greindl :

« On me parle bien souvent de notre situation militaire depuis que je suis à Berlin. C'est toujours sur le ton d'une conversation non officielle et de façon à ce qu'il me soit impossible de dire qu'il y ait la moindre tentation de pression de la part du Gouvernement allemand ni même qu'on hasarde jamais un conseil ; mais on met à me questionner une insistance qu'il serait déraisonnable d'attribuer à la simple curiosité. Hier encore le directeur politique, M. de Holstein, m'a longuement interrogé sur le général Van der Smissen, sur le général Nicaise, sur le général Brialmont, sur les chances de voir adopter le service personnel en Belgique et sur les fortifications de la Meuse. Il s'est borné à me faire parler et ne m'a rien dit lui-même sauf sur le dernier point. D'après lui, l'opinion de l'Etat-major allemand n'est pas bien fixée sur les fortifications de la Meuse. Il ne peut pas être question, dit-il, d'une violation de la neutralité belge par l'Allemagne ; mais si les Français franchissaient notre frontière, nous serions bien forcés de la passer aussi. 'Les Français, qui, dans tous les cas, auraient l'avance, ne pourraient-ils pas se rendre maîtres de vos forts et s'en servir contre les armées allemandes et belges réunies ?' »²

Holstein en profite pour confier à Greindl que l'Etat-major allemand « a une très haute idée du général Nicaise », ce qui confirme bien la réputation germanophile de l'officier belge. Cette confiance demeure en soi anecdotique car il est manifeste qu'à cette époque, la problématique du « passage par la Belgique » intéresse très peu Berlin. Les papiers von

¹ Ce jugement transparaît très bien dans les ouvrages du capitaine allemand Fritz Hoenig. HOENIG (F.), *Die politische und militärische Lage Belgiens und Hollands im Rucksicht auf Frankreich und Deutschland. Eine Studie*, Berlin, Luckhardt, 1878, p. 43-45. Dans cet ouvrage, le capitaine déclare que les Allemands ne laisseront pas le temps à la France d'attaquer par la Belgique car ils porteront immédiatement la guerre en France : « Si l'Allemagne laissait passer les Français en Belgique, elle devrait elle-même passer en Hollande, et la lutte aurait très probablement lieu sur la terre belge ; mais l'Allemagne ne commettra pas la faute d'attendre jusqu'à ce que les Français se soient portés vers le Nord ; il est sûr que les Allemands mobiliseront leurs régiments plus tôt que les Français, et que de cette façon l'armée française qui voudrait porter la guerre en Belgique sera obligée de l'accepter sur son propre territoire » [*Idem*, p. 49-50]. Dans un ouvrage paru l'année suivante, le capitaine Hoenig répète son jugement favorable à l'égard de la Belgique : « Chaque pierre que les Belges ont employée dans la construction du camp retranché d'Anvers protège autant le Bas-Rhin que leur propre patrie ». Cette fois il admet que la violation de la neutralité belge par la France est possible : « Pour se rendre sur le front du Nord, les Français auront un plus court trajet à parcourir que les Allemands. Il en résulte qu'une partie de leur armée y sera plus rapidement concentrée que les troupes de ceux-ci, même dans le cas où elles auraient l'avance dans la mobilisation et la concentration. Les Français peuvent donc envahir la Belgique dès le début des hostilités, avec des forces inférieures aux nôtres ». HOENIG (F.), *Die Wehrkraft Frankreichs im Jahre 1885*, Berlin, Luckhardt, 1879, cité et traduit d'après *La Belgique militaire*, 25 mai 1879, p. 655 et p. 659.

² MAEB, IND, IV, Greindl (Berlin) au Prince de Caraman-Chimay (Bruxelles), le 27 novembre 1888.

Holstein sont par exemple totalement muets sur ce sujet pour tout le XIXe siècle à l'exception notable d'une rumeur véhiculée en marge de l'affaire Dreyfus à la fin de l'année 1894. Pendant l'instruction du procès, la presse française antidreyfusarde fait courir le bruit que le capitaine incriminé aurait livré à l'Allemagne un plan offensif français à travers la Belgique, détaillant notamment les principales routes militaires que le Haut commandement souhaite emprunter¹. Le Comte Georg Herbert zu Munster, ambassadeur allemand à Paris, communique cette information à Holstein le 27 décembre 1894 sans y attacher du reste beaucoup d'intérêt. En revanche, il note que le ministre belge à Paris le Baron d'Anethan est très excité par l'information².

Cette rumeur liée à l'affaire Dreyfus serait elle aussi à verser dans les conversations diplomatiques secondaires si les cercles diplomatiques allemands et le Kaiser Guillaume II en personne ne s'en étaient emparés au début de l'année 1895. Le 17 janvier 1895, le Baron Greindl rapporte à Bruxelles que la veille, au cours d'un bal organisé par l'ambassadeur d'Autriche-Hongrie, un diplomate allemand sérieux et d'ordinaire bien informé lui avait rapporté que « le capitaine Dreyfus a été condamné par le conseil de guerre de Paris pour avoir livré au général Brialmont un plan français consistant à s'emparer de Namur pour en faire une base d'opérations contre l'Allemagne »³. Greindl qualifie immédiatement cette information d'« invraisemblable » ; son sentiment est partagé par le ministre belge des Affaires étrangères : « Aucune allusion, même la plus indirecte, n'a transpiré ici soit dans la presse soit dans le monde ; et au département de la Guerre, qui eût dû, semble-t-il, en être le premier avisé, si elle avait eu le moindre fondement de vérité, cette nouvelle a causé un étonnement non moins vif qu'au département des Affaires étrangères. J'ai tout lieu de croire, Mr le Baron, que cette « histoire » n'est que la conséquence de l'ignorance dans laquelle on se trouve des véritables motifs de la condamnation du capitaine Dreyfus. Cette ignorance absolue permet, en effet, aux esprits inventifs de se livrer à mille suppositions plus extraordinaires les unes que les autres »⁴.

Malgré l'incrédulité belge, la rumeur est persistante. Quelques jours plus tard, Greindl reçoit à nouveau la visite de son informateur qui préfère rester anonyme mais auquel le Baron accorde

¹ Le journal français « La Justice » fondé par Georges Clemenceau, dreyfusard convaincu, indique notamment à la mi-novembre 1894 que la *Dépêche de Toulouse* fait courir cette fausse information. *La Justice*, le 14 novembre 1894, coupure de presse dans MAEB, IND, V.

² *Holstein Papers*, III, Georg zu Munster (Paris) à Holstein (Berlin), le 27 décembre 1894.

³ MAEB, IND, V, Greindl (Berlin) au Comte de Mérode Westerloo (Bruxelles), le 17 janvier 1895.

⁴ MAEB, IND, V, Comte de Mérode Westerloo (Bruxelles) à Greindl (Berlin), le 23 janvier 1895.

visiblement une grande confiance : « Je regrette qu'une promesse formelle m'empêche de vous faire connaître le nom de mon interlocuteur ; c'est un diplomate de grand mérite qui réside depuis de longues années à Berlin et qui est toujours très au courant de ce qui se passe¹. Il est inadmissible que la communication qu'il m'a faite ne repose pas sur une base sérieuse »². D'après ce mystérieux informateur, le Kaiser Guillaume II aurait appris que le capitaine Dreyfus avait été condamné pour avoir livré un plan français impliquant une agression contre la Belgique ; mais ce ne serait pas au Gouvernement belge qu'il l'aurait donné comme il l'avait cru au départ ; ce serait à une puissance tierce. L'informateur s'étonne cependant que Guillaume II n'ait pas encore pris la peine d'en informer la Belgique, ce qui indique peut-être que « Sa Majesté ne donnera pas suite à son projet »³. Le 30 janvier 1895, l'Empereur d'Allemagne se décide enfin à confier au ministre de Belgique les informations qu'il possède :

« L'Empereur m'a fait l'honneur de me parler hier au soir et de me confirmer, en y ajoutant de nouveaux détails, l'information contenue dans mon rapport du 26 de ce mois (...). Sa Majesté m'a dit : 'Savez vous pourquoi Dreyfus a été condamné ? » et sans me laisser le temps de répondre, l'Empereur a repris : 'Les Français veulent envahir la Belgique, s'emparer des forts de la Meuse et en faire une base d'opérations pour se porter sur Aix-la-Chapelle. Je comprends maintenant pourquoi les Français étaient satisfaits de la construction de vos forts. C'est pour avoir trahi ce secret que Dreyfus a été condamné. Je n'ai pas vu cela noir sur blanc, mais j'ai assez de preuves pour n'avoir pas de doute. J'ai fait insister à différentes reprises par Münster [ambassadeur à Paris] pour que le jugement de Dreyfus soit public, afin de mettre un terme aux faux bruits répandus sur l'ambassade d'Allemagne. Le Gouvernement français s'y est obstinément refusé, parce qu'il n'aurait pas pu obtempérer à cette demande sans se compromettre lui-même. Quand j'ai eu cette information, j'ai fait visiter par mes agents la frontière franco-belge. Ils m'ont rapporté que dans toutes les gares françaises voisines de la Belgique, on vient de construire de nouveaux quais pour l'embarquement des troupes'. J'ai demandé à l'Empereur s'il m'autorisait à écrire ce qu'il venait de me dire. Sa Majesté m'a répondu : 'Sans doute. Il est bon que le Roi et le Gouvernement belge soient avertis. Prenez seulement vos précautions pour que cela ne soit pas divulgué. Ce n'est pas moi qui suis le voisin dangereux' »⁴.

Un peu plus tard dans la soirée, Greindl rencontre son premier informateur souhaitant conserver l'anonymat. Greindl lui déclare d'emblée que l'Empereur s'était enfin décidé à lui parler de l'affaire Dreyfus. Voyant qu'il ne risquait plus de commettre une indiscretion, son interlocuteur lui confie qu'il tenait aussi la nouvelle de Guillaume II en personne. Toutefois

¹ Cette description pourrait correspondre à von Holstein lui-même.

² MAEB, IND, V, Greindl (Berlin) au Comte de Mérode Westerloo (Bruxelles), le 26 janvier 1895.

³ *Ibidem*.

⁴ MAEB, IND, V, Greindl (Berlin) au Comte de Mérode Westerloo (Bruxelles), le 31 janvier 1895.

Greindl lui fait remarquer que ce dernier ne lui a pas nommé la puissance à laquelle Dreyfus a livré le plan français et qu'il ne comprend pas laquelle ce peut être puisque ce n'est ni l'Allemagne, ni l'Italie, ni la Belgique. Le diplomate allemand réplique qu'il a fait la même observation au Kaiser qui n'a pas répondu directement mais a dit : « Vielleicht durch Russland par une cochonnerie »¹. L'interlocuteur de Greindl en a conclu que le plan a été donné à un agent russe et qu'une seconde trahison commise en Russie l'a livré à l'Allemagne. « Il semble en effet, conclut Greindl, que les paroles de l'Empereur ne sont pas susceptibles d'une autre interprétation »².

Cet épisode, malgré les nombreuses incertitudes laissées par les propos vagues de l'Empereur d'Allemagne, a un impact durable sur l'état d'esprit de Greindl qui adoptera systématiquement à l'avenir un sentiment de méfiance à l'égard de la France dans toute sa correspondance³. Ces conversations diplomatiques en marge de l'affaire Dreyfus sont également révélatrices du changement d'opinion qui se fait jour en Allemagne à l'égard des fortifications de la Meuse : n'ont-elles pas en définitive été élevées contre l'Allemagne semble suggérer à demi-mot l'Empereur ? C'est en tout cas l'avis du successeur de Waldersee à la tête de l'Etat-major allemand, le général von Schlieffen. Alors que les forts de la Meuse sont pratiquement achevés, Schlieffen écrit en 1892 dans une note personnelle que si la place d'Anvers a été construite contre la France, en revanche, Liège et Namur ont été fortifiés « naturellement contre les deux voisins, mais plus majoritairement contre l'Allemagne »⁴. Schlieffen conservera ce jugement jusqu'à la veille de la guerre. Ainsi dans un mémoire daté du 28 décembre 1912 mettant en scène une guerre contre la France et la Russie, Schlieffen s'exprime de façon encore plus dure :

¹ *Ibidem.*

² *Ibidem.*

³ Dans une note adressée en juillet 1901 en vue de collecter des informations de première main pour la commission civile et militaire belge, l'ambassadeur belge continue à accrédi-ter la probabilité d'un passage français en Belgique sur la base des informations impériales de 1905. MAEB, IND, VI, Note de Greindl (Berlin) à la direction politique des Affaires étrangères, le 6 juillet 1901.

⁴ BOETTICHER (Friedrich von) (Generalmajor), *Der Lehrmeister des neuzeitlichen Krieges*, in COCHENHAUSEN (Friedrich von) (Generalleutnant a. D.) (dir), *Von Scharnhorst zu Schlieffen (1806-1906), hundert Jahre preußisch-deutscher Generalstab. Auf Veranlassung des Reichswehrministeriums bearbeitet von aktiven und ehemaligen Offizieren des Reichsheeres*, Berlin, Mittler und Sohn, 1933, p. 264. Friedrich Boetticher a eu accès aux archives personnelles de Schlieffen pour rédiger son article apologétique. Il est possible cependant que la date de 1892 soit un peu avancée par l'auteur car d'après un autre historien ayant eu accès aux archives de Schlieffen aujourd'hui disparues, Schlieffen émet des considérations similaires sur la Belgique dans une note d'avril 1891 à propos d'une alliance austro-allemande contre la France. BA-MA, RH61/347, DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan*, [ca 1935-1939], p. 58-59.

« Cet Etat [la Belgique] a la réputation d'être neutre mais il ne l'est pas en réalité. Il a transformé il y a plus de trente ans Liège et Namur en très importantes places fortes, pour empêcher une incursion allemande sur son sol, mais contre la France sa frontière est restée ouverte. Les Français pourraient dès lors selon leur bon plaisir fortifier l'occupation de cette position, que les Belges font mine de vouloir tenir entre les deux forteresses »¹.

Sur le plan de la valeur militaire, les forts de la Meuse n'ont pas non plus acquis au fil des ans une réputation de grande efficacité militaire au sein du Grand-Etat major allemand. Les archives allemandes, quoique très lacunaires, conservent un rapport de renseignement daté de 1908 sur les fortifications belges et néerlandaises, précisément au moment où Moltke le Jeune met en œuvre son idée d'un *Handstreich* sur Liège². A côté des descriptions purement techniques, le document est intéressant car il formule à diverses reprises des jugements sur le rôle et le degré de résistance qu'il faut escompter de la part des forts belges³.

Concernant l'utilisation qu'en fera l'armée belge, le document allemand s'exprime comme suit : « Les fortifications belges de la Meuse interdisent les routes qui, sur le territoire belge, relient l'Allemagne et la France par les vallées de la Meuse et de la Sambre, et commandent la partie correspondante de la voie ferrée Cologne – Paris. Elles peuvent servir à l'armée belge de double tête de pont et de points d'appui pour une offensive directe sur le flanc ou les derrières d'une armée traversant au sud de la Meuse le territoire belge ». Le jugement sévère sur la valeur de la ligne fortifiée démontre à quel point la résistance belge était considérée comme une quantité négligeable par l'Etat-major allemand :

« Liège et Namur sont entourés d'ouvrages avancés, composés de forts cuirassés, grands ou petits, d'organisation moderne. Mais ces places ne sont pas capables d'une longue résistance, car les intervalles des forts ne sont nullement organisés ni préparés, et les garnisons sont trop faibles. Les ouvrages existants sont donc à considérer plutôt comme des forts d'arrêt, réduits à leurs propres moyens, bien que, par leur bonne adaptation au terrain, ils puissent se prêter réciproquement un certain secours. Sur la rive droite de la Meuse, leur coopération est gênée par le terrain, défavorable à la défense, couvert et creusé de ravins profonds. L'adversaire peut, dans bien des cas,

¹ Schlieffens *Denkschrift vom 28 Dezember 1912 über einen Krieg mit Frankreich und Russland*, in RITTER (Gerhard), *Der Schlieffenplan. Kritik eines Mythos*, Munich, Verlag R. Oldenbourg, 1956, p. 186.

² Voir notre chapitre sur la Belgique dans le plan allemand après Schlieffen.

³ BA – MA, PH3/630 Geheim ! Nr. 544 (coin supérieur droit). *Die belgischen und holländischen Befestigungen und die Grundsätze ihrer Verteidigung*, mit Karten. Enthält auch: Angaben über belgische und holländische Geschütze. Couverture bleue solidement cartonnée. Il semble qu'il s'agisse de documents destinés à être emportés en campagne en cas de guerre. En effet, sur la couverture, des étiquettes blanches collées indiquent encore : « Im Mobilmachungsfalle bestimmt für ... » (nom à compléter) et « Für die Geheimhaltung und sichere aufbewahrung ist jeder Empfänger persönlich verantwortlich ». Sur la page de garde dans le coin supérieur gauche : « Großer Generalstab. 4. Abteilung. » Le résumé et les citations qui suivent sont tirés de ce document.

s'avancer à couvert jusqu'aux forts. La dotation des forts en artillerie ne pare pas à ces défauts car près des 3/4 des pièces cuirassées de combat sont de plein fouet. Le reste est formé par des obusiers de 21 cm. (...) Les défenses du fossé, quand elles sont à 2 étages, peuvent être détruites par les explosifs. Toutes les embrasures ne sont pas pourvues de canons ».

Les places de Liège, Huy et Namur sont ensuite considérées isolément par l'étude allemande. La défense des intervalles des forts de Liège et Namur appelle naturellement l'attention de l'auteur. A Namur, la forteresse dispose de « 6 batteries de 8 cm de canons Wahrendorff, de 3 batteries de 8,7cm de canons Krupp, de 3 batteries d'obusiers de 8,7cm à 4 pièces. En outre, il y aurait 32 pièces à tir rapide de 5,7 cm. On a commencé l'organisation d'un parc aérostatique ». A Liège, qui constitue le principal objectif allemand « à 28 kilomètres de la frontière (...) près d'Aix-la-Chapelle », les intervalles paraissent mal défendus : « Pour la défense des intervalles – à notre connaissance – il n'y a que de vieilles pièces de campagne et des mortiers de 8,7 cm. On a pensé à donner des mitrailleuses, et on a commencé l'organisation d'un parc aérostatique ». Enfin, le petit fort de Huy est de loin celui qui est considéré comme le plus vulnérable par l'Etat-major allemand. Nous avons vu précédemment dans notre chapitre sur les ponts de la Meuse que Schlieffen estime dans son mémoire rédigé en 1905-1906 que « la citadelle de Huy pourra être prise ou neutralisée facilement »¹. L'étude de 1908 confirme en tous points ce jugement :

« A mi-chemin entre Namur et Liège, dominé de tous côtés par des hauteurs, Huy est un barrage de la route et de la voie ferrée, qui a été établi au commencement du 19^e siècle. En amont comme en aval de cette forteresse démodée, et sans force appréciable de résistance, il y a, entre Namur et Liège, un nombre important de points de passage de la Meuse non gardés ».

Cet extrait confirme par ailleurs l'intérêt allemand pour les ponts secondaires négligés par la défense belge. Cette étude allemande des forts belges possède un autre intérêt pour nos recherches : il se trouve qu'elle a été subtilisée par les services de renseignement français. La partie concernant les forts belges a été traduite en français et conservée dans les archives du 2^e Bureau². Le Bureau français chargé du renseignement ne manque pas de noter que le

¹ SCHLIEFFEN, *mémoire pour une guerre contre la France*, Berlin, décembre 1905, in RITTER (Gerhard), *Der Schlieffenplan. Kritik eines Mythos*. Mit erstmaliger Veröffentlichung der Texte und 6 Kartenskizzen., Munich, Verlag R. Oldenbourg, 1956, p. 162. Terence Zuber propose également une édition critique du document en anglais. Sa version est identique à celle de Gerhard Ritter: ZUBER (Terence), *German War Planning, 1891-1914: Sources and Interpretations*, Woodbridge, Boydell Press, 2004, p. 192.

² « Le 2^e Bureau et la Direction du Génie sont en possession d'un exemplaire (texte allemand) du travail secret du Grand Etat-major allemand, en date de 1908, sur les forteresses belges et hollandaises. On transmet ci-joint la traduction du travail sur les forteresses belges – la traduction de la deuxième partie (fortifications de la Hollande)

document subtilisé porte la mention « ‘destiné pour le cas de mobilisation’ (...) ce qui prouve qu’en 1908 les Allemands prévoyaient la possibilité d’un théâtre d’opérations en Belgique, voire même en Hollande »¹.

Du côté français, de nettement négatifs, les commentaires sur les forts de la Meuse ont progressivement évolué vers un avis plus nuancé. Dans le courant du mois de mai 1887, l’attaché militaire Lebon et le nouvel ambassadeur Bourrée ont l’occasion de converser tous deux avec le général Brialmont. Ce dernier insiste à nouveau auprès de ses deux interlocuteurs pour présenter les forts de la Meuse comme des ouvrages tournés uniquement contre l’Allemagne, ce qui appelle de la part du commandant Lebon le commentaire suivant : « La partie de cette conversation relative à la question de la Meuse, au rôle qu’elle pourrait jouer dans une prochaine guerre franco-allemande, à la probabilité de voir une attaque secondaire des Allemands se produire à travers la Belgique, [...] est la répétition de ce que le général m’a dit à plusieurs reprises depuis deux ans, et dont j’ai rendu compte notamment dans mes rapports confidentiels »².

Brialmont précise également que les Belges devront sans doute faire appel à du matériel étranger pour la construction des forts. Le nouvel ambassadeur n’y voit pas d’objection à condition que la Belgique revoie sa politique de préférence à l’égard du matériel d’artillerie allemand. L’inspecteur général de l’Artillerie Nicaise est pointé du doigt par les diplomates français pour ses relations un peu trop privilégiées avec l’usine Krupp³. Tout comme les Allemands, les Français s’inquiètent aussi de la capacité des Belges à garnir en hommes les forteresses de la Meuse. Cet argument apparaît nettement au cours des débats parlementaires et l’attaché militaire est très étonné d’entendre de la bouche du ministre belge de la Guerre le général Pontus qu’une armée de 130.000 hommes est considérée comme suffisante pour occuper à la fois Anvers et la Meuse sans entraver pour autant l’action de l’armée de campagne. D’après un informateur « de la véracité duquel il a tout lieu d’être sûr », Lebon écrit à Paris qu’il est très vraisemblable que la Belgique ait reçu de la part de l’Angleterre une promesse formelle pour l’envoi d’un corps expéditionnaire de 30.000 hommes en cas de violation de sa neutralité. C’est moins que par le passé mais cela expliquerait les paroles du

sera transmise ultérieurement. Le travail datant de 1908 est déjà ancien ; beaucoup de travaux ont été faits depuis cette époque ». SHD/DAT, 7N 1165, Liasse II : Fortifications de la Meuse, Note du 2^e Bureau, Allemagne, le 7 mars 1912.

¹ *Ibidem*.

² SHD/DAT, 7N 1153, Lebon (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), le 24 mai 1887.

³ *Ibidem*.

général Pontus à la Chambre¹. Il s'agit bien entendu d'une rumeur car jamais aucune promesse formelle d'assistance ne fut adressée par le *Foreign Office* à la Belgique, tout au plus la vague assurance que le sort de la Belgique en cas de guerre ne laisserait pas l'Angleterre indifférente. Détail significatif, alors que des demandes de renseignements sur les armements belges ont été faites par Paris et Berlin, Londres fait mine de ne pas s'intéresser davantage aux armements belges².

Toutefois, le commandant Lebon continuera à croire jusqu'à son départ de Bruxelles que Londres avait bien promis en 1887 le concours de 30.000 soldats britanniques pour assurer la garde d'Anvers. En septembre 1891, Lebon commente un article paru dans *L'Etoile belge* du 25 septembre 1891 à la suite du décès du colonel Baron Auguste Lahure. Cet article relate notamment une conversation de l'officier belge avec Moltke lors d'un voyage qu'il aurait effectué avec Léopold II à Berlin en octobre 1890. A son retour en Belgique, Lahure aurait consigné cet entretien dans une petite brochure parue à une vingtaine d'exemplaires numérotés. La rédaction du journal *La Meuse* en aurait acquis un numéro. Au cours de la conversation avec Lahure, Moltke aurait exprimé son vif étonnement concernant la décision belge d'édifier des forts sur la Meuse, arguant que la Belgique ne disposerait plus désormais d'une armée de campagne efficace puisque tous ses effectifs seraient utilisés à l'avenir dans la défense des forts d'Anvers, Liège et Namur. L'attaché militaire français commentant l'article de *L'Etoile belge* indique au ministre de la Guerre que Moltke semble donc ignorer la promesse de l'Angleterre faite à la Belgique de lui fournir 30.000 hommes pour la protection d'Anvers³. Bien entendu, il s'agit ici d'un article qui s'inscrit parfaitement dans la campagne menée par Frère-Orban contre les fortifications de la Meuse. L'homme d'Etat n'a toujours pas digéré le vote de 1887 et se sert manifestement de la presse libérale pour protester une dernière fois contre les forts à la veille de leur inauguration. Quoiqu'il en soit, le ministre de France à Bruxelles Bourrée considère les propos de Lahure, qui sont rapportés également dans un article de *La Meuse* du 25 septembre 1891, comme authentiques. Ils viennent selon lui confirmer la parfaite loyauté de la Belgique contre les accusations mensongères apparues ces dernières années dans la presse :

« Je ne crois pas inutile de placer sous les yeux de Votre Excellence un de ces extraits qui montre de quelle façon le maréchal de Moltke envisage les vastes travaux défensifs

¹ SHD/DAT, 7N 1153, Lebon (Bruxelles) à Ferron (Paris), le 9 juin 1887.

² THOMAS (D.H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 379-388.

³ SHD/DAT, 7N 1154, Lebon (Bruxelles) à Freycinet (France), le 27 septembre 1891.

exécutés par le Gouvernement belge dans la vallée de la Meuse. Les appréciations empruntent un intérêt particulier à la thèse soutenue par Mme Adam, par MM. de Mondion et Nieter et, après eux, par cette école qui soutient que la Belgique est toute prête à aliéner son indépendance au profit de l'Allemagne, qu'elle a pris à cet égard des engagements positifs et que les formidables ouvrages élevés entre Liège et Namur sont destinés, dès le début des hostilités entre les Allemands et nous, à être occupés sans coup férir par les troupes de l'Empereur Guillaume II. Il est assez piquant de voir, par l'entretien du colonel Lahure avec M. de Moltke que le Grand Etat-major allemand ne se défie pas moins que ne le fait le nôtre de l'usage auquel seraient réservées ces fortifications construites à tant de frais par le Gouvernement du Roi Léopold. Et si le récit reproduit par la « Meuse » d'après l'aide de camp du Roi est authentique comme il paraît l'être, il est permis d'en conclure que le mécontentement identique simultanément provoqué par les mêmes causes à Berlin et à Paris, justifie mieux que tout autre chose, l'administration belge du reproche de favoriser l'un des belligérants au détriment de l'autre »¹.

En effet, au moment où Bourrée rédige ces lignes, la presse française véhicule encore à intervalles réguliers l'hypothèse fantasque d'une alliance secrète belgo-allemande lancée quelques années auparavant par les journaux boulangistes. Paradoxalement, alors que les écrits militaires belges sont de plus en plus favorables à la France, c'est de cette nation que la Belgique essuie une des plus intenses campagnes de presse qu'elle ait connues contre sa neutralité depuis son indépendance. Foucault de Mondion, un barbouze français entretenant des contacts avec le général Boulanger, mène durant les deux années qui suivent le vote des Chambres des attaques virulentes contre la politique défensive belge. Avec l'aide matérielle de la *Nouvelle Revue* de Juliette Adam, Foucault de Mondion accuse la Belgique d'avoir pactisé secrètement avec l'Allemagne. Parmi les actions d'éclat de l'espion français, figure le vol du mémoire secret de Banning sur la défense de la Meuse à l'aide d'un complice, Georges Nieter, travaillant comme fonctionnaire au sein du cabinet du ministre belge de l'Intérieur Thonissen². En citant des extraits de ce document confidentiel hors de leur contexte ou en travestissant certains passages, Juliette Adam aidée dans sa rédaction par Foucault de Mondion, affirme entre autres qu'en cas de guerre franco-allemande, les fortifications de la Meuse seront livrées à l'Allemagne³. La campagne dépasse de loin l'affaire du document volé et les deux propagandistes font feu de tout bois pour prouver la trahison belge : Léopold II

¹ SHD/DAT, 7N 1162, Bourrée (Bruxelles) à Ribot, ministre des Affaires étrangères (Paris), le 25 septembre 1891.

² WALLERAND (Julien), *Le prétendu traité secret belgo-allemand de 1887 et l'affaire Nieter*, Liège, mémoire de licence en Histoire (inédit), ULG, 2002, p. 110-116.

³ ADAM (J.), *La neutralité belge violée par l'Allemagne*, in *Nouvelle Revue*, t.54, septembre-octobre 1888, p.437-457.

entretient des relations privilégiées avec l'Allemagne¹ ; un article secret de la « Convention des forteresses » prévoit l'occupation de la ligne de la Meuse par l'Allemagne ; la politique ferroviaire allemande indique que l'on construit de nombreux quais de débarquement à la frontière belge dans la région de « Dalhem (sic) »², etc. A cette époque, la question des forts de la Meuse et de la mystérieuse alliance secrète belgo-allemande passionne divers auteurs français³, ce qui explique la volonté de Bourrée de mettre un terme à ces bruits de couloir qui ont eu en définitive un impact non négligeable sur l'opinion publique française.

A côté de ces rumeurs de presse, il ne faut guère de temps au Deuxième Bureau français pour constituer un dossier solide sur les nouveaux forts construits. Le 20 décembre 1887, le capitaine du Génie F. Petitbon achève une étude très complète sur les travaux de la Meuse et les améliorations de la place d'Anvers. Les nouveaux forts y sont décrits de façon minutieuse. La richesse des renseignements obtenus (matériaux employés, épaisseur des murs, pièces d'artillerie, coupoles, etc.) laisse songeur sur la qualité du réseau d'espionnage français à l'étranger et notamment en Belgique. L'introduction de l'étude du capitaine français présente les forts de la Meuse comme une barrière dissuasive érigée par les Belges entre la France et l'Allemagne. On ne trouve pas de trace dans cette étude d'un quelconque jugement de valeur sur une hypothétique orientation anti-française ou anti-allemande des travaux belges⁴.

Un an plus tard, une nouvelle étude est réalisée par le capitaine Gentil de Breuille du 20^e régiment des Chasseurs⁵. Moins technique, l'étude s'attarde davantage sur des considérations stratégiques. Le capitaine français comptabilise les éventuelles trouées et voies de

¹ VASILIS (Paul) (comte) (pseudonyme), *Le Roi Léopold II et l'Allemagne*, in *Nouvelle Revue*, t.56, janvier-février 1889, p. 51-62.

² ADAM (J.), *La neutralité belge violée par l'Allemagne ...*, p. 451-452 ; Pour une analyse détaillée des articles de la *Nouvelle Revue* de 1888-1889, WALLERAND (J.), *op. cit.*, p. 24-60.

³ MEUNIER (L.V.), *La prochaine campagne de Belgique. La Bataille de Namur. Le passage de la Meuse*, Paris, 1887, 3e édition, 19 p. Brochure commentée dans *La Belgique Militaire*, 8 décembre 1889, p. 1459 ; ARDOUIN-DUMAZET (V.), *La frontière du nord et les défenses belges de la Meuse. Réponse aux "révélations" de Mme Juliette Adam*, Lille, Librairie centrale, 1888, 193 p. ; GRANDVALLET (Antonin), ancien agent supérieur des chemins de fer, *La neutralité de la Belgique et les chemins de fer français, belges et allemands*, Paris, Librairie militaire, 1889, 11 p.

⁴ SHD/DAT, 7N 1168, *Note sur les nouveaux ouvrages de défense projetés en Belgique*, Paris, le 20 décembre 1887. Le capitaine du Génie F. Petitbon. Concerné les travaux de la Meuse et les améliorations de la place d'Anvers (26 pages + croquis techniques.) DOCUMENT CONFIDENTIEL. Il y avait dans la boîte deux exemplaires numérotés. L'un ayant appartenu à « Mr le chef du 2^e Bureau de l'Etat-major général » et l'autre à « Mr le Général de Saint Germain, sous-chef d'Etat-major général ».

⁵ SHD/DAT, 7N 1168, *Note sur les fortifications de la Meuse* (28 décembre 1888). Capitaine Gentil de Breuille du 20^e régiment des chasseurs à Monsieur le ministre de la Guerre à Paris. Transmise le 18 janvier 1889 avec deux anciennes cartes annotées reprenant l'emplacement des forts : carte de Liège au 1/40.000 (1884) ; carte de Namur au 1/40.000 (1885). Le résumé et les citations qui suivent sont tirés de ce document.

contournement de la Barrière de la Meuse. Sur les vingt-six ponts de la Meuse, constate-t-il, dix-huit seront couverts ou battus par les ouvrages de Liège et Namur ou par l'ancien fort de Huy. L'intérêt de l'officier français est immédiatement attiré par les huit ponts qui seront hors de la protection des futures fortifications :

« Ce sont dans la zone de Namur ceux d'Andenne et de Dinant, où n'aboutissent pas de lignes ferrées, mais des routes d'une certaine importance, et ceux d'Hastière, Houx, Yvoir et Lustin où n'aboutissent que des chemins sans importance ; et dans la province de Liège les ponts d'Ombret-Amay et de Visé. Il est à remarquer que les ouvrages de Namur ne couvrent que quatre ponts sur dix. Les ponts qui ne sont pas sous le canon des ouvrages de Liège et de Namur viennent d'être pourvus de chambres de mine, à l'exception de celui d'Andenne, qui est cependant un des plus importants ; mais il paraîtrait qu'on doit établir sur les hauteurs d'Andenelle, à l'est de la ville sur la rive droite, des ouvrages de fortification provisoire qui seront faits par les troupes du Génie. Ce qui rend ce renseignement un peu douteux, c'est que ces hauteurs sont complètement dominées par celles du bois de Faulx et de la Reppe situées au sud de la ville sur la même rive et à 1500 mètres ».

Gentil de Breuille déplore par ailleurs que le pont de Visé ne soit couvert par aucune fortification comme l'avait réclamé le lieutenant général Van der Smissen. L'argument selon lequel le pont de Visé est surveillé par le fort de Pontisse n'est pas valable selon l'officier car le pont est situé à cinq kilomètres du fort. La trouée de la Basse-Meuse l'inquiète donc particulièrement :

« Le pont de Visé donne accès à la grande route d'Aix-la-Chapelle à Tongres, et il n'y a que 35 kilomètres d'Aix-la-Chapelle à Visé. Il est vrai que Visé n'est pas directement relié par une voie ferrée à Tongres où l'on est maître du chemin de fer Saint-Trond – Gembloux – Charleroi, qui serait la ligne d'invasion d'une armée ayant pour objectif les sources de l'Oise. Il n'en est pas moins vrai qu'une armée allemande maîtresse à Visé des deux rives de la Meuse tournerait facilement par le nord les futures fortifications ».

Gentil de Breuille pense cependant que les belligérants ne sont pas nécessairement obligés de se heurter aux fortifications de la Meuse. Sans doute influencé par le contenu des débats parlementaires belges de l'année précédente et par les arguments des opposants aux fortifications, il note que certaines lignes de chemins de fer situées au sud de la Meuse ne sont pas interceptées par les forts. C'est le cas de la ligne Aix-la-Chapelle – Pepinster – Gouvy – Libramont – Virton – Montmédy. « Cette ligne, qui suit la limite extrême du territoire belge à l'est, est complètement en dehors de la zone d'action des forts de la Meuse, dont elle est séparée par le plateau de Herve. On assure en Belgique que tout est préparé pour mettre, dès

l'ouverture des hostilités entre l'Allemagne et la France, cette voie hors de service ». Reprenant les protestations de Frère-Orban à propos du fort de Comblain à la jonction de l'Amblève et l'Ourthe, le capitaine français regrette que sa construction ait été annulée car « cet ouvrage eut intercepté la voie ferrée Marche – Libramont ; mais on y a renoncé parce que les deux vallées de l'Amblève et de l'Ourthe aboutissent à Liège ». Gentil de Breuille donne ensuite une localisation précise de chacun des forts et fortins et de leur intérêt dans la défense générale de Liège et Namur. Il fournit ainsi le détail des routes et lignes de chemins de fer interceptées par les ouvrages fortifiés.

Enfin, l'officier français revient sur la campagne menée par les opposants aux fortifications en détachant trois personnalités auréolées d'une certaine autorité : le député libéral Frère-Orban appuyé par les écrits des généraux Eenens et Chazal. Gentil de Breuille note que le courant d'idées dont Frère-Orban s'est fait le défenseur semble de nouveau s'imposer à une partie de l'opinion publique même dans le monde militaire. « On prétend que ces fortifications peuvent être tournées par Maëstricht et même par Visé ». Selon lui, l'objection « la plus sérieuse » et « la plus intéressante » formulée par ces opposants reste le manque d'effectifs : « Il faudra, disent quelques officiers, que ces nouvelles places puissent être armées et défendues par des garnisons suffisantes, sans quoi elles seront au jour du danger plus nuisibles qu'utiles. Une armée de campagne de 100.000 hommes s'appuyant sur Anvers, avec les points d'appui de Termonde, Lierre et Diest comme première ligne, aurait peut-être été plus efficace m'ont dit certains officiers, pour arrêter une armée ennemie traversant le territoire belge, que les forts de la Meuse. Tel était l'avis des généraux Chazal et Eenens... ».

La qualité des renseignements français à propos des forts de la Meuse va encore être renforcée par un fait étonnant : les Belges n'hésitent pas à faire appel à des entrepreneurs étrangers pour la construction de leurs forts. Le 1^{er} mai 1888, de nombreux députés belges expriment par conséquent leurs appréhensions à la Chambre sur la manière dont les adjudications pour les fortifications de la Meuse sont formulées. Les contrats risquent, en raison des sommes énormes demandées, de tomber dans l'escarcelle de « puissants groupes étrangers ». La question du secret militaire est nettement soulevée. La réponse du Gouvernement est peu cohérente sur le plan des intérêts de la défense nationale. Selon le ministre de la Guerre Pontus, les adjudications ne sont pas réservées uniquement à des sociétés belges pour la bonne et simple raison qu'il faut faire jouer au maximum la concurrence afin de diminuer les dépenses. Néanmoins, le Gouvernement ne demande pas mieux que d'accorder le contrat à

une entreprise belge si elle offre les conditions les plus avantageuses¹. Lors de la séance du 19 mai 1888, l'on apprend que le contrat a été accordé à un groupe franco-belge : Braive, Eugène Letellier et Léon Letellier (Belges), Hallier et Baratoux (Français). M. Scoumanne représentant de Soignies prétend néanmoins que les Letellier sont naturalisés Français mais le ministre de la Guerre Pontus réplique que les Letellier sont de Jemappes. Scoumanne exprime pourtant de sérieux doutes sur la manière dont ont été décidées les adjudications. Sur les cinq groupes qui ont fait une proposition d'offre, selon lui, un seul était belge et les quatre autres français. Pontus réplique à nouveau que neuf groupes et non cinq ont fait une offre à l'Etat belge : sept d'entre eux étaient franco-belges et deux exclusivement français. Toutefois, un fait demeure : le groupe qui emporte le contrat engagera bien du personnel français pour superviser la construction des forts². Cette absence totale de prudence à l'encontre de la France pourrait à première vue être qualifiée d'incongrue si l'on ne connaissait le laxisme traditionnel des milieux militaires belges en matière de contre-espionnage. Souvenons-nous par exemple que tout au long du XIXe siècle, l'Armée belge n'a cessé de transmettre à ses « garants » des renseignements sur ses forts, son artillerie ou ses fusils. Une façon toute naturelle à ses yeux de dire aux puissants voisins : « Observez donc par vous-mêmes les efforts que nous accomplissons pour respecter notre statut d'Etat neutre ». Mais si les Belges ne s'alarment guère de la présence d'ingénieurs français sur la Meuse, ceci suscite en revanche la méfiance de l'attaché militaire allemand. Brialmont cherche pourtant à le rassurer en lui indiquant que si un entrepreneur allemand s'était présenté et avait fait une meilleure offre, il aurait été choisi. Du reste, les Belges ne sont-ils pas susceptibles de faire de nombreuses commandes de matériaux au profit de la sidérurgie allemande ?³

Au final, le laxisme des autorités belges sur la question aurait pu avoir de graves conséquences en cas d'invasion française. En effet, après l'achèvement des travaux, le lieutenant-colonel Marchal de l'infanterie territoriale, ancien « Inspecteur chef de service à l'Entreprise des Forts de la Meuse », transmet au ministre français de la Guerre une étude sur les forts de la Meuse. Ce dernier n'a nullement été engagé par le Deuxième Bureau mais contacte spontanément le département de la Guerre à son retour en France : « J'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli un petit travail sur les forts de la Meuse, contenant également quelques renseignements sur l'armée belge, auquel je joins deux cartes établies par l'Institut

¹ APC, 1^{er} mai 1888, p. 1135-1151.

² APC, 19 mai 1888, p. 1344-1358.

³ AW, Belgien n° 51, microfilm FNRS, Université de Liège, n° 10, REEL III 260/1 à 599/4, Schmettau (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Berlin), le 15 mai 1888.

cartographique militaire de Bruxelles. Ces deux cartes comportent l'emplacement de tous les vingt-et-un forts de la Meuse. Elles sont toutes récentes puisqu'elles ont été publiées fin octobre 1891 dernier. J'ai habité la Belgique pendant plus de trois années, comme Inspecteur chef de service à l'Entreprise des forts de la Meuse. Rentré en France il y a quelques jours seulement, je me suis empressé, Monsieur le Ministre, de réunir ces quelques notes à la hâte, dans l'espoir qu'elles pourront être utiles à Monsieur le chef d'Etat-major général... »¹. Contrairement aux autres rapports qui se fondent sur des sources indirectes, le lieutenant-colonel Marchal a travaillé directement à la construction des forts. Il insiste d'abord dans son rapport sur les matériels modernes employés par la Belgique, capables d'opposer une résistance sérieuse aux parcs d'artillerie les plus récents :

« La difficulté de prendre ces forts au moyen d'un siège régulier, consiste tout d'abord dans celle d'y amener de la grosse artillerie et ensuite dans la force de résistance du béton de ciment exclusivement employé pour leur construction. Evidemment, ces forts ne sont pas imprenables, mais nous affirmons hautement qu'ils sont d'une solidité qui n'avait pas été atteinte jusqu'à ce jour pour les ouvrages similaires ».

Jusqu'ici, rien de très exclusif susceptible d'intéresser le département de la Guerre déjà renseigné sur ce point par les études précédentes. Mais l'étude du lieutenant-colonel Marchal acquière subitement tout son intérêt lorsqu'elle aborde la meilleure manière de s'emparer des « forts Brialmont ». Il apparaît dans le rapport de l'officier français que ce dernier a surtout été impressionné par l'architecture des ouvrages belges qui rend aux assaillants leur approche très difficile :

« Ainsi que nous l'avons indiqué, la première porte d'entrée du fort qui ne donne accès qu'au fossé des deux fronts de gorge et aux locaux de contrescarpe, est formidablement défendue. Nous la considérons comme étant infranchissable. En effet, non seulement l'accès de cette porte est interdit par ses créneaux extérieurs, intérieurs, sa cape de pont, la grille située en arrière, par les carreaux des saillants de gorge, mais encore un autre canon à tir rapide placé dans un local de l'escarpe, situé en face de cette porte, balayerait de ses feux l'assaillant qui aurait réussi à pénétrer sous cette voûte. D'un autre côté, le fossé des deux fronts de gorge, qui a 12 mètres de largeur, est rendu intenable à l'assaillant par les batteries flanquantes d'escarpe qui contiennent quatre canons à tir rapide qui battent ce fossé dans tous les sens. De l'autre côté de ce fossé sont installés les locaux d'escarpe, au milieu desquels se trouve la 2^e porte d'entrée, qui seule, donne accès à l'intérieur de ces locaux et à l'intérieur du massif central. Comme cette deuxième porte possède les mêmes moyens de défense que la

¹ SHD/DAT, 7N 1168, Rapport du lieutenant-colonel Marchal de l'infanterie territoriale sur les forts de la Meuse, transmis au ministre de la Guerre le 30 avril 1892. Le résumé et les citations qui suivent sont tirés de ce document.

première, qui sont même augmentés par les deux batteries flanquantes d'escarpe placées à droite et à gauche de la porte, elle est également inabordable ».

Selon le lieutenant-colonel Marchal, le point faible des forts Brialmont réside dans leurs premiers contreforts. Comme ceux-ci sont exclusivement construits en terre recouverte de gazon, « ils sont très abordables, ainsi que nous nous en sommes assuré personnellement, on peut les franchir en moins de deux minutes, sans peine. L'attaque des coffres flanquants est toute indiquée, et c'est par elle qu'il faut commencer, attendu que leur occupation par l'assaillant priverait non seulement les fossés latéraux de leurs feux, mais encore aurait pour effet immédiat, de lui permettre de les occuper en force tout en lui livrant l'accès des remparts ». Après avoir mis en évidence ce point faible des ouvrages belges, l'officier français poursuit sa description en proposant un plan d'investissement des forts. Il faudrait selon lui choisir de jour des positions à occuper par l'infanterie et l'artillerie suffisamment rapprochées « pour battre le saillant de tête, le terre-plein des remparts, ainsi que le massif central ». Bien entendu ces positions sont inaccessibles pendant la journée sous peine de voir les assaillants être taillés en pièces par la défense belge. En revanche elles pourraient être occupées sans grande difficulté de nuit à condition de ne pas faire de bruit. Les assaillants veilleront à se munir de « 30 à 40 échelles légères, de 5 m 50 de hauteur afin de permettre la descente dans les fossés latéraux ». L'attaque générale aura lieu au petit jour : «...sept à huit batteries de campagne ouvriront un feu brut sur les points que nous venons d'indiquer. (...) Nous affirmons qu'au bout de vingt minutes, une demi-heure au plus, tous les défenseurs des remparts auront été pulvérisés par ce feu incessant, qui ne devra cesser que lorsque l'infanterie montera à l'assaut des remparts ».

Ce plan d'assaut des forts belges est d'autant plus important selon son auteur que les Français pourraient bien être confrontés durant leur attaque non à des défenseurs belges mais de nationalité allemande. Le danger est grand en effet d'après Marchal, influencé ici par les écrits de Nieter, Foucault de Mondion et consorts, que la Belgique ne livre ses forts à l'Allemagne. L'officier français pointe aussi du doigt la brochure récente du major Girard et les sentiments germanophiles bien connus de la Cour :

« Il est bon pour notre pays de ne pas perdre de vue la brochure du Major Girard, du génie Belge, et de prendre de sérieuses précautions en vue de l'avenir. La neutralité Belge n'est qu'un vain mot, et bien qu'une partie du peuple Wallon préfère la France à l'Allemagne, en apparence du moins, il est facile de se rendre compte de l'importance qu'aurait pour cette dernière Puissance, l'accès des Forts de la Meuse s'il était

accordé. Pour nous, qui avons étudié ce pays pendant 3 ans 1/2, qui avons conversé avec des hommes éminents patriotes, nous assurons en toute sincérité, que nous ne sommes nullement rassuré de ce côté. C'est notre conviction profonde ! Les hommes éclairés, disent bien que jamais le Roi n'oserait livrer ces Forts à l'Allemagne, car le cas échéant, il serait immédiatement renversé par le peuple qui dans le fond est libéral. Nous pensons qu'en cas de guerre inopinée, le peuple suivrait son Gouvernement par la force des choses même : le point est de toute évidence ! »

En 1889, un ancien major du Génie belge Girard, devenu conseiller communal de Saint-Gilles-lez-Bruxelles¹ ressuscite en effet dans un pamphlet militaire la mythique convention des forteresses. D'après lui, en vertu de cette convention, les Belges devraient en cas de guerre livrer la ligne fortifiée de la Meuse à l'Allemagne. De là à suggérer que ces fortifications ont été construites pour le compte de l'Empire, il n'y a qu'un pas que l'ancien major du Génie belge franchit allègrement. Ce dernier déclare par ailleurs dans la même brochure que les fortifications de la Meuse constituent un handicap parce qu'elles obligent désormais l'armée belge à prendre le parti du premier belligérant qui menacera Liège ou Namur dans la mesure où les deux places sont situées à quelques kilomètres seulement de la frontière. L'avantage du système de 1859, poursuit Girard, est qu'il permettait à l'armée belge de laisser entrer les deux belligérants sur le territoire national et de choisir après quelques temps de réflexion le meilleur allié pour la Belgique, c'est-à-dire le plus fort des deux².

La possibilité d'un accord préalable avec l'Allemagne se double en outre selon Marchal d'un deuxième point négatif des forts belges, déjà bien mis en exergue dans les précédentes études que nous avons analysées : le manque d'effectifs pour garnir les intervalles des forts. L'officier français ne souscrit absolument pas aux estimations minimalistes belges et estime à 100.000 hommes le nombre de soldats nécessaires à la défense de Liège et Namur : « Il est pour nous évident, qu'au moment où la construction des forts de la Meuse fut décidée, le Gouvernement belge espérait que le service obligatoire s'imposerait à l'idée de tous, et qu'il était loin de s'attendre aux protestations qui s'élèvent de toutes parts ».

¹ DUCHESNE (A.), *L'armée et la politique militaire belges...*, p. 414.

² GIRARD (H.) (major), *La Belgique et la guerre prochaine. Considérations de politique positive. Exposé d'un système d'institutions militaires nationales*, Bruxelles, [1889], 88 p. Cette thèse est reprise dans l'ouvrage du général de Witte durant la crise de 1911. Ce dernier écrit sous couvert d'un pseudonyme : DAX (O.), *Situation de la Belgique en prévision d'un conflit franco-germain*, Bruxelles, Imprimerie industrielle et financière, 1911. La brochure de Girard inquiète la France. Outre les rapports négatifs de l'attaché militaire français à Bruxelles, le ministre de France à Berlin demande immédiatement des compléments d'information à Greindl sur la convention des forteresses. SHD/DAT, 7N 1153, Lebon (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), le 16 novembre 1889 ; MAEB, IND IV, Greindl (Berlin) au Prince de Caraman-Chimay (Bruxelles), le 16 novembre 1889.

Après l'achèvement des fortifications de la Meuse, ces dernières continueront à être l'objet de fréquents rapports de renseignement français. La moindre amélioration technique ou le moindre achat de matériel y sont généralement scrupuleusement notés¹. Parmi les dossiers plus conséquents conservés dans les archives militaires françaises, se trouve encore un rapport de 16 pages réalisé aux alentours de 1907-1908² par Victor Duruy, agent français du 2^e Bureau (Section Belgique – Hollande) qui sera bientôt envoyé comme attaché militaire à Bruxelles³. L'officier français insiste comme ses prédécesseurs sur la faiblesse des intervalles qui séparent les forts les uns des autres. Considérés individuellement, ils offrent une bonne capacité de résistance ; en revanche, considérées dans leur intégralité, les deux positions de Liège et Namur sont plutôt faibles. Il tempère cependant ce jugement en rappelant qu'il n'est jamais entré dans l'intention des Belges de faire des places de Liège et Namur de véritables camps retranchés à l'instar d'Anvers :

« La défense des intervalles, parfois considérables, est assurée insuffisamment (effectif des troupes de sûreté et de défense peu élevé par rapport au périmètre à défendre, armement mobile peu nombreux, absence d'un réseau ferré spécial, absence de batteries entre les forts). Cette considération est importante, dans un pays où les brouillards sont fréquents, surtout pour les forts de la rive droite de la Sambre – Meuse, situés en terrain couvert et accidenté. (...) Tant que l'effectif de la garnison de sûreté n'aura pas été augmenté, tant que des batteries intermédiaires n'ont pas été construites, il semble que la résistance de Liège et de Namur, en tant que grandes places ne soit pas très forte. Il ne faut pas oublier, du reste, que les Belges n'ont pas eu ce but en les construisant, et qu'elles ont beaucoup plus le caractère de têtes de pont et places d'arrêt que celui de camp retranché susceptible d'une longue résistance ».

L'élément le plus caractéristique des rapports de Duruy, si on les compare avec ceux rédigés par d'autres agents français, est l'habitude qu'il met à minimiser systématiquement l'intérêt de la ligne de la Meuse en tant que telle. Ainsi, dans ce rapport qui passera entre les mains des plus hautes autorités de l'armée française⁴, le futur attaché militaire français à Bruxelles pose ouvertement la question suivante : « Les Allemands ont-ils intérêt à s'emparer de Liège et de Namur ? » Duruy répond par la négative pour plusieurs raisons. D'abord, les Allemands disposent tant sur la rive droite que sur la rive gauche de la Meuse de lignes de chemins de fer

¹ A côté de la correspondance de l'attaché militaire proprement dite, on consultera utilement le dossier SHD/DAT, 7N 1165. Une liasse y est entièrement consacrée aux études de renseignement concernant les fortifications belges.

² SHD/DAT, 7N 1168, DURUY (Victor), *Les forteresses belges de la Meuse*, [ca 1907-1908]. Le résumé et les citations qui suivent sont tirés de ce document.

³ DUCHESNE (A.), *L'armée et la politique militaire belges...*, p. 1110-1111.

⁴ D'après une note sur la page de couverture, le rapport a été transmis au général Brun, au général Lacroix, au 3^e Bureau, au 4^e Bureau et au ministre de la Guerre.

suffisamment nombreuses « pour assurer les ravitaillements et évacuations, et donner aux opérations allemandes en Belgique le caractère de sécurité, de rapidité qu'elles doivent avoir, afin de produire à temps leur effet débordant sur l'armée française occupée de front par les masses réunies en Lorraine ». S'ils marchent par la rive gauche de la Meuse sans être maîtres de Liège, note Duruy, ils sont obligés de traverser le Limbourg hollandais aux environs de Maastricht : « dans ce cas (croquis 1)¹ ils disposeront de la voie ferrée Aix-la-Chapelle – Maastricht – Tongres – Saint-Trond – Landen – Gembloux – Charleroi – Mariembourg presque tout entière à une voie, ou de la ligne Maastricht – Saint-Trond – Louvain – Charleroi, en partie à deux voies, si la première est jugée dangereuse en raison de sa proximité de Liège et de Namur ».

Duruy n'évoque le passage sur la rive gauche que pour la forme et paraît convaincu que les Allemands traverseront de préférence la Belgique sur la rive droite sans jamais inquiéter les forts de la Meuse. Il suffira de « les masquer et de les observer par des détachements (groupes de divisions de réserve par exemple) sans s'attarder à les attaquer ». Ce raisonnement s'appuie à nouveau sur la viabilité des Ardennes belges qui ne rend plus nécessaire la maîtrise de l'unique voie ferrée longeant la Meuse : « (...) s'ils passent par la rive droite, ils disposent de 3 voies ferrées indiquées sur le croquis II : elles sont à faible rendement, présentant plusieurs points de rebroussement, mais peuvent cependant assurer les ravitaillements et les évacuations : la construction décidée du tronçon Malmédy – Stavelot augmentera encore les facilités de communications dans cette région. Si la ligne Aix – Rivage par Spa ou par St-Vith est jugée dangereuse, par suite de sa proximité de Liège, les Allemands pourraient encore utiliser les deux lignes portées sur le croquis III »². Cette conviction ne quittera plus Duruy, y compris lorsqu'il sera nommé attaché militaire à Bruxelles.

La construction des forts de la Meuse contribue également à éveiller l'intérêt de l'Angleterre pour le territoire belge. En octobre 1890, le major George Sydenham Clarke³ rédige un

¹ Les trois croquis cités par Duruy dans son étude sont reproduits dans notre corpus de cartes au chapitre correspondant.

² C'est-à-dire les lignes Saint-Vith – Trois-Vierges – Gouvy – Bastogne – Libramont – Bertrix et Trèves – Luxembourg – Arlon – Marbehan – Virton.

³ George Sydenham CLARKE, First Baron Sydenham of Combe (1848-1933), Officier britannique et administrateur colonial. Gouverneur de Victoria de 1901 à 1903 et de 1907 à 1913. Il s'intéresse particulièrement à la problématique des fortifications. Au moment où il rédige le rapport sur les forts de la Meuse, il vient de publier un ouvrage très remarqué sur le sujet [CLARKE George Sydenham, *Fortification, its past achievements, recent development and future progress*, Londres, John Murray, 1890, 310 p]. Son avis est donc particulièrement précieux. Le personnage est d'autant plus fascinant que quinze années plus tard, on le retrouve aux premières loges lors des conversations militaires franco-britanniques de 1905-1906. A ce moment,

rapport très critique sur les défenses de la Belgique suite à un voyage de reconnaissance effectué sur le continent¹. Clarke donne d'abord une définition exacte du rôle que les forts de la Meuse sont appelés à remplir car ce rôle est l'objet de vives polémiques en Belgique :

« Le terme « camps retranchés » a été expressément désavoué par les avocats des fortifications de la Meuse et il a été fréquemment précisé à l'auteur [de ce rapport] que les défenses de la Meuse doivent être considérées comme 'de simples têtes de pont'. Les défenses ont été, en fait, définies par le Gouvernement belge comme suit : 'Les têtes de pont dont il s'agit ne peuvent être confondues avec des camps retranchés. Ce sont de simples pivots de manœuvre, des places d'arrêt'. Ces défenses de la ligne de la Meuse paraissent avoir été créées en vue d'un objectif unique dans les Annales de l'histoire des fortifications, objectif qui apparaît aujourd'hui en raison des conditions particulières de la politique européenne. En effet, ce n'est pas la protection de la Belgique contre une invasion qui est directement recherchée, mais la fermeture d'une route reliant le territoire de deux autres Puissances, qui, est-il-admis, devront tôt ou tard s'affronter et pourraient parfaitement sélectionner cette route avantageuse pour combattre l'adversaire ».

Poursuivant son exposé, il apparaît que Clarke reste prisonnier dans ses réflexions stratégiques du concept de « Barrière des Ardennes ». Il ignore manifestement les aménagements ferroviaires récents dans le Luxembourg. L'officier anglais n'envisage ainsi le passage par la Belgique que dans le cadre d'un affrontement franco-allemand au cœur du pays. Ceci l'amène par conséquent à considérer la violation de la neutralité hollandaise comme un choix incontournable pour l'Allemagne :

« Dans le but d'avancer rapidement en Belgique, il serait nécessaire pour l'Allemagne de violer la neutralité néerlandaise, en raison de la configuration particulière de la frontière. Si elle renonçait à cette violation, elle ne disposerait pratiquement que d'une seule ligne ferroviaire continue. C'est pourquoi, si le territoire néerlandais demeurerait inviolé, la France serait capable de concentrer une force largement supérieure en face de l'armée allemande, en raison du grand nombre de lignes qu'elle peut employer. Pour cette raison, l'auteur [de ce rapport] pense que l'Allemagne doit violer le territoire des Pays-Bas, si la route de Belgique est décidée. Dans le cas contraire une grande part de ses avantages disparaîtrait et cette violation doit par ailleurs avoir lieu, que la Meuse soit défendue ou non ».

il est premier secrétaire du Comité Impérial de Défense et adresse une série de questions techniques aux Français afin de préciser la portée de la collaboration anglo-française. Voir *DDF*, 2^e série, t. VIII, doc. n° 389. Voir infra notre chapitre sur les conversations Barnardiston-Ducarne.

¹ NA – UK, FO 881/6020*, SECRET. Report on the Defences of Belgium, 28 october 1890 : by Major G.S. Clarke, C.M.G., R.E. With a memorandum by Lieutenant General H. Brackenbury, C.B., Director of Military Intelligence. Le résumé et les citations qui suivent sont tirés de ce document.

Au cours de son voyage en Belgique, Clarke a surtout été très défavorablement édifié par le discours relativiste tenu auprès de lui par plusieurs officiers belges ; ces derniers pensent en effet que les forts de la Meuse ne pourront ralentir que de quelques jours la progression des troupes belligérantes mais que ce retard sera suffisamment dissuasif pour inciter les Français et les Allemands à ne pas passer par leur territoire. En somme, constate-t-il, les forts de la Meuse auraient soi-disant été créés pour ne jamais être utilisés. Ce rôle de fort d'arrêt dissuasif ne convainc guère Clarke :

« Le caractère inviolable des positions de Liège et Namur paraît par conséquent dépendre principalement de la défense effective des intervalles entre les ouvrages. Si cette défense fait défaut, il est douteux que les fortifications qui ont été créées à grands frais puissent remplir le rôle effectif de forts d'arrêt. Les larges populations civiles à cause desquelles la défense risque d'être handicapée ne peuvent être oubliées ; en effet, en transformant les ouvrages individuels en des éléments constitutifs d'une ceinture continue enveloppant les villes, on a dû faire un compromis dans la sélection des sites, et les positions des ouvrages en eux-mêmes sont dans de nombreux cas inappropriées au rôle de simples forts d'arrêt. La défense d'une ligne de 31 miles de long est principalement une question d'hommes et la fortification peut au mieux réduire le nombre d'hommes requis. Comme un officier allemand faisait remarquer à l'auteur [de ce rapport], le général Brialmont ne semble pas avoir tenu compte des hommes dans ses projets ».

Dans le même ordre d'idées, Clarke ne comprend pas que les intervalles entre les forts belges soient si importants alors que le terrain accidenté appellerait justement des ouvrages plus rapprochés les uns des autres. Et il comprend d'autant moins le peu d'empressement belge à doter ces larges intervalles d'effectifs sérieux. Il se trouve que l'officier anglais est justement l'auteur d'un livre récent sur l'art de la fortification¹ dans lequel il s'emploie à prouver que les ouvrages fortifiés n'ont d'intérêt que s'ils sont employés de façon complémentaire avec l'armée de campagne. Sur base de ses calculs personnels, Clarke estime à 77.680 le nombre total d'hommes nécessaires pour garnir les intervalles des forts de la Meuse : 44.080 pour Liège et 33.600 pour Namur. Même en tablant sur une défense moins compacte, écrit Clarke, il faudrait au bas mot disposer de 53.000 hommes pour défendre les deux positions ! Clarke se demande sincèrement où la Belgique va trouver de tels effectifs disponibles dans les 100.000 hommes annoncés sur le papier. Clarke ne prend même pas la peine d'intégrer la garde civique belge de 30.000 hommes² d'autant plus que selon ses entretiens récents avec des

¹ CLARKE George Sydenham, *Fortification, its past achievements, recent development and future progress*, Londres, John Murray, 1890, 310 p.

² Le chiffre de 130.000 hommes est atteint en effet grâce à l'apport de 30.000 hommes de la garde civique réputée beaucoup moins fiable sur le terrain et vraisemblablement d'abord préposée à la défense des forteresses.

officiers belges, si l'armée belge était mobilisée présentement, ses effectifs dépasseraient tout au plus la barre des 80.000 hommes. Or, la présence d'hommes sur le terrain est d'autant plus importante qu'elle permet aux forts de ne pas fonctionner en « aveugles ». En effet, les « yeux » du fort ne peuvent atteindre les contreforts des vallées qui doivent être éclairés par des reconnaissances extérieures. Qui plus est, Clarke souligne dans son rapport que même le poste d'observation autonome du fort est dangereusement soumis aux aléas d'un siège. A supposer que ce poste soit endommagé et que les troupes d'intervalles aient disparu, les coupoles du massif central du fort seraient rapidement réduites à tirer à l'aveuglette. Ce raisonnement est d'autant plus valable pendant la nuit où « tout repose sur l'unique station d'éclairage électrique ». Lorsque l'on connaît à posteriori les événements d'août 14, on est stupéfait en l'occurrence de la prescience de l'officier anglais qui prédit plus de vingt années avant les faits les principales raisons de la faible efficacité des forts de Liège, sans compter la puissance et la précision de l'artillerie allemande non encore anticipée à cette époque.

Sur le plan politique, Clarke exprime également des opinions assez audacieuses. Il a remarqué la brochure récente du major Girard et noté avec intérêt sa théorie selon laquelle la Belgique devrait pouvoir choisir parmi les deux belligérants celui qui est le plus susceptible de préserver l'indépendance du pays après la Guerre. Aujourd'hui, les fortifications de Liège et Namur sont tellement rapprochées de la frontière et tellement soumises à l'éventualité d'un coup de main qu'elles obligent désormais le Gouvernement belge à s'opposer aux premières troupes qui feront mine de vouloir entrer sur le territoire. Clarke s'accorde à dire avec le major Girard qu'une différence de quelques heures n'est absolument pas significative pour déterminer lequel des deux belligérants est le plus dangereux pour la souveraineté du pays.

L'officier anglais prend néanmoins le contre-pied de l'étude du major Girard en indiquant que les fortifications de la Meuse ne sont pas si négatives que cela au point de vue du secours des garants. Un aspect que le major Girard a feint de ne pas discerner est l'utilité justement de confier la Meuse à un garant qui pourrait en tirer un parti extraordinaire contre son adversaire. Et c'est bien cela en définitive, conclut Clarke, le danger principal contre lequel l'Angleterre doit se prémunir. Bien que ce danger soit partagé entre la France et l'Allemagne, Clarke confie qu'il craint davantage une extension territoriale allemande sur les rives de la Meuse que l'inverse. L'Allemagne n'a-t-elle pas encore récemment démontré ses désirs expansionnistes vis-à-vis du Congo belge ? « L'absorption de la Belgique donnerait à l'Empire le plus grand port commercial du continent avec une large bande de territoire à

travers l’Afrique depuis l’Océan Indien jusqu’à l’Atlantique [Congo belge]. Les fortifications de la Meuse, même si elles sont incapables de jouer le rôle que seuls leurs avocats semblent vouloir leur donner, s’avèrent posséder une valeur politico-militaire d’une tout autre nature ». Clarke suggère à mots voilés à travers son étude, même s’il ne prend pas la responsabilité d’attaquer directement la loyauté belge, que les fortifications sont à ce point mal conçues qu’elles pourraient cacher *in fine* des objectifs moins avouables.

Parce que le rapport de Clarke ne se cantonne pas uniquement à des considérations techniques mais parce qu’il aborde largement des questions de grande stratégie, il suscite dans le courant du mois de novembre trois pages de commentaires tapuscrites rédigées par le *director of military intelligence* le lieutenant général H. Brackenbury. Ce dernier souligne d’abord la qualité des nombreux commentaires techniques formulés par Clarke sur les forts belges. Il attire particulièrement l’attention des futurs lecteurs du rapport sur le caractère dangereusement ouvert des places de Liège et Namur. Il reconnaît qu’une pression de la population civile amoindrirait considérablement la longévité de la résistance des forts ; c’est effectivement un élément qui n’a pas été suffisamment pris en compte par les autorités militaires belges. Brackenbury pense que dans le cas d’une occupation des deux centres-villes, la résistance des forts ne serait « qu’une question d’heures ».

D’un autre côté, le *director of military intelligence* n’est pas d’accord avec plusieurs considérations politico-stratégiques émises par Clarke. Il reconnaît que les études récentes réalisées par les services de renseignement anglais¹ ont démontré que les Allemands avaient davantage intérêt que les Français à emprunter le territoire belge. Nonobstant, l’opération serait plus délicate que ne le suggère Clarke dans son étude. En effet, Brackenbury fait sien l’argument belge selon lequel la Meuse fortifiée et bien défendue obligerait le belligérant qui voudrait l’éviter à se garder continuellement, au cours de sa traversée du territoire neutre, d’un retour offensif des troupes belges stationnées sur la Meuse. Ces mesures de précaution affaibliraient nécessairement ses effectifs avant son entrée en France. Le directeur des renseignements britanniques n’est pas d’accord non plus avec le caractère inéluctable de la violation des Pays-Bas en cas de passage allemand par la Belgique. En admettant que les Belges défendent mollement la Meuse, il pense que les Allemands disposeraient de tout

¹ Notamment deux études intitulées « Sketch of the defences of France against invasion from Germany » et « Sketch of the defences of the Western and Swiss frontiers of Germany ».

l'espace nécessaire pour se déployer en Belgique et ne se risqueraient donc plus à violer la neutralité des Pays-Bas :

« Avec la Meuse non défendue et une armée belge de seulement deux corps en rase campagne, combien serait grande la tentation de tenir en respect les Belges avec deux corps d'armée et d'en lancer sept vers la frontière française, en usant non seulement de la vallée de la Meuse, avec sa ligne de chemin de fer à double voie, sa route et sa ligne d'eau, mais aussi d'autres lignes en Belgique qui sont atteintes par Liège et Namur ; ce qui permettrait en définitive de tourner les défenses françaises de la Meuse et de la frontière est. Je ne suis pas d'accord avec la Major Clarke lorsqu'il déclare que si la Meuse était ouverte, l'Allemagne devrait aussi opérer à travers la Hollande ».

A nouveau, l'on ne peut qu'être favorablement impressionné ici par la prescience des analyses britanniques. Alors que Clarke a parfaitement résumé en une quinzaine de pages tapuscrites les principaux défauts des forts belges, Brackenburry a cerné pour sa part distinctement la marge de manœuvre laissée au Grand-Etat-major allemand pour la traversée de la Belgique¹. Autre élément annonciateur des futures alliances britanniques, l'on voit poindre dans ce double rapport les prodromes de la rivalité anglo-allemande car le directeur des renseignements dit lui-même partager l'inquiétude de son officier concernant l'avantage que tirerait l'Allemagne d'une occupation de la Meuse. C'est sans doute la raison pour laquelle il conclut ses commentaires en affirmant que le rôle « d'un ou deux corps d'armée anglais » envoyés sur le continent ne pourrait plus se limiter à l'occupation du port d'Anvers mais que de « hauts motifs » appellent désormais les troupes britanniques au-delà. Ce rapport alarmant contribuera par la suite à l'envoi d'un attaché militaire britannique à Bruxelles alors que les renseignements militaires avaient été jusqu'à présent transmis par le personnel civil de l'ambassade. Le premier attaché militaire britannique envoyé à Bruxelles le 30 avril 1891 est le colonel Talbot, accrédité également à Paris et à Berne².

¹ Moltke le Jeune estimera en effet très vite après avoir succédé à Schlieffen que, moyennant quelques risques d'embouteillages sur le territoire belge, le passage par le Limbourg n'était pas absolument indispensable. Voir notre chapitre sur la Belgique et le plan de guerre allemand.

² JACOBS (E.-A.), *Les officiers de la légation britannique à Bruxelles (1891-1914)*, in *Annales du XLIII^e Congrès de la Fédération des cercles d'Archéologie et d'Histoire de Belgique* (1974), p. 425-431.

C. Le dispositif d'interruption des chemins de fer belges. Ses rapports avec les plans de l'armée belge

1. Introduction : responsabilité du plan d'opérations en Belgique

La démobilisation de l'armée belge en 1839, après la signature du traité des XXIV articles, entraîne la suppression de l'Etat-major général de l'Armée (EMGA). Ne subsiste alors pendant de nombreuses années qu'un corps d'Etat-major, sous tutelle du ministère de la Guerre. Ce corps d'Etat-major est baptisé en 1852 « Conseil supérieur d'Etat-major » puis en 1854 « Comité d'Etat-major ». C'est au directeur du dépôt de la Guerre (cartographie, bibliothèque, renseignements), organe sous l'autorité directe du ministre de la Guerre, que reviennent toutes les attributions liées à la direction du corps d'Etat-major. Après 1870, contrairement aux plans français et allemands qui font l'objet d'une procédure systématique de révision, l'attitude à observer par l'armée belge en cas de guerre n'est pas définie selon un processus déterminé de façon périodique. Toutes les études existantes réalisées par des officiers d'Etat-major se bornent à définir des scénarios d'attaque, sans préciser exactement lequel de ces scénarios sera suivi au déclenchement du conflit. Le travail de centralisation de ces études incombe plus spécialement à la 1^{ère} direction des opérations militaires instituée le 7 juillet 1868 au sein du ministère de la Guerre¹. Son premier directeur n'est autre que le général Brialmont².

L'arrêté royal du 2 mars 1886 crée la fonction de chef du corps d'Etat-major. Suite à cet arrêté, les études de la direction des opérations sont placées sous l'autorité conjointe du ministre de la Guerre et du chef du corps d'Etat-major ; le dualisme qui en résulte dans la direction des opérations est dénoncé par certains officiers comme Brialmont. Ce dernier préférerait nettement transférer totalement l'étude des questions stratégiques sous la responsabilité unique du chef du corps d'Etat-major et réduire le département de la Guerre à un rôle purement administratif³. Ceci tient au rôle que l'Etat-major est appelé à remplir en temps de guerre. Le chef du corps d'Etat-major et les officiers travaillant sous ses ordres en temps de paix feront partie du Grand Quartier Général de l'armée sur pied de guerre. Le chef

¹ DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 5-8 ; DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), lieutenant général de l'armée, chef de l'EMGA en 1914, *Contribution à l'histoire de la guerre mondiale (1914-1918)*, Bruxelles-Paris, Goemaere-Lavauzelle, 1933, p. 4-7.

² LÉCONTE (L.), « Brialmont, Henri-Alexis », in *Biographie nationale*, XXX, 1958, p. 212-230

³ Les critiques à l'encontre du ministère sont fréquentes dans *La Belgique militaire* dont la ligne rédactionnelle est inspirée par Brialmont.

du corps d'Etat-major constitue donc la plus haute autorité de l'Armée après le Roi et le ministre de la Guerre¹. En effet, conformément à l'article 68 de la Constitution, le Roi exerce le commandement de l'armée en temps de paix comme en temps de guerre. Toutefois, son autorité n'est pas absolue. Dans l'exercice de ses fonctions de commandant en chef, le Roi est tenu par un devoir de réserve et doit faire couvrir ses actes par un ministre. Afin de conserver un contrôle démocratique des décisions militaires, le chef du corps d'Etat-major est donc sous l'autorité conjointe du Roi et du ministre de la Guerre à qui les plans d'opérations éventuels doivent être soumis. Le ministre de la Guerre est lui-même responsable devant le Parlement où il peut être appelé à justifier sa politique. Cette dépendance de l'armée à l'égard des autorités civiles est parfois mal vécue dans le milieu militaire belge où la « piété monarchique » est plus développée que l'allégeance au Gouvernement. La question de savoir notamment si le Roi peut s'affranchir de la contre-signature ministérielle dans l'exercice du commandement de l'armée en temps de guerre est un point particulièrement sujet à controverses². Le dualisme qui existe au final entre l'Etat-major de l'armée d'une part et le ministère de la Guerre de l'autre peut s'avérer être un obstacle de taille au moment du déclenchement d'un conflit si les vues du cabinet ministériel, qui auront nécessairement un impact sur les plans adoptés, ne sont pas partagées par l'Etat-major ou par le Roi pour des raisons de Grande Politique ou de Grande Stratégie. De façon symptomatique, malgré le manque de communication entre les différents organes décisionnels déjà remarqué en 1870, il semble que jusqu'aux alertes de 1906 et de 1911, il ne fut guère question de solutionner ce dualisme une bonne fois pour toutes en coordonnant plus étroitement les travaux réalisés au sein de l'Etat-major belge avec les impératifs de la neutralité belge définis par le ministère des Affaires étrangères³.

L'année 1910 constitue un tournant dans l'élaboration du plan d'opérations. L'arrêté royal du 26 juin 1910 institue un « Chef d'Etat-major général de l'Armée ». L'EMGA est qualifié pour étudier les questions fondamentales relatives à l'organisation et à la mobilisation et pour établir dès le temps de paix les plans d'opérations éventuelles. L'arrêté renforce donc les prérogatives de l'Etat-major en transférant sous son autorité une partie des attributions de la

¹ *Ibidem.*

² CRAHAY (A.), *Le Roi et la défense du pays...*, p. 13-19. Pour une approche approfondie de la question, voir MOLITOR (A.), *La fonction royale en Belgique*, Bruxelles, CRISP, 1979. Voir aussi l'introduction du livre de STENGERS (Jean), *Léopold III et le Gouvernement : les deux politiques belges de 1940*, Bruxelles, Racine, 2002.

³ MAEB, IND VII, Cousebant d'Alkemade à Favereau, le 30 janvier 1906 ; MAEB, IND, IX, note du général-major Ceulemans, directeur général des opérations militaires, le 24 septembre 1911. Voir aussi la note rédigée au sein de l'Etat-major par le Baron de Ryckel. DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 157-167.

1^{ère} direction des opérations militaires dépendant du département de la Guerre, ce qui ne se fait pas sans susciter la vive opposition du ministre de l'époque Hellebaut¹. La même année, le général Jungbluth² remplace le général Ducarne³ à la tête de la direction supérieure du corps d'Etat-major car ce dernier est atteint par la limite d'âge. Jungbluth est donc le premier à occuper le poste de chef de l'EMGA lorsqu'il est créé. D'après le témoignage du lieutenant général de Selliers de Moranville⁴, Jungbluth est dès cette époque sous l'emprise directe de son « Maire du Palais », le lieutenant-colonel Baron de Ryckel⁵.

Suite à l'alerte de 1911, se pose de façon encore plus aiguë qu'en 1906 la problématique du comportement de l'armée en temps de guerre et de la collaboration nécessaire des autorités politiques avec les autorités militaires⁶. Dans le courant du mois de septembre, le lieutenant-colonel de Ryckel⁷ remet au Roi Albert son « Mémoire sur la défense de la Belgique »¹. Le

¹ GALET (Général), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef devant l'invasion allemande*. Préface de S.M. le Roi Albert. Avec un fac-similé d'une lettre autographe du Maréchal Foch et cinq cartes hors texte, Paris, Plon, 1931, p. 4-5 ; DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), *Contribution à l'histoire de la guerre mondiale...*, p. 7-8 ; voir aussi HELLEBAUT (Joseph), *Mémoires du lieutenant général Joseph Hellebaut, ancien ministre de la Guerre, précédés d'une biographie par le lieutenant général Albert Hellebaut*, Bruxelles, Goemaere, 1933.

² JUNGBLUTH (Harry) (1847-1930), Officier belge. Le 30 janvier 1888, il remplace le capitaine Terlinden comme officier d'ordonnance du Comte de Flandre et fut chargé à ce titre de l'éducation du Prince Albert, devenu héritier du trône à la mort de son frère aîné, le Prince Baudouin (23 janvier 1891). Jungbluth conserve ce titre jusqu'en 1896. A ce moment il est nommé Aide de camp du Prince Albert (1896-1909), ce qui témoigne de la confiance du futur Roi des Belges dans son précepteur. Jungbluth est le premier chef de l'Etat-major de l'Armée (1910-1912). HAAG (Henri), « JUNGBLUTH Harry Alfred », in *BN*, XXXXIII, 1983, col. 473-485.

³ Chef du corps d'Etat-major de 1905 à 1910. Il avait été précédemment directeur des opérations militaires.

⁴ De SELLIERS DE MORANVILLE (Antonin) (1852-1945), Officier belge. Chef d'Etat-major de la 4^e circonscription militaire (1901-1904), commandant du corps de la Gendarmerie (1904-1914), chef de l'EMGA (1914). Suite à son conflit avec son sous-chef d'Etat-major le Baron de Ryckel et en raison de ses divergences de vues avec le Roi lors de la première sortie d'Anvers (25 et 26 août 1914), Albert 1^{er} décide de supprimer la fonction de chef de l'EMGA et assume seul avec ses conseillers militaires le commandement de l'armée. De Selliers de Moranville est alors nommé inspecteur général de l'armée (1914-1919). DE VOS (Luc), « De SELLIERS DE MORANVILLE Antonin », in *NBN*, I, 1988, p. 69-72.

⁵ Toujours selon Selliers de Moranville qui a un véritable compte à régler avec le Baron de Ryckel, ce dernier avait constitué autour de sa personne une véritable coterie de jeunes officiers du cadre d'Etat-major en se servant de ses fonctions de professeur à l'Ecole de guerre. De Ryckel aurait préalablement exercé son influence auprès du général Renard, chef du corps d'Etat-major de 1895 à 1900 et auprès de son successeur le général Chapelié, chef du corps d'Etat-major de 1900 à 1905. En revanche, le général Ducarne, à la tête du corps d'Etat-major de 1905 à 1910 « aurait apprécié sainement la personnalité brouillonne du Baron de Ryckel ». DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), *Contribution à l'histoire de la guerre mondiale...*, p. 14-18.

⁶ DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 157-167 ; BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne...*, p. 432-437.

⁷ DE RYCKEL (Louis) Baron (1857-1922), Officier belge, sous-chef d'Etat-major de l'armée (1913-1914), attaché militaire en Russie (1914-1918). Il atteint le grade de lieutenant général. De Ryckel est principalement connu pour son influence en matière stratégique auprès du général Jungbluth, chef de l'EMGA (1910-1912). Ses plans ambitieux pour l'organisation d'une défense belge « à la frontière » et sur la Meuse ont eu une grande influence sur le Roi Albert en août 1914, ce qui n'est pas sans poser de graves tensions au sein de l'Etat-major car ses conceptions stratégiques l'opposent au chef de l'EMGA le lieutenant général de Selliers de Moranville, partisan d'un système prudent de concentration au cœur du pays. HAAG (Henri), « DE RYCKEL Louis », in *NBN*, VI, 2001, p. 146-150 ; DE RYCKEL (L.), lieutenant général, Baron, *Mémoires*, Bruxelles, 1920, XVIII + 412 p ;

chef du Gouvernement Charles de Broqueville est informé peu après de l'existence de ce mémoire. Pressé sans doute par le contexte international et par l'avis favorable du jeune Souverain belge, de Broqueville demande à de Ryckel de lui fournir une note synthétique sur les plans d'opérations. De Ryckel s'exécute. Sa note est transmise au département des Affaires étrangères. Le département des Affaires étrangères croit cependant bon de croiser cette étude avec une autre rédigée par le général-major Ceulemans², directeur général des opérations militaires au département de la Guerre³. La dualité des opinions émises par les notes oblige le directeur de la Politique aux Affaires étrangères Arendt à élaborer en novembre une note de synthèse intitulée « En cas de guerre, que ferons-nous » ?⁴

Cet incident sur lequel nous reviendrons illustre à merveille la multiplicité des influences qui peuvent intervenir dans le processus d'élaboration du plan d'opérations et surtout la difficulté de concilier les points de vue. Afin de connaître au plus tôt la « Politique de Guerre » adoptée par le Gouvernement belge dans chaque hypothèse de guerre envisagée, de Ryckel rédige un projet d'arrêté ministériel en vue de créer un « Conseil secret de la Guerre » appelé à définir cette politique. Ce « Conseil secret de la Guerre » constitué sous la haute présidence du Roi comprendrait le Premier ministre, le ministre des Affaires étrangères, le ministre de l'Intérieur, le ministre des Colonies, le ministre de la Guerre, le chef de l'EMGA et le sous-chef de l'EMGA⁵. Dans la conception ambitieuse du binôme Jungbluth – de Ryckel, des informations fiables collectées à l'étranger par les diplomates permettront en outre à l'Etat-major belge de déterminer le plan de déploiement à mettre en place, avant même que l'ennemi ne pénètre sur le territoire : « Pour pouvoir adopter un plan de campagne général répondant aux attitudes diverses à prendre par nous, il faudrait avoir la certitude que la diplomatie belge nous procurera en cas de complications diplomatiques, les renseignements nécessaires pour fixer la situation exacte du moment »⁶. Depuis 1909, le département des Affaires étrangères,

¹ Rédigé selon De Ryckel à partir de l'hiver 1909-1910 et achevé le 27 janvier 1911. DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 4 et p. 34.

² CEULEMANS Benjamin, Antoine (1852-1913), Officier belge. Major en 1898. Il est successivement sous-chef d'état-major de la 4^e circonscription militaire (1898), chef d'Etat-major de la 3^e circonscription militaire (1900) et enfin directeur des opérations militaires au ministère de la Guerre (24 août 1901). Colonel en 1905, il est nommé directeur général des opérations militaires et de l'instruction de l'armée au ministère de la Guerre (25 septembre 1905). Général-major en 1909, il termine sa carrière militaire comme commandant de la Province de Namur (26 mars 1912). MRA, dossier personnel de Benjamin Ceulemans.

³ MAEB, IND, IX, Note du général-major Ceulemans, directeur général des opérations militaires, le 24 septembre 1911.

⁴ MAEB, IND, X, Note du directeur de la Politique Léon Arendt, « En cas de guerre, que ferons-nous ? », Bruxelles, le 22 novembre 1911.

⁵ DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 166-168.

⁶ Note du mois d'août 1911, citée dans DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 155.

de concert avec celui de la Guerre, a effectivement commencé à organiser un service de surveillance fondé sur les rapports envoyés par des consuls de confiance en poste dans les villes frontalières, plus particulièrement du côté français¹.

Ce souci de collecter des renseignements hors des frontières de Belgique était déjà apparu lors de l'alerte de 1905-1906. Le 30 janvier 1906, le général Cousebant d'Alkemade demande à Favereau s'il peut se permettre, dans « le cas où une armée allemande traverserait le Limbourg hollandais ou le Grand-Duché de Luxembourg pour pénétrer ensuite en Belgique, (...) de pousser des reconnaissances sur le territoire hollandais ou grand-ducal, pour s'assurer de la force et de la nature des troupes étrangères qui s'y trouveraient »². La réponse rendue par la direction P est positive mais elle conditionne strictement le champ de ces reconnaissances. En l'occurrence, il faut être certain que l'Allemagne s'avance sur ces territoires pour pénétrer en Belgique. Un doute subsistera toujours concernant le Grand-Duché qui peut directement donner accès au territoire français. Il faudrait aussi éviter de confondre des mouvements de concentration avec une attaque caractérisée. Enfin, le département des Affaires étrangères rappelle qu'il existe d'autres moyens de collecter des informations que les reconnaissances militaires³. Il s'agit ici d'une allusion claire à l'existence du SSRF (Service de surveillance et de renseignements aux frontières) officiellement créé par l'arrêté royal du 25 mars 1896 et composé de douaniers, forestiers et gendarmes placés en observation à « l'extrême frontière »⁴. Toutefois, quand paraîtront en 1907 des prescriptions complémentaires sur le SSRF, le ministre de la Guerre interdira alors formellement aux agents de franchir la frontière, du moins « en uniforme », tant que le territoire belge n'a pas été effectivement violé⁵. Même s'il est admis officieusement que ces agents peuvent collecter discrètement des informations à l'étranger⁶, ils n'ont guère la confiance de l'Armée. Le général Jungbluth ne peut se résoudre de confier la garde de la frontière à ces éléments « hétérogènes », « peu aptes au rôle qui leur est dévolu et derrière lesquels l'armée belge

¹ Sur ce système de surveillance, voir PIROT (Pascal), *Le Service de surveillance et de renseignements aux frontières (SSRF)*, mémoire de maîtrise en histoire, ULG, 2010. Un article synthétique est paru en 2011 : PIROT (Pascal), *La Belgique et le renseignement aux frontières (1896-1914)*, in *Guerres mondiales et conflits contemporains, Belgique : guerres en vue et vues de guerres*, janvier 2011 (n° 241), Paris, PUF, p. 33-49.

² MAEB, IND VII, Cousebant d'Alkemade à Favereau, le 30 janvier 1906.

³ MAEB, IND VII, Favereau à Cousebant d'Alkemade, le 17 février 1906.

⁴ PIROT (Pascal), *La Belgique et le renseignement aux frontières...*, p. 34.

⁵ PIROT (Pascal), *Le Service de surveillance et de renseignements...*, p. 18-21.

⁶ Ce qui sera effectivement le cas pendant la guerre pour la brigade de gendarmerie de Gemmenich qui n'hésitera pas à franchir les frontières d'Allemagne et des Pays-Bas en s'appuyant sur des liens familiaux dans la région des « trois frontières ». Elle livrera des informations concernant les mouvements de troupes à proximité de la trouée du Limbourg. *Campagne de 1914 de la brigade de gendarmerie de Gemmenich*, in *Memo*, n° 7, 1982.

semblera se recueillir »¹. Il préfère les cantonner à un rôle « non sans importance d'ailleurs, celui de surveiller le transit des personnes et des choses »². En 1910, dans la foulée de la création de l'EMGA, le binôme Jungbluth-de Ryckel réclame la création au sein de l'Etat-major d'une 2^e section chargée de l'espionnage et du contre-espionnage, en se calquant sur le modèle français du 2^e Bureau. En août 14, cette 2^e section était toujours en phase d'organisation³.

Toutefois, au sein de l'Etat-major, les théories hétérodoxes du Baron de Ryckel sont contestées. Le lieutenant général de Selliers de Moranville dénonce cette « immixtion inutile du chef d'Etat-major de l'Armée dans les questions de politique extérieure relevant du Roi et du ministre des Affaires étrangères, alors qu'une simple consultation de celui-ci était suffisante. Réciproquement, ce projet [de Conseil secret de la Guerre] (...) présentait l'inconvénient de conduire le ministère des Affaires étrangères vers l'examen de questions d'ordre purement militaire »⁴. Le lieutenant général de Selliers de Moranville estime au final que les idées de l'école Jungbluth – De Ryckel sont utopiques et dangereuses :

« La concentration de l'armée devait être conditionnée par la certitude que la diplomatie belge procurerait à l'armée en cas de complications européennes, les renseignements nécessaires pour fixer 'la situation exacte du moment'. Cette dernière condition était utopique, impossible à réaliser, car nos diplomates ne seront pas renseignés sur les projets d'opérations militaires de la Puissance auprès de laquelle ils seront accrédités et, en tous cas, ces renseignements seront tardifs »⁵.

Le ministre intérimaire de la Guerre Charles de Broqueville qui est à la tête du Gouvernement homogène catholique, renforce la réforme de 1910 par l'arrêté royal du 5 mars 1912. Cet arrêté transfère d'autres attributions importantes des 1^e, 2^e et 3^e direction générales du ministère de la Guerre à l'EMGA et aux inspecteurs généraux de l'artillerie et du Génie. Autre réforme visant à renforcer « l'unité de vues et de direction » : le transfert de l'Ecole de Guerre où étaient formés tous les futurs officiers d'Etat-major sous l'autorité de l'EMGA. L'on notera toutefois que cette réforme est susceptible de renforcer le fossé existant entre les vues du cabinet ministériel et celles de l'Etat-major général. C'est pourquoi, dans la foulée de son arrêté du 5 mars 1912, de Broqueville crée en s'inspirant de l'exemple français un

¹ DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 155.

² *Ibidem*.

³ DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 241 ; PIROT (Pascal), *La Belgique et le renseignement aux frontières...*, p. 34.

⁴ DE SELLIERS DE MORANVILLE, *Contribution à l'histoire de la guerre mondiale...*, p. 47.

⁵ *Idem*, p. 33-34.

« Conseil supérieur de la Défense nationale » présidé par le Roi et appelé à délibérer sur toutes les grandes questions de principe intéressant la défense nationale. Le CSDN se compose du ministre de la Guerre, des membres de son conseil, des commandants des divisions d'armée (DA), du commandant supérieur des positions fortifiées d'Anvers, Liège et Namur (PFA, PFL et PFN), du commandant supérieur de la gendarmerie et d'un lieutenant général de la garde civique¹.

De Broqueville, s'il a participé au renforcement de l'EMGA en favorisant l'éviction d'Hellebaut du ministère de la Guerre, n'en lutte pas moins contre la tendance du chef de l'EMGA de renforcer l'autorité de la couronne sur l'armée. De Broqueville demeure en effet un fervent défenseur du principe de responsabilité ministérielle devant les Chambres. Il estime par conséquent que l'EMGA doit fournir au ministre, lorsqu'il est sollicité par lui, tous les éclaircissements relatifs à la défense du pays, notamment les renseignements relatifs aux plans d'opérations. Le 29 mars 1912, il envoie une note dans ce sens au général Jungbluth : « Le chef de l'Etat-major général ne peut se considérer comme le porte-parole direct du Roi. Il n'a ni pouvoir, ni qualité pour cela et si l'Etat-major général poursuit son action dans le sens de cette théorie, il me mettra dans l'obligation de pourvoir par un autre organisme à l'accomplissement de la mission dont Sa Majesté l'a investi sur ma proposition, le 5 de ce mois. (...) En vue d'être utile à l'armée, j'ai retiré au département de la Guerre un grand nombre de bureaux spéciaux qui naguère me fournissaient les éléments de réponses à faire aux membres du Parlement. Ces réponses doivent être faites avant le mardi à midi ; il me les faut donc au plus tard le lundi soir. Si l'Etat-major général ne prend pas ses dispositions pour m'éclairer en temps utile, il ne me restera plus qu'à lui retirer ce qui vient de lui être attribué »².

Lors des événements du mois d'août 1914, le conseil des ministres et le conseil de la Couronne du 2 août déterminent l'attitude à adopter par la Belgique³. Quant à savoir qui prend en charge la responsabilité du plan de Guerre, du ministre de la Guerre de Broqueville ou du Roi Albert, la balance penche naturellement en faveur du Souverain. Ce dernier rejette le plan de concentration élaboré par le chef de l'EMGA le lieutenant général de Selliers de Moranville, protégé du ministre, pour adopter les idées de son sous-chef d'Etat-major le

¹ *Idem*, p. 48-49 ; DEVLEESHOUWER (R.), *Les Belges et le danger de guerre...*, p. 159.

² Cité d'après DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 184.

³ *Idem*, p. 291-312.

lieutenant colonel de Ryckel. Les conceptions du Baron de Ryckel sont partagées par le conseiller militaire du Roi le capitaine Emile Galet¹.

2. Chemins de fer et plans de guerre (1870-1914)

a. Focalisation des études d'Etat-major sur la trouée du Luxembourg

Le dispositif d'interruption éprouvé par les événements de 1870 est semble-t-il très vite remis en question par la direction belge des opérations militaires. Rappelons que des problèmes techniques multiples avaient considérablement ralenti la mise en place des explosifs à la veille du déclenchement de la première guerre franco-allemande. Une interruption à la frontière française par un officier du Génie trop zélé avait même suscité l'ire du Gouvernement français. Enfin, la possibilité de raids ennemis contre les compagnies du Génie belge avait été pointée du doigt par plusieurs commandants de détachements au retour de leur mission. Le 15 mars 1876, le capitaine d'Etat-major Cousebant d'Alkemade adresse une note au directeur des opérations militaires dans laquelle il rappelle l'absence totale de protection du Génie envoyé à la frontière.

« Supposons que la France soit décidée à envahir la Belgique soit pour s'en emparer, soit pour la traverser, elle ne se bornera pas à embarquer des troupes dans des trains et à envoyer tous ces trains en Belgique, elle saura parfaitement que des interruptions sont préparées à la frontière, quelle est la nature de chaque interruption, quel est le point exact où elle est préparée, l'état des travaux et la force de chaque détachement, elle saura aussi que derrière ce détachement il n'y pas un homme pour le soutenir et que rien ne lui sera plus facile que de la faire enlever avant qu'il ait rempli sa mission ; on aura soin de faire attaquer à la fois tous les détachements de la frontière qu'on veut franchir et pour peu que l'on réussisse en quelques points, le but sera atteint à cause des nombreux chemins de fer qui se croisent en tous sens. Nous ne pourrions donc pas remplir nos obligations de pays neutre et nous n'aurions pas retardé d'un seul instant l'invasion »².

¹ DE VOS (Luc), *Belgien : Operationsplannungen und Taktik eines neutralen Landes*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROSS (G.P.) (dirs), *Der Schlieffen Plan. Analysen und Dokumenten*, Paderborn, Schöningh, 2007, p. 308-309.

² DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 90-91. Le lieutenant général de Ryckel a eu accès aux archives militaires belges pour rédiger un « Mémoire sur la défense de la Belgique » dans le courant de l'année 1910. Il est possible que cette documentation sur le dispositif belge d'interruption soit disséminée dans le Fonds Moscou mais le désordre qui règne encore aujourd'hui dans ce fonds ne nous a pas permis jusqu'à présent de mettre la main sur des documents antérieurs à 1893.

En 1877, une brigade spéciale est chargée d'étudier à nouveau la question. L'étude réalisée propose en définitive de réduire drastiquement le nombre de lignes interrompues : huit lignes¹ seraient interrompues soit à l'aide d'explosifs, soit à l'aide de forts d'arrêt. Afin de rendre le réseau situé au cœur du pays inutilisable, l'étude propose en outre de bouleverser complètement les deux épines dorsales du réseau : Alost – Bruxelles – Louvain – Hérenthals et Alost – Londerzeel – Malines – Louvain. L'idée avancée par Brialmont est également de mettre rapidement hors service, sur les arrières de l'armée ennemie, les voies dont elle aura besoin pour se relier à sa base d'opérations². En 1885, une nouvelle étude est commandée par le ministre de la Guerre le général Pontus au général Brialmont. Ce dernier s'adjoit l'expertise de Cousebant d'Alkemade qui avait déjà travaillé sur la question quelques années auparavant³. Le rapport final conclut à nouveau qu'il est impossible d'interrompre toutes les lignes de façon efficace :

« Pour interdire aux Français et aux Allemands, l'usage des grandes lignes internationales qui mettent les deux pays en communication, il suffirait de créer des interruptions près de Saint-Trond et de Verviers. Mais ces points sont si rapprochés de notre frontière de l'est que nos précautions pourraient sembler n'être prises qu'en défiance de l'Allemagne. Pour ces motifs, je crois devoir proposer de préparer aussi une destruction au viaduc de Lompret, à proximité de la frontière française sur l'important chemin de fer Anor – Chimay – Dinant »⁴.

Par ailleurs, le budget pour la construction des forts de la Meuse n'a pas encore été voté et Brialmont persiste dans son idée de construire des forts d'arrêt sur plusieurs lignes en sus des dispositifs d'interruption des tunnels ferroviaires⁵.

Les points choisis par Brialmont et Cousebant d'Alkemade dans cette étude montrent bien un glissement total des mesures de destruction vers la ligne de la Meuse. Il ne s'agit plus de se défendre de tous les côtés à la fois mais surtout d'interdire l'accès des deux belligérants à la ligne mosane considérée comme le passage obligé si les deux armées souhaitent traverser le territoire belge. Nous constatons en outre que les lignes de la province du Luxembourg ne sont pas encore considérées comme potentiellement dangereuses en 1885 car le réseau y est

¹ De Ryckel ne précise pas lesquelles.

² DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 91.

³ *Idem*, p. 91 et p. 107. Cousebant est par ailleurs l'interlocuteur privilégié du ministre de la Guerre pour les questions ferroviaires. Voir MAEB, IND, IV, Note pour le ministre du major sous-directeur des opérations militaires Cousebant d'Alkemade, 1^{er} direction, le 31 juillet 1888.

⁴ DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 91.

⁵ *Ibidem*.

toujours en phase de développement. Ce danger va s'accroître rapidement au cours des années suivantes au fur et à mesure de la construction de nouvelles lignes¹. L'ouverture des lignes Gouvy – Bastogne – Libramont (1885) et Gouvy – Trois-Vierges – Lommersweiler (1889) appelleront l'attention du Génie belge sur le nœud ferroviaire de Libramont² d'autant plus que la position de mobilisation de l'armée belge est très éloignée de la province la plus méridionale du pays : « Les troupes de l'armée de campagne se mobilisent dans le quadrilatère formé par Bruxelles, Louvain, Lierre et Malines, à l'exception de la 2^e division qui reste à Anvers pour assurer le service de la place. Les deux divisions de cavalerie, soutenues par les batteries à cheval, protègent la mobilisation (...) ; l'une vers le sud derrière la Dendre occupe Ath, l'autre vers l'est derrière la Meuse est aux environs de Tongres »³.

Peu de temps avant l'achèvement des forts de la Meuse, la décision est prise de préparer des destructions aux points suivants : « 1) au tunnel de Nasproué⁴ ; 2) au tunnel de Trois-Ponts⁵ ; 3) au tunnel de Remouchamps ; 4) au viaduc de Lompret ; 5) sur les lignes de Tamines à Namur et de Tamines à Fleurus et Perwez ; 6) sur les lignes autour de Saint-Trond ; 7) sur les

¹ Voir supra notre chapitre sur le développement du réseau dans les provinces de Liège et du Luxembourg.

² Au début de la crise de 1887, le directeur du Génie belge au ministère de la Guerre a exprimé ouvertement à l'attaché militaire français ses craintes concernant les nouvelles liaisons ferroviaires germano-belges : « Mais nous n'ignorons pas, ajoutait-il que les Allemands nous menacent également par Saint-With et Malmédy ; de plus, ils ont presque terminé actuellement la ligne de chemin de fer qui, de Saint-With, vient se souder vers Gouvy, sur la ligne Pepinster – Luxembourg. Cette ligne qu'ils ont poussée très activement est purement stratégique, car elle traverse des régions pauvres. A Malmédy et à Saint-With, on a préparé des gares de débarquement considérables. Enfin, un embranchement pénétrant la frontière belge va être terminé entre Wiltz et Bastogne. Le plateau des Ardennes sur lequel on débouche de ces trois points (Malmédy, Saint-With et Wiltz), est parfaitement praticable... » SHD/DAT, 7N 1153, Lebon (Bruxelles) à Boulanger (Paris), le 10 janvier 1887.

³ Note du ministre de la Guerre au Roi Léopold II, le 11 mars 1887, citée d'après DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 92.

⁴ D'après les renseignements du 2^e Bureau français, le Génie belge travaille au tunnel de Nasproué en mai 1891 et les travaux sont achevés en décembre de la même année. Le 2^e Bureau pense également que le viaduc de Dolhain disposera d'un dispositif de mines comme lors de l'alerte de 1870. SHD/DAT, 7N 1165, Liasse I : Chemins de fer, Notes du 2^e Bureau, le 20 mai et le 7 décembre 1891.

⁵ La correspondance du ministère de la Guerre n'indique pas quand toutes ces destructions ont été décidées. En revanche nous pouvons situer l'installation du dispositif au tunnel de Trois-Ponts au moment de l'achèvement de la ligne de l'Amblève à la fin du mois d'octobre 1890 comme l'indique un rapport du vice-consul français à Liège : « Depuis quelques jours, une vingtaine de soldats appartenant au Génie militaire travaillent sous le commandement d'un lieutenant au creusement de profondes excavations dans les tranchées du chemin de fer de l'Amblève aux abords du tunnel de Trois Ponts. (...) Ces excavations ou plutôt ces mines sont destinées à recevoir des matières explosives qui feront sauter des blocs de rocher de façon à obstruer la voie ferrée, si en cas de guerre, les troupes allemandes profitant de la route de Malmédy tentaient de s'introduire sur le territoire belge par la vallée de l'Amblève. L'autorité militaire fait quelque mystère de ces travaux préventifs, mais pour que le mystère fût gardé il aurait été prudent de ne pas employer des soldats en tenue. J'ai pensé, que le renseignement pouvait présenter quelque intérêt, vu surtout les bruits qui renaissent de temps en temps d'après lesquels le gouvernement belge prendrait moins de précautions pour garantir sa neutralité contre l'invasion d'une armée allemande que contre l'entrée sur le territoire, des troupes françaises ». SHD/DAT, 7N 1162, Courtois, Vice Consul de France à Liège, à Ribot, ministre des Affaires étrangères, Liège, le 30 octobre 1890. Le rapport est transmis au ministre de la Guerre de Freycinet, le 3 novembre 1890.

lignes autour de Libramont »¹. Comme ces points ont été déterminés sans véritablement prendre en compte les fortifications de la Meuse, le 30 mars 1895, le ministre de la Guerre le général Brassine prie le général Renard, chef du corps d'Etat-major, d'examiner si, dans l'état actuel, il n'y a pas lieu de les modifier et, dans l'affirmative, de bien vouloir lui adresser des propositions à ce sujet². Renard étudie manifestement la question de façon minutieuse. Il n'envoie sa réponse que tardivement, le 28 janvier 1896. Il confirme que les destructions indiquées ci-dessus sont au programme du Génie belge. Elles « ont pour objet d'intercepter les communications, non dans l'hypothèse d'une invasion ayant pour but la conquête du pays, mais dans le cas de la traversée d'une partie de notre territoire par une armée allemande ou une armée française lors d'une marche vers la Meuse moyenne ou le Bas-Rhin »³. Il faut cependant y ajouter plusieurs destructions en raison du développement du réseau belge : « 8) actuellement : celle du tunnel de Hombourg sur la ligne aujourd'hui en exploitation de Liège – Battice – Bleyberg ; 9) prochainement : celle du tunnel de Nessonvaux [tunnel de Halinsart] pour annihiler l'emploi du chemin de fer vicinal à grande section de Trooz à Sprimont ». Il s'agit donc bien de dispositifs complémentaires à la Barrière de la Meuse destinés à dissuader et/ou ralentir le passage des belligérants.

Renard s'interroge cependant sur l'opportunité de réaliser l'ensemble du programme car « les interruptions de ce genre sont fort onéreuses, très longues et très difficiles à réparer ». Dans l'esprit du chef du corps d'Etat-major, il s'agirait de ne pas interrompre de façon trop durable les grandes lignes internationales qui sont vitales pour l'économie belge. Il y aurait donc lieu de se demander si les obligations liées à la neutralité impliquent nécessairement des interruptions de haute intensité. Renard s'appuie notamment sur l'extrait d'un rapport réalisé par Brialmont en décembre 1886 dans lequel l'ingénieur militaire pointe déjà du doigt les inconvénients liés à la destruction du tunnel de Nasproué. Outre le manque à gagner au niveau économique, il s'agirait aussi de préserver les grandes lignes stratégiques en vue de garantir l'efficacité du secours allié :

¹ MRA, Fonds Moscou, 3086, lettre de Brassine au général-major, chef du corps d'Etat-major, Bruxelles, le 30 mars 1895.

² *Ibidem*. Le 10 mai 1893, le ministre de la Guerre écrivait déjà au chef du corps d'Etat-major : « Vous émettez l'avis que le commandant de la compagnie de chemins de fer [Génie] devrait être autorisé à faire la reconnaissance de la ligne Fleurus – Perwez pour déterminer d'une manière précise les travaux à y effectuer. Avant de donner suite à ces propositions, je me propose de faire examiner si ces destructions, ainsi que celles prévues dans les environs d'Auvelais, ont encore de l'utilité depuis la création des ouvrages de la Meuse ». MRA, Fonds Moscou, 1841, lettre du ministre de la Guerre au chef du corps d'Etat-major, le 10 mai 1893.

³ MRA, Fonds Moscou, 3086, lettre du général-major, chef du corps d'Etat-major au général Brassine, Bruxelles, le 28 janvier 1896. Les citations qui suivent sont tirées de ce document accompagné par ailleurs d'une longue étude sur l'utilisation du réseau belge dans différents scénarios de guerre.

« Cependant, écrit-il, la destruction du tunnel de Nasproué présenterait des inconvénients que je crois devoir vous signaler. Ce tunnel est situé sur la plus importante de nos lignes internationales, celle d'Anvers – Louvain – Liège – Verviers – Dolhain – Cologne. Pendant l'état de guerre, les relations commerciales n'étant pas toutes interrompues, nos villes de commerce et nos grands centres industriels devront conserver des communications directes avec l'Allemagne ; la destruction du tunnel dont il s'agit supprimerait ces communications pour un temps très long et causerait ainsi un très grand préjudice à l'intérêt public. D'un autre côté l'armée qui viendra à notre secours aura, en cas de succès, pendant qu'elle poursuivra l'agresseur au-delà de nos frontières, le plus grand intérêt à rester en communication directe avec sa base d'opérations. Or pour les Allemands opérant en France comme pour les Français opérant en Allemagne, la ligne Cologne – Liège est d'une importance capitale. Notre allié serait donc en droit de se plaindre s'il était privé de l'usage de cette ligne par la rupture du tunnel de Nasproué ».

Renard ajoute que la construction récente des forts de la Meuse doit d'autant plus inciter les autorités militaires à s'interroger sur l'opportunité d'interrompre la ligne à Nasproué et à Nessonvaux puisque la place de Liège constitue en soi un verrou pour les lignes que l'on se propose d'interrompre. Une autre conséquence de la Barrière de la Meuse, pense-t-il, est d'avoir rejeté vers le sud les lignes de marche des troupes qui auraient pour intention de traverser le Luxembourg et de se porter rapidement en France. « L'axe de la zone d'invasion s'est aussi déplacé et la route extrême de corps d'armée, qui primitivement partait d'Aix-la-Chapelle débouche aujourd'hui de Malmedy pour conduire par Stavelot vers Dinant ou Mézières. Des considérations analogues peuvent être présentées au sujet d'une invasion française ». Il faudrait par conséquent, selon la note de Renard, donner une importance plus grande aux lignes situées au sud de l'Amblève et « faire rechercher les points de destructions sur la ligne Namur – Sterpenich et ses aboutissants plutôt que sur la partie des lignes situées au nord de l'Amblève ».

Même s'il paraît redouter davantage un passage des belligérants au sud de la Meuse, Renard envisage tous les scénarios dans une étude justificative annexée à son rapport. Il divise son document en deux grandes parties : I) Invasion de la Belgique et II) Traversée de la Belgique. Dans le premier cas, Renard analyse respectivement les hypothèses d'une invasion française et allemande. En cas d'invasion française, l'objectif serait l'investissement du camp retranché d'Anvers. Le plan d'interruption belge consisterait par conséquent à saboter les gares et bouleverser les voies aux points les plus propices, c'est-à-dire les remblais et les ponts. Il ne s'agirait pas de destructions durables (« de haute intensité ») mais celles-ci permettraient

néanmoins de ralentir la progression du matériel de siège français vers le réduit national belge ; c'est pourquoi ces petites destructions (« de moyenne ou basse intensité ») doivent être nombreuses. En attendant le secours des alliés éventuels, il est évident que chaque minute compte.

Le chef du corps d'Etat-major passe ensuite en revue les destructions de haute intensité qui sont prévues pour ralentir une attaque directe sur Namur. La ligne à double voie Luxembourg – Namur est interrompue à Libramont et l'accès par la ligne de l'Ourthe est barré au tunnel de Remouchamps. La ligne de Ramillies est obstruée au sud à Perwez ; celle de Gembloux est barrée au sud à Fleurus. Enfin, la ligne de jonction Jemeppe – Gembloux est interceptée à Tamines. Renard remarque cependant que ces destructions ne présentent qu'un caractère précaire. Il note surtout l'existence de plusieurs voies de contournement pour lesquelles aucun détachement du Génie n'a été prévu :

« La ligne du Nord belge suit la vallée de la Meuse ; elle ne sera probablement pas employée. On pourrait faire sauter le tunnel d'Anseremme mais cette destruction serait inutile puisqu'on peut se rendre directement sur le terrain des attaques, c'est-à-dire vers Fosses ou St-Gérard, par la voie Givet – Doische – Florennes – Ermeton – Mettet – St-Gérard – Fosses. Les points de Fosses et de St-Gérard sont à 10 et 12 kilomètres de la ligne des forts. La possibilité d'arriver aussi à Fosses et St-Gérard fait tomber l'utilité de la destruction du vidaduc de Lompret qui, à son tour, peut-être tourné à l'ouest par Chimay ou Thuin – Thuilliers – Walcourt – Morialme (...) Enfin Fosses peut être atteint par les divers embranchements qui mènent au chemin de fer de la Sambre ».

Renard baisse manifestement les bras devant l'ampleur de la tâche à accomplir pour interdire toutes les lignes aboutissant à Namur ; c'est pourquoi il renvoie la problématique au comité d'études de Namur.

Lorsque Renard envisage la conquête de la Belgique par l'Allemagne, il note d'entrée de jeu : « A première vue notre situation paraît beaucoup plus favorable dans cette hypothèse que dans la précédente. Les fortifications de la Meuse nous permettraient en effet une défense énergique, même contre un ennemi très supérieur en nombre si l'obstacle devait être abordé de front ». Le chef du corps d'Etat-major pense cependant qu'en cas d'invasion, l'Allemagne choisirait d'attaquer la Belgique par la trouée du Limbourg. Elle disposerait à cet effet de trois bonnes lignes d'opérations : 1°) le chemin de fer Gladbach – Ruremonde – Neerpelt – Herenthals ; 2°) le chemin de fer Aix-la-Chapelle – Maastricht – Hasselt – Diest – Aarschot –

Liers ; 3°) le chemin de fer Aix-la-Chapelle – Maastricht – Hasselt – Saint-Trond – Tirlemont – Louvain – Malines. Seules les deux dernières lignes sont interceptées soit par le fort de Diest, soit par des destructions à opérer par le Génie. La première ligne présente un relief tellement plat qu'à part l'interruption d'un ou deux ponts franchissant les canaux, rien ne pourrait ralentir la progression allemande. Mais Renard note qu'au vu des exercices réalisés récemment par les bataillons de chemins de fer allemands, il ne faudrait guère plus d'une ou deux journées à ces unités pour rétablir les ponts interrompus.

Enfin, Renard dresse l'inventaire des voies de chemins de fer qui faciliteraient l'investissement par l'Allemagne de la place de Liège. Le chef du corps d'Etat-major est très mécontent de la création récente du chemin de fer Bleyberg – Aubel – Battice – Micheroux – Fléron « concédé malgré l'avis négatif de la commission civile et militaire des chemins de fer ». La destruction du tunnel de Hombourg ne ralentira guère l'ennemi « car si on peut le contourner après quelques jours de travail, la voie sera remise en service avant l'utilisation du matériel de siège qui n'est dirigé vers les gares qu'à la fin de l'investissement ». Enfin, il pense que les destructions à opérer aux tunnels de Nasproué, Nessonvaux et Remouchamps ne représentent qu'un intérêt médiocre sur le plan de la défense de Liège. Renard cherche à convaincre le ministre de la Guerre qu'il serait plus utile de les remplacer par des destructions de moins grande intensité à étudier par le comité d'études de Liège.

Dans le cadre d'une traversée de la Belgique, Renard adopte résolument un programme minimaliste. Il relativise par exemple l'utilité des destructions de Lompret, Fleurus, Perwez et Tamines parce qu'il ne croit pas qu'une armée française désirant traverser la Belgique établira ses lignes de communications sur la rive gauche du fleuve : « Placée entre les doubles têtes de pont de Liège et Namur et la position d'Anvers, la sécurité de cette ligne restera fort précaire aussi longtemps que l'armée belge n'aura pas été complètement réduite à l'impuissance ». Dans un second temps, Renard relativise également l'intérêt de la destruction des tunnels sur la rive droite de la Meuse. Le tunnel de Nasproué interrompra certes la grande ligne internationale Liège – Cologne mais cette interruption ne sera véritablement efficace que si elle est secondée par la destruction du tunnel de Hombourg sur la ligne Bleyberg – Battice – Fléron. Or, constate Renard, le tunnel de Hombourg est un ouvrage artificiel que les Allemands pourront contourner rapidement. Par ailleurs, la ligne du plateau de Herve a été récemment reliée à celle de la Vesdre par le raccordement Verviers – Lambermont – Dison – Petit-Rechain – Battice. Une fois Hombourg contourné par les Allemands, l'influence de

Nasproué disparaîtrait à moins bien entendu que l'on ne fasse aussi sauter le tunnel de Lambermont entre Battice et la ligne de la Vesdre.

Concernant le tunnel de Remouchamps au débouché de la ligne de l'Amblève, sa destruction est d'un piètre intérêt selon Renard car le croisement de Rivage tout proche est situé à 10 kilomètres à peine des forts de Liège, ce qui rendrait l'accès à la ligne de l'Ourthe pour les Allemands, ou inversement à la ligne de l'Amblève pour les Français, très inconfortable pour des convois ennemis en transit. Les belligérants se risqueraient-ils à contourner Liège à une si petite distance des forts ? C'est peu probable, note le général. Le chef du corps d'Etat-major fait en outre remarquer que la ligne de l'Ourthe pourrait être interrompue plus efficacement par une obstruction à hauteur de Marloie. Enfin, concernant le tunnel de Trois-Ponts, Renard pense que cette destruction a perdu de son importance depuis que les Allemands peuvent accéder au réseau du Grand-Duché par la *Vennbahn* et la liaison Saint-Vith – Trois-Vierges. Il serait par conséquent plus opportun selon Renard d'intercepter le trafic des belligérants sur la ligne Gouvy – Bastogne – Libramont.

On le comprend, Renard souhaite réformer complètement le système des destructions de haute intensité. Son rapport envoyé au ministre suggère lourdement que ces destructions ne sont pas utiles en ce qui concerne la défense des places de Liège et Namur pour lesquelles il privilégierait volontiers des destructions de moyenne ou basse intensité. Renard se concentre en définitive uniquement sur la trouée du Limbourg et sur celle du Luxembourg ; il propose au ministre de la Guerre le programme suivant :

« En résumé, monsieur le Ministre, le système que j'ai l'honneur de soumettre à votre examen consiste à détruire le nœud

1°) de Saint-Trond

2°) de Marloie

3°) de Libramont

4°) de Virton – Saint Mard

5°) éventuellement, si on n'admettait pas que l'influence de la place de Liège peut s'exercer jusqu'à Rivage, le tunnel de Remouchamps, et ~~peut être celui de Trois-Ponts~~ [barré dans le texte] ».

Le chef du corps d'Etat-major hésite manifestement quant à la destruction du tunnel de Trois-Ponts mais une note ajoutée en rouge dans la marge indique par la suite que la destruction du tunnel de Trois-Ponts doit être maintenue car le ministre a donné l'autorisation en mai 1896

de construire la jonction Stavelot – Malmédy¹. Le plan de destruction proposé, conclut Renard, présentera les avantages suivants :

- « a) il est économique en ce sens que les destructions, qui ne dépassent pas en nombre celles admises aujourd’hui, seront moins onéreuses en temps de guerre.
- b) il permet de conserver la libre disposition de tout le réseau intérieur, et il réserve pour nos alliés éventuels les connections les plus importantes.
- c) il ne peut froisser aucune susceptibilité puisqu’il est établi sur la bissectrice des frontières allemandes et françaises ».

Cette dernière phrase indique que le général Renard a en partie fondé son choix des lieux d’interruption sur les impératifs de la neutralité belge. Cet aspect de la question est de loin le plus important car la présence de détachements belges le long de la frontière peut être interprétée par la France et l’Allemagne comme un signe de défiance à leur égard. Le 5 mars 1898, le ministre de la Guerre cherche d’ailleurs à clarifier cette problématique en écrivant au général Renard :

« Il ne s’agit pas de faire sauter les tunnels au moment d’une déclaration de guerre entre la France et l’Allemagne, mais seulement en cas d’invasion bien caractérisée de notre pays, afin de faire ressortir aux yeux de toutes les Puissances que nous accomplissons loyalement les devoirs de notre neutralité en ne permettant pas au parti qui le premier ne respecterait pas nos frontières d’utiliser nos chemins de fer et de lui faciliter ainsi sa marche offensive à travers notre pays. En effet, il n’est pas certain qu’une armée de secours viendra coopérer à la défense de la Belgique envahie ; maintes circonstances stratégiques peuvent s’y opposer et la non-destruction des voies ferrées utilisables par l’envahisseur pourrait être considérée comme un acte de favoritisme envers lui »².

Selon de Ryckel qui a eu accès au document, le général Renard commente les deux dernières phrases de cette correspondance dans la marge : « Ces deux alinéas, pouvant donner lieu à des interprétations erronées, ont été biffés dans la minute du département de la Guerre par le colonel Cousebant »³. L’obligation, liée au statut d’Etat neutre, d’interrompre les principaux points d’entrée du pays au belligérant, est une interprétation « extrême » des traités de 1831-1839 qui n’est manifestement pas partagée par tous les membres de l’Etat-major. Les explications du ministre de la Guerre ne sont d’ailleurs pas très convaincantes car la rapidité de plus en plus grande du processus de mobilisation des armées européennes exige justement

¹ Il s’agit effectivement du début des tractations entre la Belgique et l’Allemagne concernant l’établissement de la petite voie transfrontalière qui ne sera en définitive construite qu’en 1914. Voir supra notre chapitre sur la ligne Stavelot-Malmédy.

² Cité d’après DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 107.

³ *Ibidem*.

que les détachements soient envoyés à la frontière dès la déclaration de guerre, voire même avant, au premier signe de danger. Malgré son caractère polémique, nous verrons que la dépêche du 5 mars 1898 continue toutefois à servir de document justificatif au dispositif belge d'interruption jusqu'à l'alerte de 1911.

A travers l'étude du chef du corps d'Etat-major belge, nous constatons que toutes les éventualités sont encore soupesées par lui mais que le scénario d'un passage au sud de la Meuse occupe de plus en plus ses esprits. Cette éventualité supposerait donc comme en 1870 une action rapide de l'armée belge loin de son lieu de concentration initial au cœur du pays. Il s'agit de l'éternelle pomme de discorde de la pensée militaire belge : est-il techniquement réalisable et stratégiquement opportun d'aventurer l'armée belge aussi loin de son réduit national ? Le vote de 1859 semblait avoir consacré la victoire des partisans du système de concentration, même si Chazal avait endormi l'opposition à son projet en précisant que l'armée de campagne continuerait à assurer « le libre passage et la défense de nos grands fleuves »¹. L'état d'abandon des forteresses de la Meuse, le déclassement de la citadelle de Gand en 1868, l'absence d'une réserve nationale réclamée depuis 1866, l'augmentation des effectifs au sein des armées allemandes et françaises... tout laissait présumer que l'armée belge de campagne ne pourrait guère se risquer à encore s'aventurer aux confins du Luxembourg comme elle le fit en 1870, sans avoir d'ailleurs à tirer un seul coup de fusil. Nous avons vu que certaines voix s'étaient fait entendre très vite après la première guerre franco-allemande, qui déclaraient ouvertement que si le Luxembourg belge avait été investi de façon massive à l'époque, le faible cordon belge établi à la frontière aurait été complètement enfoncé. L'organisation de la réserve en 1886 et le vote de 1887 adoubant le principe d'une double tête de pont sur la Meuse laissaient néanmoins présumer que l'armée belge de campagne pourrait dans certaines circonstances s'aventurer au-delà du fleuve pour prendre de flanc les colonnes des belligérants traversant la province la plus méridionale du pays².

A l'époque de l'achèvement des fortifications de la Meuse, début des années 1890, la double hypothèse d'une traversée du Luxembourg ou du Limbourg par l'Allemagne est de fait sérieusement étudiée au sein de l'Etat-major belge. En 1891, le lieutenant d'infanterie adjoint d'Etat-major Joseph Begrand réalise une étude sur une offensive allemande contre la France

¹ DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 61.

² *Idem*, p. 74-77.

avec traversée du territoire belge¹. Sur les cinq scénarios analysés, deux prévoient un passage allemand au sud de la Meuse et trois au nord de Liège à travers la trouée du Limbourg. La confiance du lieutenant en la ligne de la Meuse est telle qu'il ne peut imaginer une traversée des colonnes allemande par la trouée de Huy. En revanche, cette confiance est inversement proportionnelle à celle qu'il accorde à une hypothétique intervention de l'armée néerlandaise pour interdire le passage de la trouée du Limbourg :

« La Hollande n'est pas d'ailleurs un Etat neutre, elle peut fort bien contracter une alliance avec l'Allemagne, ou tout au moins permettre le passage de troupes allemandes sur cette partie excentrique de son territoire. Au surplus l'on m'a dit que dans des écrits publiés par des officiers hollandais, on soutient que, dans le cas où cette portion de leur pays serait franchie par des troupes étrangères, l'armée hollandaise ne songerait pas à s'en inquiéter »².

Et le jugement de Begrand est encore plus sévère pour la neutralité du Grand-Duché de Luxembourg :

« Ce pays est depuis longtemps englobé dans le Zollverein et ses nombreux chemins de fer sont depuis longtemps déjà exploités par des compagnies allemandes. Pour ces deux raisons, il est sous l'influence de l'Allemagne qui s'est déjà servie, je pense, de ses chemins de fer pour le retour des convois vides venant de la France, pendant la guerre de 1870 »³.

Elément digne d'attention, le lieutenant Begrand indique dans son étude qu'il croit davantage à une offensive allemande qu'à une offensive française :

« Les fortifications construites par les Allemands, du côté de la France, l'ont été bien plus en vue de l'attaque que de la défense. (...) Du côté de la France, au contraire, les nombreuses fortifications construites sur la frontière du N.Est, l'ont été bien plus en

¹ MRA, Fonds Moscou, 1106, Corps d'Etat-major, Direction Supérieure, BEGRAND (Joseph), lieutenant d'infanterie, adjoint d'Etat-major, *Etude stratégique ayant pour but de rechercher les positions que l'armée belge pourrait être appelée à occuper – et en général les travaux qu'il y aurait lieu d'effectuer – dans le cas où la neutralité de la Belgique serait violée par l'Allemagne*, février 1891, 48 pages. Comme beaucoup de dossiers du Fonds Moscou, l'importante étude du lieutenant d'Etat-major Begrand est mélangée avec une farde contenant des documents sur la Position fortifiée de Namur (1937-1940). L'inventaire du MRA ne mentionne que ces documents. La boîte contient par ailleurs les annexes d'une étude anonyme de 1895-1896 intitulée : « Hypothèse d'une invasion directe de notre pays par l'armée française. Investissement d'Anvers ». L'étude du lieutenant Begrand est connue de DE RYCKEL qui la cite dans ses mémoires [DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 96-97]. Le résumé et les citations qui suivent sont tirés de ce document. L'étude du lieutenant Begrand est par ailleurs analysée dans DE VOS (Luc), *Belgien : Operationsplannungen und Taktik eines neutralen Landes...*, p. 304-308. C'est par l'intermédiaire de cet article que nous avons pu localiser le document.

² MRA, Fonds Moscou, 1106, BEGRAND (Joseph)..., p. 14.

³ *Idem*, p. 14-15.

vue de la défense que de l'attaque. La mobilisation et la concentration, comme nous l'avons dit plus haut, y sont moins rapides qu'en Allemagne »¹.

Les soupçons de Begrand sont renforcés par les progrès ferroviaires allemands dans l'Eifel : « Je crois devoir appeler l'attention sur ce point que cette partie de l'Allemagne, voisine de notre pays, n'est pas si pauvre ni si dénuée de ressources militaires, ni si impraticable aux armées que beaucoup d'auteurs semblent le proclamer. D'ailleurs cette tendance des Allemands à développer dans cette région, leur réseau ferré, est un indice dont il y a lieu de tenir compte »². Il s'agit à notre connaissance d'un des premiers documents belges à s'intéresser sérieusement à la question de l'Eifel. Les écrits antérieurs de Brialmont à propos des fortifications de la Meuse ne soulignaient pas encore ce danger et se focalisaient sur l'axe Cologne – Aix-la-Chapelle – Liège – Namur³. Pour appuyer sa thèse, Begrand se sert essentiellement de publications militaires françaises. Cette partie du mémoire n'est pas celle qui plaît le plus à son supérieur le major Hamelryck. Il commente donc sévèrement le jeune officier dans la marge : « Toutes ces raisons [exposées dans les publications françaises] paraissent sérieuses pour nous faire croire que nous aurons les Allemands pour ennemis mais gardons-nous bien de prendre cela pour certitude. Les situations militaire et politique de l'Allemagne ont beaucoup changé ces derniers temps et il serait prudent de notre part de prévoir aussi bien une invasion du sud que de l'est »⁴.

A côté de ces considérations politico-militaires, Begrand énumère différents scénarios possibles d'attaque allemande :

Dans le premier scénario, les troupes allemandes traversent la province du Luxembourg sans s'approcher de la vallée de la Meuse en suivant quatre axes routiers : 1) Malmedy – Stavelot – Marche – Wellin – vers Mézières ; 2) Vielsalm – Laroche – Saint-Hubert – Rochehaut – frontière française ; 3) Saint-Vith – Houffalize – Recogne – Bouillon – vers Sedan ; 4) Bastogne – Neufchâteau – Florenville/ou Cugnion – vers Douzy.

Dans le deuxième scénario, les troupes allemandes traversent la province du Luxembourg avec pour objectif la trouée de l'Oise. Il s'agit de franchir la Meuse en amont de Namur, aux

¹ *Idem*, p. 28-30.

² *Idem*, p. 11-12.

³ BRIALMONT (A.), *Situation militaire de la Belgique, Travaux de défense de la Meuse*, Bruxelles, 1882 ; BRIALMONT (A.), *Les fortifications de la Meuse*, Bruxelles, 1887, 40 p. Extrait de *La Belgique militaire*.

⁴ MRA, Fonds Moscou, 1106, BEGRAND (Joseph)..., p. 28-30

ponts de Dinant et Yvoir non couverts par les fortifications. Deux axes routiers sont empruntables : 1) Malmedy – Stavelot – Hamoir – Emptinne – Ciney – Yvoir – Chimay – frontière française ; 2) Saint-Vith – Vielsalm – Baraque Fraiture – Marche – Dinant – Philippeville – Maubert-Fontaine.

Dans le troisième scénario, la première armée allemande rassemblée à Aix-la-Chapelle traverse la Meuse à Maastricht et se dirige vers la trouée de l'Oise. Elle suit pour ce faire deux axes routiers : 1) Bilsen – Saint-Trond – Tirlemont – Jodoigne – Charleroi – Beaumont ; 2) Visé – Tongres – Waremme – Philippeville.

Dans les quatrième et cinquième scénarios, Begrand évalue la possibilité d'un investissement du camp retranché d'Anvers. Dans le cas n° 4, les troupes allemandes partiraient d'Aix-la-Chapelle et traverseraient la Meuse à Visé et Maastricht. Dans le cas n° 5, elles se réuniraient dans la région de Geilenkirchen – Gladbach et franchiraient la Meuse aux ponts de Maaseik et Ruremonde violant plus franchement encore la neutralité des Pays-Bas. Dans ces deux scénarios, Begrand songe en réalité à une invasion allemande sur les deux rives du fleuve simultanément. Pendant que les troupes parties d'Aix-la-Chapelle ou Münchengladbach se lancent à l'assaut d'Anvers afin d'y immobiliser l'armée belge, le reste des corps d'armée allemands concentrés plus au sud vers Malmedy – Saint-Vith pourraient traverser librement la province du Luxembourg. Ils n'auraient pas à craindre un retour offensif de l'armée belge coupée de la Meuse¹.

Dans son étude, Begrand se propose précisément d'étudier ensuite l'attitude à adopter par l'armée belge en fonction de ces différents scénarios d'attaque. Le choix le plus crucial est celui de la zone de concentration qui permettra à l'armée belge de réagir le plus rapidement possible à un passage allemand. Pour les trois derniers scénarios, une zone de concentration centrale dans le triangle Bruxelles – Malines – Louvain ou mieux encore dans le quadrilatère Louvain – Aarschot – Diest – Tirlemont permettra d'intercepter efficacement les troupes allemandes traversant le Limbourg ou cherchant à investir le camp retranché d'Anvers. En revanche, la situation créée à l'armée belge dans les deux premiers scénarios est plus délicate. Même en adoptant une position plus orientale vers Louvain – Tirlemont, l'armée arriverait trop tard sur la Meuse. En admettant que le premier mouvement soit d'abord ordonné vers

¹ *Idem*, p. 15-19.

Namur, comme en 1870, les Belges arriveraient sur la Meuse alors que les colonnes allemandes seraient déjà pratiquement à hauteur de la frontière franco-belge¹.

Le Baron de Ryckel, sous-chef de l'Etat-major à partir de l'automne 1913 et partisan d'une concentration vers la frontière menacée, voit dans les travaux du lieutenant Begrand une confirmation de ses propres théories. De Ryckel critique les œillères stratégiques de la vieille école dans les termes suivants : « Il est à noter ici qu'à la base de toutes les études faites, se trouvait l'hypothèse que l'envahisseur avait une étape d'avance sur nous parce que, disait-on, notre armée ne pouvait se porter à sa rencontre que lorsque les troupes ennemies auraient franchi la frontière »².

Begrand a manifestement servi de source d'inspiration à de Ryckel pour élaborer sa théorie des « avertissements diplomatiques préliminaires ». Le jeune officier d'Etat-major propose en effet dans son étude : primo de mobiliser plus tôt que la France et l'Allemagne ; secundo de déterminer à l'avance l'origine du danger, grâce au personnel d'ambassade, afin de concentrer rapidement l'armée mobilisée vers la frontière menacée :

« Notre armée ne peut attendre dans le triangle Bruxelles – Louvain – Malines que l'un de nos voisins ait franchi notre frontière pour se porter à sa rencontre sous peine d'arriver trop tard dans certains cas. Il serait de toute nécessité de connaître, dès qu'une guerre sera déclarée ou imminente, les intentions de nos voisins à l'égard de notre pays. N'est-ce pas là un rôle que devraient remplir nos attachés d'ambassade ? Ils devraient nous faire connaître quel est le Gouvernement que nous avons le plus à craindre, quel est celui de nos voisins qui, vraisemblablement, violera notre neutralité. Ils devraient également nous faire savoir quelles sont les forces que l'on concentre près de nos frontières et en ce qui concerne l'Allemagne si cette concentration se fait au Nord ou au Sud des Höhe Venn ; si, en d'autres termes elle s'effectue vers Malmédy – Saint-Vith ou vers Aix-la-Chapelle – Gladbach »³.

En cas de traversée allemande au sud de la Meuse, Begrand propose aussi de ralentir la progression des troupes allemande en complétant les destructions de « haute intensité » du Génie par une multitude d'obstructions plus sommaires à réaliser par la cavalerie belge. Begrand rompt enfin avec le principe du « tout à Anvers » en indiquant dans son étude qu'il serait utile de prévoir à Liège et Namur des dépôts de ravitaillement pour l'armée de

¹ Voir son chapitre III : « Conduite à tenir par l'armée belge dans chacune des hypothèses », MRA, Fonds Moscou, 1106, BEGRAND (Joseph)..., p. 20-38

² DE RYCKEL (L), *Mémoires...*, p. 96.

³ MRA, Fonds Moscou, 1106, BEGRAND (Joseph)..., p. 27-28.

campagne afin de rendre celle-ci moins dépendante de l'approvisionnement en provenance du réduit national¹.

Les nombreux commentaires rédigés dans la marge de l'étude par le major Hamelryck témoignent que les théories de Begrand sont novatrices en 1891. D'après cet officier, étant donné la neutralité de la Belgique, l'on ne peut songer à concentrer l'armée belge du côté de la frontière menacée. Hamelryck reconnaît cependant la pertinence des considérations de Begrand concernant un éventuel retard belge dans le Luxembourg. Cependant, il pense que ce dilemme peut être dépassé par une utilisation intelligente du réseau ferroviaire belge. En effet, selon lui, en à peine douze heures, les unités belges concentrées préalablement au cœur du pays pourraient être transportées rapidement sur la Meuse ; ceci est d'autant plus réalisable, dit-il, que dans le quadrilatère proposé par Begrand, l'on ne trouve pas moins de trente gares et non des moindres. On se souvient qu'en 1870, beaucoup d'unités belges avaient été transportées en deux ou trois jours dans les Ardennes grâce à la ligne du Grand-Luxembourg. Il suffirait, selon Hamelryck, de rationaliser l'usage des chemins de fer pour obtenir une plus grande rapidité d'action. Dans son commentaire, Hamelryck justifie encore le maintien du processus de mobilisation-concentration au cœur du pays par la nécessité de sécuriser cette étape vitale pour l'armée belge en dehors des grands axes routiers et des objectifs de marche supposés des belligérants. Ces commentaires d'Hamelryck sont partagés par le lieutenant-colonel Chapelié qui rédige lui-même un commentaire personnel à la fin de l'étude.

Les travaux ultérieurs de l'Etat-major ne s'écarteront pas des opinions du major Hamelryck. Le 5 mars 1892, le général Brewer chef du corps d'Etat-major remet au ministre de la Guerre un mémoire relatif au plan de mobilisation :

« L'armée belge peut et doit se mobiliser et se concentrer par une seule opération ; le gain de temps obtenu par ce moyen peut être estimé à un couple de jours au moins. La position de mobilisation doit être loin des frontières et à faibles distances des dépôts des corps et de leur centre de mobilisation. La position de mobilisation doit être au centre du trilatère [triangle] Anvers, Liège, Namur. Louvain représente le centre de gravité de ce trilatère. De là l'armée peut en une ou deux étapes gagner la plupart des positions reconnues dans la zone de défense active, zone comprise entre l'Escaut, la Sambre et la Meuse. (...) Veut-on opérer plus loin avec la plus grande célérité ? Les chemins de fer peuvent en moins de 12 heures transporter l'armée entière en un point quelconque de la ligne Charleroi, Namur, Liège, Maastricht, et en 18 à 24 heures de l'autre côté de la Sambre et de la Meuse, dans le Condroz ou l'Entre-Sambre-et-

¹ *Idem*, p. 42-48.

Meuse, où des positions ont été également reconnues à Assesse, Emptinne, Natoye, Pessoux et Saint-Gérard. La position de mobilisation doit être à proximité du nœud central des lignes ferrées, c'est-à-dire, de Bruxelles. Elle doit couvrir la capitale et offrir des ressources abondantes de toute nature. La seule position qui réponde à toutes ces conditions est le triangle Bruxelles, Louvain, Malines »¹.

Le mémoire de Brewer est accompagné d'une étude des mouvements que l'armée belge sera appelée à opérer². A nouveau, différents scénarios sont envisagés. Le premier objectif de l'armée belge est de déterminer si les troupes qui pénètrent sur le territoire désirent envahir le pays ou simplement le traverser. Dans le premier cas, l'armée belge concentrée entre Bruxelles, Louvain et Malines s'avancera soit vers Nivelles, Enghien ou Assche pour s'opposer à une attaque française, soit vers Tirlemont ou Herentals pour contrer une attaque allemande. Toutes ces positions ont été reconnues au cours des dernières années par des voyages d'Etat-major sur le terrain. Dans un second temps, si l'armée belge découvre que les belligérants souhaitent simplement traverser le territoire, elle s'avancera vers une position d'attente à déterminer³, la cavalerie surveillant les abords des places fortes de Liège et Namur. Brewer adopte dans son mémoire la théorie selon laquelle les deux places mosanes constituent chacune un verrou tiré sur le couloir de la Meuse. En fonction de l'allié du moment, un des deux verrous sera tiré tandis que l'autre restera ouvert à l'arrivée du garant. Les places de Liège et Namur sont donc aussi appelées à remplir éventuellement le rôle de « pivot de jonction » de l'armée belge avec l'armée de secours. Si cette jonction n'était pas possible, l'armée belge conserverait une position centrale d'où elle menacerait les flancs des colonnes qui traverseraient le pays. Contrairement à Begrand qui n'établissait pas de hiérarchie entre les différents scénarios⁴, Brewer indique nettement dans son mémoire que suite à la fortification de la ligne de la Meuse, il croit davantage à un passage des belligérants par la rive droite de la Meuse uniquement. Cette perspective est développée plus en détail dans un mémoire ultérieur envoyé au ministre de la Guerre le 31 janvier 1894 :

¹ Cité d'après DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 97-98.

² A nouveau, cette étude ne nous est connue que par le « Mémoire sur la défense de la Belgique » réalisé par de Ryckel en 1910. Elle est complétée par un mémoire plus précis envoyé par Brewer au ministre de la Guerre le 31 janvier 1894. DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 101-104. Le résumé et les citations qui suivent sont tirés de ce document.

³ Dans le mémoire daté du 31 janvier 1894, Brewer indique la position Hannut – Landen.

⁴ Begrand indique dans son étude que tel n'est pas l'objectif poursuivi : « Je ne chercherai pas à établir la valeur de chacune des ces lignes d'opérations, ni celles que l'armée allemande aurait le plus d'intérêt à suivre. Il me suffira d'indiquer celles qui sont vraisemblables, possibles, et d'en déduire des conséquences au profit de notre armée » Begrand cherche néanmoins à rencontrer les objections de ceux qui ne croient pas à une attaque allemande sur Anvers par la trouée du Limbourg. Le fait que l'officier d'Etat-major éprouve le besoin de se justifier à ce niveau prouve que ses collègues sont désormais davantage préoccupés par la rive droite du fleuve. MRA, Fonds Moscou, 1106, BEGRAND (Joseph)..., p. 27-28.

« La conviction acquise qu'aucun mouvement dangereux ne se prépare contre les places de la Meuse, l'armée occupera sans tarder la position d'attente Marche – Rochefort, ou bien si elle croit devoir rester longtemps sur le qui-vive, celle de Florée – Durnal derrière le Bocq, la cavalerie observant sur les flancs et en avant des grandes forêts qui couvrent le front ».

Il s'agit là d'une position d'attente au cœur de la province du Luxembourg. A ce stade du déroulement des opérations, deux hypothèses se présentent encore à l'armée belge. Primo, il se peut qu'elle soit attaquée directement dans la région Marche – Rochefort ou dans celle de Florée – Durnal. Dans ce cas, des positions de combat ont été reconnues pour recevoir le premier choc de l'ennemi. Secundo, si les Belges arrivent sur leur position avant le franchissement de la frontière par l'ennemi, divers mouvements sont encore réalisables en fonction des renseignements obtenus. Si des troupes allemandes sont signalées dans la région de Saint-Vith – Malmédy, « l'armée se portera rapidement sur le flanc des colonnes extrêmes de l'ennemi, de la position de Marche-Rochefort vers St-Hubert ou de celle de Florée-Durnal vers Libin ». Si des préparatifs de marche sont annoncés plus au sud du côté du Grand-Duché de Luxembourg ou en amont de Mézières, « l'armée gagnera sans retard la position d'attente Libramont – Recogne sur le flanc des passages probables par l'Ardenne méridionale vers Neufchâteau, détachant devant elle de fortes avant-gardes pour appuyer sa cavalerie d'exploration lancée jusqu'à la Semois et au-delà ». Enfin, deux hypothèses sont encore plausibles : une traversée de la pointe extrême du Luxembourg par la vallée de la haute Semois ou un respect strict de la neutralité belge avec un risque de franchissement de frontière par des détachements en déroute. Dans ces deux cas de figure, « l'armée portera immédiatement le gros de ses forces à Neufchâteau et, si elle en a le temps, des détachements avancés vers la Semois aux débouchés méridionaux des forêts qui bordent cette rivière, la cavalerie indépendante explorant jusqu'à la frontière ». Brewer s'inspire ici des mouvements de l'armée belge en 1870.

Deux éléments fondamentaux sont à remarquer dans l'étude de Brewer. Premièrement, la problématique déjà posée en 1870 surgit à nouveau dans toute son acuité : les mouvements de l'armée belge ne seront efficaces que s'ils arrivent à temps sur le théâtre des opérations. Brewer en a bien conscience ; c'est pourquoi il indique que « si faute de temps, ces mouvements ne peuvent s'exécuter par la voie ordinaire, on fera usage des chemins de fer, tout au moins pour les premiers échelons ». Deuxièmement, le passage dans la pointe sud-est

du pays est considéré par le chef du corps d'Etat-major comme le plus plausible, le plus à redouter. Lors de la séance du 4 mars 1894, le ministre de la Guerre le général Brassine confirmera d'ailleurs à la Chambre, parallèlement à des propos tenus par Brialmont devant l'Assemblée, qu'il considérait le passage par l'Ardenne belge et le Grand-Duché de Luxembourg comme l'opération la plus probable d'une armée belligérante suite à la construction des ouvrages de Liège et Namur¹.

L'acuité de la « guerre doctrinale » entre les partisans d'une concentration absolue de l'armée au cœur du pays et ceux d'une concentration relative, grandira parallèlement à l'intérêt croissant accordé au sein de l'Etat-major belge au risque d'une violation du seul Luxembourg par les belligérants. Or, ce scénario fut de loin celui qui fut le plus étudié après l'achèvement des fortifications de la Meuse et qui fut jugé le plus vraisemblable. En effet, nous avons vu qu'une des justifications présentées par les partisans de la ligne de la Meuse est qu'elle dissuadera à l'avenir les belligérants de traverser la Belgique par la rive gauche et de suivre la ligne de marche qui s'étend de la trouée de l'Oise à la trouée du Limbourg. Un tel mouvement les forcerait à se garder à l'ouest des places d'Anvers et Diest et à l'est des garnisons belges de la Meuse. Il est donc admis au sein de l'Etat-major belge qu'aucun chef d'armée raisonnable désirant traverser la Belgique ne se risquerait à aventurer ses troupes dans un tel étai. A la suite des études de Brewer, le passage au sud de la Meuse continue par conséquent à accaparer les esprits. C'est l'hypothèse principale soulevée par le directeur des opérations militaires le colonel Ducarne dans un rapport remis à la commission militaire instaurée le 9 novembre 1900². Les réflexions du colonel Ducarne sont encore plus complètes que celles de ses prédécesseurs. Dans son rapport où il expose les différents scénarios de guerre possibles, il met bien en balance la traversée de la Belgique avec le théâtre principal des opérations en Alsace-Lorraine. Une traversée au nord de la Meuse serait selon lui d'autant plus hasardeuse pour une armée allemande qu'elle se couperait totalement du reste des troupes sur la frontière franco-allemande :

¹ APC, 2 mars 1894, p. 751. En 1899, ces considérations stratégiques sont encore prises comme base de réflexion par le directeur de la Politique aux Affaires étrangères Léon Arendt. MAEB, IND, V, *Principes d'après lesquels se déterminent la nature et l'étendue des armements de la Belgique*. Note de M. Arendt, directeur général de la Politique, Bruxelles, le 10 mars 1899. Notons toutefois qu'un fossé existe entre l'expertise militaire et celle réalisée aux Affaires étrangères. Les craintes de Brialmont exprimées à cette époque à la Chambre concernent plus particulièrement le danger allemand et tranchent manifestement avec la relativisation de ce danger par l'ambassadeur belge à Berlin le Baron Greindl. Or, c'est derrière l'expertise de Greindl que se rangera jusqu'en 1911 au moins la direction politique belge. Voir à ce sujet notre chapitre sur le camp d'Elsborn.

² PV 1900, annexe C ; voir aussi DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire...*, II, p. 293-302. Le résumé et les citations qui suivent sont tirés de ce document.

« Un obstacle considérable, la Meuse, séparerait les corps qui l'exécuteraient des forces mises en jeu sur le théâtre principal. Dès qu'ils auraient franchi le fleuve (en aval de Visé), ces corps seraient obligés, pour assurer leurs communications, de masquer Liège par un détachement et se verraient exposés, d'autre part, à l'action de flanc de l'armée belge qu'ils devraient vaincre ou au moins, contenir par un nouveau détachement presque aussi fort qu'elle. Plus loin, il faudrait faire un nouveau détachement pour masquer Namur. Usés par cette série de détachements et de pertes, retardés dans leur marche, ces corps entreraient en France, affaiblis et vraisemblablement trop tard pour produire l'effet désiré. Au surplus, il leur faudrait encore observer Lille et Maubeuge et réduire le centre de résistance de Valenciennes-Condé, qui se trouverait sur leur chemin. Et, s'ils éprouvaient quelque part un échec, c'est un désastre qui pourrait les attendre, isolés qu'ils seraient du reste de leur armée et ayant peut-être perdu toute communication avec leur base ».

Ducarne pointe du doigt l'élément clef qui seul détermine la faisabilité d'un enveloppement de grande envergure à travers la Belgique : les effectifs. Faute d'effectifs suffisants, l'Allemagne ne pourra réaliser un mouvement tournant d'une telle ampleur sans dégarnir dangereusement son front d'Alsace-Lorraine :

« Une opération aussi aventureuse, aussi contraire aux principes, exige des effectifs très nombreux et le concours de circonstances exceptionnellement favorables. Pour la tenter en Belgique, nous estimons que cinq corps d'armée seraient suffisants. Non moins hasardeuse serait une entreprise de ce genre dirigée à la fois par les deux rives de la Meuse. Séparées par le fleuve dont tous les bons passages sont entre nos mains, exposées des deux côtés, sans soutien mutuel possible, aux attaques de flanc des Belges pouvant agir non seulement sur les deux rives du fleuve grâce à nos doubles têtes de pont, mais encore contre l'aile extérieure, des opérations aussi vastes, soumises à autant de causes de déchet et de ralentissement, sont exclusivement, le lot de puissantes armées. L'Allemagne ne pourrait les tenter qu'en dégarnissant des forces nécessaires les frontières par lesquelles elle se trouve directement en contact avec la France. Or, c'est là une détermination à laquelle elle ne se résignera pas ».

Le diagnostic posé par le directeur des opérations militaires est judicieux et concorde parfaitement avec la réalité du plan allemand à cette époque. La nécessité de se couvrir sur le front russe empêche toute entreprise allemande de ce genre à l'ouest¹. En revanche, estime Ducarne, « la traversée de la Belgique au sud de la Meuse échappe aux aléas des entreprises précédentes et offre aux Allemands de grandes chances de réussite ».

Le rapport Ducarne est un des documents parmi les plus utilisés par la propagande française pour justifier le danger d'une attaque allemande par le sud-est de la Belgique. Nous le

¹ Voir infra notre chapitre sur la Belgique dans le plan de guerre allemand.

trouverons très régulièrement cité jusqu'à la veille du conflit dans des articles de presse ou des essais militaires français sur la guerre « à venir »¹. Dès 1900, le colonel Ducarne dissipe les derniers fantasmes sur la « Barrière des Ardennes »². Il met en évidence huit bonnes routes qui traversent depuis longtemps cette région et relient ainsi une zone possible du déploiement stratégique allemand voisine de la Belgique avec la Meuse française en amont de Fumay. Il s'agit, en les citant du nord au sud, des routes suivantes :

- « 1° Eupen, Verviers, Durbuy, Ciergnon, Revin ;
- 2° Malmédy, Trois-Ponts, Marche, Gedinne, Monthermé ou une variante Malmédy, Stavelot, Vielsalm, Houdremont ;
- 3° St-Vith, Vielsalm, Laroche, Saint-Hubert, Nouzon ;
- 4° Reuland, Houffalize, Libramont, Bouillon, Sedan ;
- 5° Dasbourg, Bastogne, Neufchâteau, Muno, Remilly ;
- 6° Wallendorff, Martelange, Marbehan, Mouzon ;
- 7° Echternach, Arlon, Tintigny, Pouilly ;
- 8° Trèves, Athus, Virton, Stenay ».

Sur ces huit routes, Ducarne pense que sept sont potentiellement utilisables dans le cadre d'une offensive allemande³. Le colonel Ducarne s'inspire par ailleurs du *Bulletin de la presse*

¹ Citons par exemple : LANGLOIS (Hyppolyte) (Général), *La Belgique et la Hollande devant le pangermanisme*, Paris, Berger-Levrault et Cie, 1906, p. 42-47 ; POIRIER (Jules), *La Belgique devant une guerre franco-allemande*, Paris, L. Fournier, 1913, p. 279-294 ; MAITROT (C.-A.), *Nos frontières de l'Est et du Nord. Le service de deux ans et sa répercussion sur leur défense*, Paris ; Nancy, Berger-Levrault, 1912, p. 15-19. Maitrot publie dans cet ouvrage son étude parue l'année précédente dans le *Correspondant* au moment de la crise d'Agadir. MAITROT (C.-A.), *L'offensive allemande par la Belgique. Une modification nécessaire dans la concentration*, Paris, 1911. Extrait de *Le Correspondant*, 1er septembre 1911. Nous renvoyons également le lecteur à notre chapitre sur la ligne Stavelot-Malmédy et l'utilisation qui est faite du rapport Ducarne dans le cadre du débat parlementaire autour de la construction de la ligne.

² « A la vérité, le pays traversé est le plus aride, le plus accidenté et le plus pauvre de la Belgique, mais les voies de communication sont belles et bien entretenues et les voies ferrées de Gerolstein par Gouvy et Libramont et de Trèves à Libramont par Bastogne, seront d'un grand secours pour le ravitaillement de vivres. Dans ces nouvelles conditions, la haute Ardenne belge, considérée jadis comme un véritable massif d'achoppement pour les armées, a perdu notablement de ces qualités répulsives, et l'on doit admettre que des armées pourraient aujourd'hui y marcher, y séjourner et y vivre, à la condition que la traversée ne doive durer que peu de jours et que leur effectif ne soit trop élevé ».

³ « De grandes concentrations de troupes vers Aix-la-Chapelle et Eupen, semblent en somme peu favorables à un passage à travers la Belgique. La route la plus septentrionale qu'il faudrait suivre est éloignée de 10 kilomètres de la route suivante, dont elle ne commence à se rapprocher que vers Bomal-sur-Ourthe ; de plus, les troupes qui l'emprunteraient, rencontreraient successivement la Vesdre, l'Amblève et la haute Ourthe, obstacles non infranchissables, il est vrai, ces rivières étant guéables partout, mais déjà sérieux à cause de l'encaissement de leurs vallées et de la facilité que nous aurions à mettre hors d'état les voies qui les traversent. En outre la proximité de la tête de pont de Liège constituerait un grand danger de flanc pour la ligne d'opérations, ainsi que pour la ligne ferrée de ravitaillement formée par les chemins de fer de l'Amblève, de l'Ourthe et de la Lesse, que nous mettrions, au surplus, aisément hors service. Enfin, cette route conduit sur Revin, point déjà trop éloigné de

du 31 juillet 1900 pour fournir un inventaire détaillé des améliorations ferroviaires allemandes à hauteur de la frontière belge¹. Selon le directeur des opérations militaires, ces améliorations permettront une concentration beaucoup plus rapide et efficace de corps d'armée allemands à la frontière belgo – luxembourgeoise. A la fin du document, Ducarne indique sans tergiverser qu'il pense que l'hypothèse d'un passage allemand à travers le Luxembourg est « la plus probable ». La perspective d'une violation de la neutralité belge par la France n'est évoquée par le directeur des opérations militaires que comme une réaction à un déploiement allemand le long de la frontière belge :

« C'est ainsi qu'à un déploiement stratégique des armées allemandes d'Eupen à Metz pourrait correspondre une concentration des corps français de Verdun à Maubeuge, concentration qui amènerait ultérieurement les Français à franchir notre frontière. Les réseaux ferrés, les gares militaires de débarquement ainsi que la répartition du matériel de réparation montrent que cette éventualité a été prévue en France ».

Devenu général, Ducarne sera ensuite nommé chef du corps d'Etat-major de 1905 à 1910. Durant l'alerte de 1905-1906, il a des conversations très poussées avec l'attaché militaire anglais le colonel Barnardiston concernant l'envoi d'un corps expéditionnaire britannique en cas d'agression allemande. Le cas d'une agression française n'est même pas évoqué². Dans les propositions d'opérations conjointes faites à l'attaché militaire britannique, nous retrouvons à l'identique les deux hypothèses formulées par Ducarne dans son étude de 1900. Le 19 janvier 1906, dès la première entrevue de Ducarne avec l'attaché militaire anglais, le chef du corps d'Etat-major indique à son interlocuteur que l'armée belge sera concentrée à proximité de Bruxelles pour faire face à une armée se dirigeant vers Anvers ou, si ce n'est pas trop long, pour avancer dans le flanc d'une armée traversant le Luxembourg³. Ces deux scénarios d'opérations expliquent vraisemblablement la démarche faite une dizaine de jours

l'aile gauche française. La longueur du trajet, les sérieux dangers, les inévitables retards à subir feront, selon toute apparence, renoncer à cette route ».

¹ « A. De Julich à Aix-la-Chapelle ; B. De Julich à Düren ; C. De Julich vers la ligne Aix-la-Chapelle-Cologne ; D. D'Aix-la-Chapelle, par Montjoie, Saint-Vith, avec embranchement vers Eupen et la ligne de Liège à Aix-la-Chapelle, ainsi que vers Malmédy et de Call vers Gerolstein et Trèves ; E. De Gerolstein vers Prüm et Trois-Vierges ; F. D'Andernach à Gerolstein ; G. De Coblenze, par Trèves et Thionville. D'autre part, l'existence des quais militaires de débarquement construits dans les gares avoisinant notre pays confirme l'opinion qu'un déploiement stratégique est préparé dans cette région par nos voisins de l'Est. Ces quais se rencontrent à Cologne, Königsdorf et à Kalscheuren ; près d'Aix-la-Chapelle, à Eschweiler et à Rothe Erde, à Brand, à Raeren et à Eupen ; à Weismes, près de Malmédy, à Saint-Vith, à Hellesheims (sic) [Hillesheim], à Speicher et à Trèves ». *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, n° 97, 30 mars 1904, p. 373.

² Pour un contexte détaillé de ces conversations qui sont parallèles à des conversations militaires franco-britanniques, voir infra notre chapitre sur l'influence des conversations Barnardiston-Ducarne sur le plan français.

³ *BDOW*, III, p. 187-188, lieutenant-colonel N.W. Barnardiston, attaché militaire (Bruxelles) à Grierson, directeur des opérations militaires (Londres), le 19 janvier 1906.

plus tard par le ministre de la Guerre Cousebant d'Alkemade auprès du ministre des Affaires étrangères de Favereau. Cousebant d'Alkemade demande à Favereau si l'armée belge peut se permettre, dans « le cas où une armée allemande traverserait le Limbourg hollandais ou le Grand-Duché de Luxembourg pour pénétrer ensuite en Belgique, (...) de pousser des reconnaissances sur le territoire hollandais ou grand-ducal, pour s'assurer de la force et de la nature des troupes étrangères qui s'y trouveraient »¹. En effet, si l'armée belge parvient à déterminer à l'avance le plan d'opérations allemand, elle pourra s'avancer plus rapidement, après une concentration préalable au cœur du pays, vers la position de résistance adéquate. Il s'agirait aussi de communiquer le plus rapidement possible cette position adéquate au corps expéditionnaire anglais qui viendrait y rejoindre les troupes belges. Le 14 février 1906, date de la troisième entrevue entre Ducarne et Barnardiston, les deux scénarios se précisent. Dans le cas d'un « coup de force » de l'Allemagne contre Anvers, Ducarne pense que 200.000 soldats allemands pourraient être concentrés dès le 7^e jour de la mobilisation entre Venlo et Aix-la-Chapelle. En réponse à ce dispositif, l'armée belge pourrait être prête dès le 4^e jour sur sa position de concentration. Deux positions sont étudiées : premièrement une ligne avancée de Neerpelt à Maastricht sur le canal de Campine ; deuxièmement une ligne entre Turnhout et Diest. C'est la deuxième qui est retenue car la première position risque d'être tournée sur la gauche, ce qui couperait les communications de l'armée belge avec Anvers².

Dans le cas d'une marche allemande à travers le Luxembourg belge en direction de la Haute-Meuse, Barnardiston renvoie le directeur des opérations militaires britanniques Grierson au mémoire fourni par Ducarne à la commission militaire belge de 1900-1901, preuve s'il en est de la continuité des réflexions stratégiques du général belge depuis plusieurs années. Une telle marche amènerait les troupes allemandes contre l'aile gauche de l'armée française constituée de quatre corps stationnés entre Mézières et Sedan. Ducarne estime que les Allemands ne pourront franchir avant le 8^e jour la frontière entre Eupen et Gouvy. Par conséquent, les Belges seront en avance sur la Meuse entre Liège et Namur³. En réponse à ce courrier, Grierson communique plusieurs objections à l'attaché militaire. Il ne croit pas trop à une attaque brusquée sur Anvers qui lui paraît trop excentrique. En revanche, le mouvement dans le Luxembourg lui apparaît comme le plus probable. Dans le cadre de ce scénario, Grierson demande à Barnardiston de s'assurer que la Belgique serait prête à agir au-delà de la Meuse,

¹ MAEB, IND VII, Cousebant d'Alkemade à Favereau, le 30 janvier 1906.

² BDOW, III, p. 190-192, Barnardiston (Bruxelles) à Grierson (Londres), le 14 février 1906.

³ *Ibidem*.

par exemple en prenant part avec l'armée anglaise à une percée vers Bastogne. D'après des renseignements obtenus par Grierson, le ministre de France à Bruxelles douterait pour sa part de la capacité belge à franchir la Meuse¹. Dans sa réponse à Grierson, Barnadiston s'empresse de manifester sa confiance dans la loyauté de l'armée belge. Il pense pour sa part que les Belges se battront même si les Allemands ne passent qu'à travers le Luxembourg. Le général Ducarne déclare qu'il s'agit là d'un devoir vu les sacrifices opérés au cours de ces dernières années pour maintenir une armée solide. Néanmoins, poursuit Barnadiston, il est vrai qu'il existe en Belgique des personnes qui préconisent le contraire pour des raisons politiques². Dans un courrier ultérieur, Barnadiston informe son supérieur que Ducarne se range derrière son avis. Il estime lui aussi qu'une attaque sur Anvers serait trop excentrique. Cette opinion transparaissait déjà nettement dans son mémoire de 1900³. Une fois la tension aplanie, ces conversations belgo-britanniques resteront sans lendemain. La diplomatie belge sera même rapidement effrayée de la tournure prise par la démarche anglaise qui, à ses yeux, dépasse le stade de la simple promesse de garantie et tend à faire tomber la Belgique dans le camp franco-anglais⁴.

L'Entente cordiale conclue entre l'Angleterre et la France doublée de la campagne anticolonialiste et des vues anglaises sur le Congo susciteront même dès 1909 la naissance d'un sentiment de méfiance belge à l'égard de l'allié d'outre-Manche. Le 18 janvier 1909, le ministre de la Guerre le général Hellebaut rédige une lettre à destination de Ducarne pour lui réclamer d'envisager également dans les mesures de la mobilisation belge un plan en vue de s'opposer à une invasion par la mer du Nord. Cette hypothèse était jusque là absente des plans belges auxquels le ministre souhaite donner tous les gages d'une stricte neutralité. Ducarne s'exécute et fournit un mémoire au ministre le 20 février 1911⁵. La méfiance belge culmine fin avril 1912 suite à l'entrevue du chef du corps d'Etat-major le général Jungbluth avec l'attaché militaire britannique le lieutenant-colonel Bridges. Bridges déclara à Jungbluth qu'au cours de l'alerte de 1911, l'Angleterre aurait débarqué en Belgique, même si le cabinet

¹ *BDOW*, III, p. 192, Grierson (Londres) à Barnadiston (Bruxelles), le 27 février 1906. Ces doutes de la diplomatie française ont été alimentés par les débats parlementaires belges concernant l'extension du camp retranché d'Anvers en 1905.

² *BDOW*, III, p. 193, Barnadiston (Bruxelles) à Grierson (Londres), le 3 mars 1906.

³ *BDOW*, III, p. 193, Barnadiston (Bruxelles) à Grierson (Londres), le 7 mars 1906.

⁴ BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne*, p. 378-383 ; THOMAS (D.-H.), *The Guarantee of Belgian Independence...*, p. 434-440.

⁵ DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 113-115 ; VAN DAELE (F.), capitaine, *Les « Conversations » anglo-belges d'avant-guerre*, dans *Revue belge des livres, documents et archives de la guerre 14-18*, 8^e série, 1932-1933, p. 74.

de Bruxelles n'avait pas demandé secours. Cette façon singulière de concevoir la garantie anglaise est vivement combattue par le département des Affaires étrangères¹.

Cette focalisation sur la trouée des Ardennes et le danger allemand laisserait supposer que depuis l'achèvement des fortifications de la Meuse, l'invasion du territoire par la France ne fut plus vraiment à l'ordre du jour au sein de l'Etat-major. Il est en fait que les documents sur le sujet sont plus rares voire inexistants. La crainte d'un investissement français du réduit national anversoïse, si présente avant la première guerre franco-allemande, ne semble plus qu'un lointain souvenir. Pourtant l'hypothèse d'un plan d'invasion français fait toujours bien partie des scénarios étudiés au milieu des années 1890. A côté de l'étude du major Begrand figure en effet dans la boîte 1106 du Fonds Moscou une étude réalisée en 1895-1896 au sein de la direction supérieure du corps d'Etat-major dans l'hypothèse d'une invasion directe de la Belgique par l'armée française et d'un investissement de la position d'Anvers². Il ne subsiste hélas que trois annexes³ de cette étude qui devait être plus volumineuse. Matériellement, le travail anonyme a toutes les apparences d'une étude achevée, sans doute avec le concours de plusieurs officiers de la direction supérieure du corps d'Etat-major tandis que l'étude susmentionnée du lieutenant Begrand était d'avantage un travail personnel.

Enfin toujours dans la boîte 1106, se trouvent au côté de l'étude susmentionnée quatre cartes d'Etat-major figurant le passage de troupes françaises en Belgique. Un jugement un peu hâtif nous amènerait à conclure que ces cartes correspondent à l'étude d'une invasion française précédemment indiquée. Or sur les quatre cartes⁴, trois concernent l'hypothèse d'un simple

¹ La problématique des rapports de la Belgique avec l'Angleterre après la crise de 1905-1906, la question notamment de la crainte du débarquement d'une flotte anglaise dans les ports belges de la mer du Nord et dans l'estuaire de l'Escaut sort nettement du cadre tracé par ce travail. Elle est du reste bien développée dans le travail de Marie-Thérèse Bitsch. BITSCH (M.T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne...*, p. 452-459. On complètera utilement les propos de l'historienne française par la consultation de deux documents très instructifs : « Voyages d'état-majors de 1909. Conférence préliminaire faite (par le général Ducarne) aux délégués des Etats-majors », in WULLUS-RUDDIGER, *La Belgique et l'équilibre européen. Documents inédits*, Paris, Berger-Levrault, 1935, p. 318-320 ; VAN DAELE (F.), *Les « Conversations » anglo-belges d'avant-guerre (1906-1912)*, in *Revue belge des livres, documents et archives de la guerre 1914-1918*, 8e s., 1932-1933, p. 56-102.

² MRA, Fonds Moscou, 1106, Direction supérieure du Corps d'Etat-major, *Hypothèse d'une invasion directe de notre pays par l'armée française*. Les annexes portent la date de juillet 1896. Les cartes sont antérieures et sont datées de novembre 1895. On peut subodorer que d'autres études du même type se trouvent dans le Fonds Moscou, disséminées dans de multiples fardes.

³ MRA, Fonds Moscou, 1106, *Hypothèse...* Annexe n° 1 : « Investissement d'Anvers. Calcul des forces nécessaires pour investir la position d'Anvers », juillet 1896 ; Annexe n° 2 : « Investissement d'Anvers. Considérations relatives à l'attaque d'Anvers » ; Annexe n° 3 : « Investissement d'Anvers. Considérations relatives à la manière dont il convient de prendre possession de la ligne d'investissement (simultanément ou successivement) ».

⁴ MRA, Fonds Moscou, 1106, Première carte (1/320.000) : « Direction supérieure du corps d'Etat-major, novembre 1895, Dossier n° I – S – XVIII, **croquis n° 35**, 1^{ère} Hypothèse, 1. Emplacements des corps d'armée

passage des troupes françaises au sud de la Meuse et non d'une invasion caractérisée du pays. La deuxième carte (croquis n° 40) fait le décompte des axes routiers à la disposition des Français en dehors du passage par le rayon myriamétrique des forts de la Meuse. Huit routes sont identifiées qui permettent une traversée des Ardennes belges à des armées françaises partant d'un axe Fumay – Virton. Les trois cartes relatives à ce passage indiquent aussi l'emplacement des troupes belge du 5^e jour au 14^e jour après le début de la mobilisation.

Parmi les quatre cartes, une seule (croquis n° 35)¹ correspond à un passage de grande envergure à travers la Belgique sur les deux rives de la Meuse, vraisemblablement accompagné d'un investissement de la position d'Anvers. Tous les axes routiers du pays sont identifiés à partir des lieux de départ présumés des corps d'armée français le long de la frontière franco-belge. Douze axes routiers peuvent être suivis par les corps français. Détail important, les douze axes routiers étudiés évitent consciencieusement le passage dans le rayon myriamétrique des forteresses belges : Anvers, Termonde, Diest, Liège, Huy et Namur ; ce qui réduit considérablement le nombre de routes disponibles. Nous livrons ici le détail des routes inventoriées par la direction supérieure du corps d'Etat-major :

- Route n° 1 (Xe corps) : Tourcoing – Mouscron – Audenaerde – Alost.
- Route n° 2 (Ier corps) : Lannoy du Nord (Lille) – Néchin – Renaix – Ninove – Bruxelles.
- Route n° 3 (IIIe corps) : Tressin – Tournai – Lessines – Bruxelles.

Ces trois premières routes s'arrêtent au centre du pays. Deux hypothèses s'offrent à nous. La plus probable est que ces trois premières routes sont destinées aux corps chargés d'occuper le pays et d'investir Anvers. Une autre interprétation voudrait que les Xe, Ier et IIIe corps suivent ensuite la route n° 4, ce qui ne manquerait pas de générer des bouchons dans le nœud routier Bruxellois.

français après le déploiement stratégique. 2. Indication des routes suivies par les troupes françaises en Belgique » ; deuxième carte (1/320.000) : « Direction supérieure du corps d'Etat-major, novembre 1895, Dossier n° I – S – XVIII, **croquis n° 40**, Guerre entre la France et l'Allemagne, Hypothèse d'un passage de l'Armée française par la Belgique, Emplacements des troupes belges respectivement les 5^e, 7^e, 8^e, 9^e, 10^e, 11^e, 12^e, 14^e jours » ; troisième carte (1/160.000) : « Direction supérieure du corps d'Etat-major, novembre 1895, Dossier n° I – S – XVIII, **croquis n° 41**, Guerre entre la France et l'Allemagne, Hypothèse d'un passage de l'armée française par la Belgique, Emplacements des troupes belges le 6^e jour » ; quatrième carte (1/160.000) : « Direction supérieure du corps d'Etat-major, novembre 1895, Dossier n° I – S – XVIII, **croquis n° 42**, Guerre entre la France et l'Allemagne, Hypothèse d'un passage de l'armée française par la Belgique, Emplacements des troupes belges le 13^e jour ».

¹ MRA, Fonds Moscou, 1106, Première carte (1/320.000) : « Direction supérieure du corps d'Etat-major, novembre 1895, Dossier n° I – S – XVIII, **croquis n° 35**, 1^{ère} Hypothèse, 1. Emplacements des corps d'armée français après le déploiement stratégique. 2. Indication des routes suivies par les troupes françaises en Belgique »

- Route n° 4 (IIe corps) : Orchies – Bleharies – Ath – Enghien – Hal – Bruxelles – Haecht – Aarschot – Westerloo – Moll – Neerpelt – Weert – Ruremonde.
- Route n° 5 (IVe corps) : Valenciennes – Mons – Braine-le-Comte – Virginal-Samme – La Hulpe – Louvain – Veerle – Bourg-Léopold – Maeseck.
- Route n° 6 (Ve et XVIIIe corps) : Bavai et Maubeuge – Quévy – Nivelles – Wavre – Tirlemont – Saint-Trond – Hasselt – Stockhem – Sittard.
- Route n° 7 (IXe corps) : Solre-le-Château – Beaumont – Charleroi – Grand-Menil – Perwez – Braives – Waremmes – Tongres – Maastricht.
- Route n° 8 (XIIe corps) : Macquenoise – Chimay – Mariembourg – Philippeville – Dinant – Achêne – Scy – Maffe – Hamoir – Sprimont – Theux – Pepinster – Henri-Chapelle – Aix-la-Chapelle.
- Route n° 9 (VIIe corps) : Rocroi – Fumay – Givet – Haversin – Durbuy – Remouchamps – Heusy (Verviers) – Dolhain – Eupen.
- Route n° 10 (XIIIe corps) : Laifour (Meuse) – Haut-Fays – Wellin – Marche – Erezée – Rahier – Francorchamps – Malmedy.
- Route n° 11 (XIVe corps) : Charleville-Mézières – Pussemange – Vresse-sur-Semoy – Graide – Resteigne – Ambly – Marcourt – Grandmenil – Trois-Pont – Stavelot – Malmedy.
- Route n° 12 (XVIe corps) : Sedan – Bouillon – Saint-Hubert – Vielsalm – Saint-Vith.

Confrontée à un plan d'invasion en bonne et due forme, à l'instar de celui envisagé dans l'étude de 1895-1896, la Belgique serait forcée d'adapter son programme de destructions. L'invasion, qu'elle vienne de la France ou de l'Allemagne, aurait nécessairement comme objectif ultime l'investissement d'Anvers. Or il est certain que cet investissement pourrait être sérieusement ralenti par l'adoption d'un plan d'interruption général du réseau ferré belge, à mesure que l'armée belge se replie dans son réduit national. Il ne s'agirait pas en l'occurrence de destructions de « haute intensité » mais de sabotages à effectuer sur les lignes et dans les gares afin de retarder au maximum une armée décidée à pénétrer au cœur du pays. La dépêche ministérielle du 5 mars 1898, qui définit la philosophie générale du système d'interruption en cas de traversée du territoire, prescrit en effet aussi la réalisation d'une étude de détail au sujet des destructions à opérer sur les chemins de fer belges dans l'hypothèse moins probable d'une « invasion » de la Belgique. Il y aurait lieu, dans ce cas, de multiplier les obstructions d'intensité moyenne ou ordinaire. Ces obstructions consisteraient :

- « a) en la mise hors service des gares, surtout des gares de bifurcation et des nœuds de ligne.
- b) en la mise hors service des voies aux points les plus favorables, c'est-à-dire aux remblais, ponts ou tunnels. Ces obstructions devraient être exécutées par les chefs de gare et par la troupe, si possible, sur l'ordre du commandant de la province, en cas d'attaque plus grande, ou, en dehors de ce fait, d'après les ordres du ministre de la

Guerre. Les commandants de la province et les chefs de gare intéressés devraient recevoir des instructions détaillées sur la manière de procéder à ces destructions »¹.

Ce plan reçoit plus qu'un commencement d'exécution. Il est étudié avec minutie au cours des années 1898 et 1899 par le capitaine du Génie van Hoebrouck commandant l'unique compagnie du Génie affectée à la destruction des chemins de fer. Les travaux du capitaine sont terminés début 1900 et transmis au ministre de la Guerre par le chef du corps d'Etat-major le 10 février 1900². Il s'agit d'un travail conséquent et de grande envergure. Il comporte « la mise hors de service de 118 stations³ et abords ou points importants entre deux stations ». Toutes les provinces sont concernées, ce qui indique une égale volonté de se prémunir de quelque côté que ce soit. Le chef du corps d'Etat-major transmet au ministre un grand nombre de documents annexes car un tel plan mobilise *in fine* énormément de papier rien que pour transmettre les instructions adéquates au personnel concerné. La subdivision des obstructions se fait par province. Chaque commandant de province supervise les destructions dans sa propre circonscription. Parmi les documents les plus importants figurent les instructions aux commandants de province « pour la mise hors de service par le personnel de l'administration des chemins de fer de l'Etat des stations et des ouvrages d'art de la province ». Elles reconstituent fidèlement le *modus operandi* de toutes les obstructions prévues, province par province.

Figure également dans le dossier un « Tableau général des destructions à opérer sur le réseau des voies ferrées du pays par le personnel de l'administration des chemins de fer de l'Etat et autres ». Ce document de synthèse doit sans doute être conservé par le ministre. Tout y est minutieusement résumé : détail des destructions à opérer, temps nécessaires, matériel. Le dossier très complet comprend une carte détaillée de toutes les stations concernées⁴. Une note intéressante en début de tableau indique : « Dans les instructions destinées aux commandants de province, il existe une colonne (qui n'est pas reproduite dans le présent tableau) indiquant les autorités auxquelles doivent être transmis les ordres (relatifs aux destructions préparatoires et définitives). Ces autorités sont les chefs de station et les ingénieurs chefs de section ». Des sous-dossiers ont ainsi été créés pour chacune des stations concernées détaillant les

¹ MRA, Fonds Moscou, 3086, Lettre du lieutenant général chef du corps d'Etat-major au ministre de la Guerre, Bruxelles, le 10 février 1900.

² *Ibidem*. Voir les documents annexés au courrier.

³ Le Baron de Ryckel avance dans ses mémoires le chiffre de 120 stations. DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 108.

⁴ Nous reproduisons plusieurs extraits de cette carte générale dans notre corpus de cartes au chapitre correspondant.

obstructions à mettre en place une fois l'ordre transmis par le commandant de province. Certains des sous-dossiers créés sont encore conservés dans les archives. Les notes sur les fardes indiquent que les dernières mises à jour de ces instructions ont été faites pour la plupart le 12 novembre 1907. A l'exception de la gare de Bleyberg, les principaux dossiers conservés sont liés au commandement de la province de Namur¹. Tous ces dossiers sont conservés dans une farde estampillée « Etat-major de la Position fortifiée de Namur ». En effet la responsabilité des mesures de sabotage a été confiée par la suite aux gouverneurs des positions fortifiées qui assuraient en même temps le commandement militaire de leur province².

A côté de ces mesures d'« intensité moyenne » ou de « basse intensité », la liste des destructions de « haute intensité » à opérer dès le début de la mobilisation se concentre au fil des années sur les ouvrages situés uniquement au sud de la Meuse. Les considérations du général Renard dans son courrier de 1896 ont donc en partie été suivies. On considère la Barrière de la Meuse suffisamment forte en soi pour qu'il ne soit pas nécessaire d'y ajouter à l'ouest des destructions supplémentaires face à la France. Toutefois, l'on ne supprime pas pour autant du programme la destruction des tunnels proches de la frontière allemande, comme le recommandait également Renard dans son rapport de 1896, ce qui crée *de facto* une impression de déséquilibre au profit de la France. Qui plus est, le 20 juillet 1901, le ministre de la Guerre indique à l'inspecteur général des fortifications et du corps du Génie que la visite du dispositif prévu au viaduc de Lompret ne figure plus dans le programme des visites annuelles³. De Ryckel indique dans son « Mémoire sur la défense de la Belgique » que « la destruction du tunnel de Furfooz remplace celle du viaduc de Lompret et est justifiée, comme l'était cette dernière, par la nécessité de ménager les susceptibilités allemandes »⁴. Cette précision est étrange et semble indiquer au final que les mesures d'interruption le long de la

¹ Cela pourrait provenir du fait que contrairement à la province de Liège, les mesures d'obstruction n'y ont pas été appliquées en août 1914.

² **Sont conservés** : Jemelle (groupe d'Arlon) – Houyet (groupe d'Arlon) – Hastières (compagnie du chemin de fer du Nord) – Doische – Mariembourg – Florennes Est (groupe de Namur) – Berzée (groupe de Charleroi) – Walcourt (groupe de Charleroi) – Havelange (groupe de Liège) – Acoz (groupe de Namur) – Chimay (groupe de Charleroi) – Landelies et Farcennes (groupe de Charleroi) – Erquelines et Solre-sur-Sambre (Compagnie du chemin de fer du Nord) – Saint-Martin et la station de la Sambre (Compagnie du chemin de fer du Nord). Plusieurs lignes concernent la Compagnie du Nord de propriété française ce qui n'empêche nullement l'officier d'envisager également des obstructions sur ces lignes. Il serait intéressant d'analyser plus en profondeur le choix du personnel chargé sur ces lignes françaises d'appliquer les mesures de sabotage. Nul doute que le personnel belge aura été préféré au personnel français.

³ MRA, Fonds Moscou, 1841, Cousebant d'Alkemade à inspecteur général des fortifications et du corps du Génie, Bruxelles, le 20 juillet 1901.

⁴ DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 108.

frontière française sont jugées de pure forme par les Belges. Un jugement un peu hâtif conclurait ici que les Belges favorisent délibérément les Français au détriment des Allemands. Ce n'est pas impossible dans le chef de certains officiers belges comme de Ryckel mais il nous semble en l'occurrence que de Ryckel retranscrit plutôt ici un jugement pragmatique. L'axe Athus – Virton – Bertrix – Dinant sur lequel se trouve le tunnel de Furfooz aboutit de toute façon à la Barrière de la Meuse. La destruction du tunnel répond donc moins à un souci d'efficacité qu'au souhait traditionnel pour l'Etat-major belge de sauvegarder les apparences de la neutralité afin de ne pas s'attirer les reproches de leurs garants. D'ailleurs les interruptions prévues au nœud ferroviaire de Libramont n'interdisent-elles pas toute progression française vers le Nord à travers la province du Luxembourg ? Ceci est partiellement exact. En réalité, si la destruction du nœud de Libramont est au programme du Génie belge depuis longtemps, elle ne semble avoir été organisée que tardivement. Lors de l'alerte de 1905-1906, elle ne figure tout simplement pas dans le tableau des dispositifs existants. Sont mentionnés : 1°) le nœud de Saint-Trond qui réclame à lui seul un grand nombre de détachements car plusieurs lignes rayonnent autour de la localité et doivent être interrompues¹ ; 2°) le pont de Maaseyck ; 3) le pont métallique et le pont en maçonnerie de Huy ; 3°) le tunnel de Trois-Ponts ; 4°) le tunnel de Nasproué ; 5°) le tunnel de Remouchamps ; 6°) le tunnel de Hombourg ; 7°) le tunnel de Furfooz². Il n'est pas encore question de la destruction du tunnel de Halinsart (Nessonvaux) pour interdire l'utilisation du vicinal Sprimont – Trooz³. Cette interruption sera comprise par la suite dans le programme des destructions à opérer au moment de la mobilisation imminente⁴. En effet, depuis plusieurs années, le Génie de la place de Liège est confronté à la multiplication des projets de chemins de fer vicinaux dans sa propre circonscription, ce qui complique singulièrement sa tâche. Dans la mesure où ces vicinaux passent à proximité des forts de la PFL, ils constituent des

¹ Ligne Landen – Saint-Trond ; ligne Saint-Trond – Hasselt ; ligne Saint-Trond – Tongres ; ligne Tirlemont – Saint-Trond.

² MRA, Fonds Moscou, 3086, *Tableau indiquant les temps nécessaires pour l'exécution des travaux de destruction à opérer par des détachements depuis la réception de l'ordre de mobilisation jusqu'au moment où la mise à feu peut être ordonnée*. Annexe à la lettre du ministre de la Guerre (« par ordre le colonel directeur général Ceulemans ») au général-major, chef du corps d'Etat-major, Bruxelles, le 25 janvier 1906.

³ Peut-être prolongé un jour par un réseau vicinal du plateau de Herve (Trooz – Battice par Olne, Xhendelesse et Petit-Rechain, avec embranchement de Xhendelesse à Micheroux par Soumagne et de là vers Barchon, Visé et les Fourons).

⁴ MRA, Fonds Moscou, 1841, lettre du colonel directeur des fortifications de Liège au commandant intérimaire du bataillon du Génie de Liège, Liège, le 24 avril 1911. La lettre indique les destructions à opérer mais ne spécifie pas quand il a été décidé pour la première fois d'interrompre aussi le tunnel d'Halinsart.

lignes parfaites pour acheminer du matériel de siège ou couvrir les troupes assiégeantes. C'est pourquoi le Génie émet des réserves sérieuses à leur développement¹.

Le 11 juin 1908, le ministre de la Guerre annonce au chef du corps d'Etat-major la fin des travaux de préparation des destructions à effectuer aux nœuds de Libramont et Marloie². Ces travaux consistent en l'interruption des lignes qui rayonnent autour de ces deux points de passages obligatoires dans le Luxembourg³. Pour le nœud de Libramont : 1°) au pont en plein cintre sur la Mellier entre Libramont et Marbehan ; 2°) au tunnel-viaduc de Recogne sur la ligne de Libramont à Bertrix ; 3°) au pont métallique, passage supérieur de la route, situé au nord de la station de Libramont ; 4°) aux deux ponts en maçonnerie et à la tranchée rocheuse, située au nord, à proximité de la gare de Bastogne (ligne Libramont – Bastogne – Gouvy). Pour le nœud de Marloie : 5°) au pont en maçonnerie enjambant « l'Homme » [la Lhomme] (ligne Libramont – Namur) ; 6°) à la tranchée rocheuse d'Haversin (ligne Namur – Marloie) ; 7) au pont sur l'Ourthe à Melreux (ligne de Marloie à Angleur)⁴.

Le dispositif pour interdire l'utilisation du réseau ferré luxembourgeois est désormais complet. Mais ces destructions suffiront-elles à interdire tout passage dans le Luxembourg belge ? Pas totalement car les deux nœuds ferroviaires d'Athus et de Virton – Saint-Mard offrent eux-mêmes une jonction entre la France et le Grand-Duché. Ils seraient par conséquent très utiles en cas d'offensive française vers Luxembourg à partir de Montmédy et Longwy d'autant plus que la ligne Longwy – Pétange comporte pour sa part des dispositifs de destruction⁵. De ce côté, les conseils du général Renard formulés en janvier 1896 semblent à première vue ne pas avoir été suivis. Même si une très faible portion seulement du territoire belge était violée par l'utilisation de ces lignes, l'absence de destructions pourrait à posteriori

¹ Dans les débats à la Chambre, certains hommes politiques pestent ainsi contre l'expertise du Génie lorsqu'elle va à l'encontre des intérêts économiques de leur région. Ainsi le député verwiétois Malempré interpelle à plusieurs reprises le ministre de la Guerre pour connaître les raisons du retard de l'établissement du vicinal Trooz-Dison (Petit-Rechain). Le Génie exige en réalité le passage de cette ligne par Fléron et Magnée afin qu'elle soit dans la zone « battue » par le fort de Fléron, ce qui n'enchant pas certaines communes intéressées par le tracé primitif de la ligne. *APC*, 19 mars 1901, p. 778 ; 29 octobre 1901, p. 2592 ; 19 novembre 1901, p. 43 ; 11 mars 1902, p. 889 et 25 novembre 1902, p. 51. Un autre député verwiétois Davignon, futur ministre des Affaires étrangères, propose notamment comme solution de placer sur le trajet de la ligne « un ouvrage d'art de quelque importance, un pont ou un viaduc, (...) miné et relié au fort par des fils électriques ». *APC*, 24 juin 1903, p. 1578. Pour davantage d'information sur la problématique des vicinaux, voir MRA, Fonds Moscou, 3631, Etat-major de l'Armée, correspondance concernant la valeur stratégique des voies vicinales et chemins de fer.

² MRA, Fonds Moscou, 3086, Hellebaut au chef du corps d'Etat-major, Bruxelles, le 11 juin 1908.

³ Nous reproduisons les cartes de ces deux nœuds ferroviaires dans notre corpus de cartes au chapitre correspondant.

⁴ MRA, Fonds Moscou, 3086, Hellebaut au chef du corps d'Etat-major, Bruxelles, le 11 juin 1908. Un tableau annexé indique le temps et les détachements nécessaires pour réaliser les destructions.

⁵ Voir supra notre chapitre sur la trouée ferroviaire du Grand-Duché de Luxembourg.

être reprochée au Gouvernement belge en cas de passage des belligérants. Ceci est d'autant plus étonnant que début janvier 1912, des chambres de mine sont prévues dans le tunnel de Sainte-Cécile pour intercepter la nouvelle ligne en construction Bertrix – Muno – Messempre¹. Pourquoi prévoir un dispositif sur cette liaison transfrontalière à l'extrême sud du Luxembourg et pas sur les deux autres ? Il s'agit sans doute d'une contingence liée au profil des lignes dans cette partie orientale de la Gaume. En effet, les lignes évoluent en terrain relativement plat et n'offrent guère de lieux susceptibles d'accueillir des destructions de haute intensité. En revanche, le plan des obstructions de « moyenne » ou « basse intensité » réalisé en 1900 indique que des mesures ont été prévues aux abords des gares d'Autelbas, Athus et Virton – St-Mard (coupures de remblais, renversement de ponts métalliques, obstructions et sabotages divers dans les gares)².

b. La Belgique sans plan de concentration et d'opérations

A l'approche de la crise internationale de 1911, le manque d'effectifs au sein du Génie se fait cruellement sentir aussi bien pour les ponts de la Meuse que pour les tunnels ferroviaires. Le 24 avril 1911, le colonel directeur des fortifications de Liège écrit au commandant intérimaire du bataillon du Génie de Liège : « Les ouvrages d'art de la position dont la destruction est prévue pour la période de mobilisation imminente sont au nombre de 4 (tunnels de Remouchamps, de Hombourg, de Nasproué et de Halinsart), et nous disposons actuellement de 3 lieutenants du Génie pour assurer la préparation de ces destructions... »³. Situation ubuesque entre toutes, à cause du manque d'officiers et de troupiers, c'est un détachement du Génie d'Anvers qui doit se charger de la destruction du tunnel de Trois-Ponts. Nous avons vu que les préparatifs militaires anarchiques d'août-septembre 1911 contribuent à mettre en évidence les carences du Génie belge. Outre le manque d'hommes, le manque de suivi des dossiers a des conséquences funestes sur le terrain. Plusieurs tunnels munis de chambres de mine et de câbles électriques préalablement installés n'ont plus été visités depuis longtemps. Des dégâts sont constatés trop tard et rendent les destructions impossibles⁴.

¹ MRA, Fonds Moscou, 1841, lettre du colonel directeur des fortifications Deguise au commandant du Génie à Liège, Liège, le 30 janvier 1912.

² MRA, Fonds Moscou, 3086, Lettre du lieutenant-général chef du corps d'Etat-major au ministre de la Guerre, Bruxelles, le 10 février 1900. Document annexe : « Tableau général des destructions à opérer sur le réseau des voies ferrées du pays par le personnel de l'administration des chemins de fer de l'Etat et autres ».

³ MRA, Fonds Moscou, 1841, lettre du colonel directeur des fortifications de Liège au commandant intérimaire du bataillon du Génie de Liège, Liège, le 24 avril 1911.

⁴ MRA, Fonds Moscou, 1841, lettre d'Hellebaut, ministre de la Guerre à l'inspecteur général des fortifications et du Corps du Génie, Bruxelles, le 19 septembre 1911 ; MRA, Fonds Moscou, 1841, lettre du ministère des

A défaut d'hommes disponibles à Liège et Namur, le ministre de la Guerre décide de confier la destruction des tunnels de Remouchamps et Nasproué au Génie d'Anvers, ce qui soulève immédiatement des protestations de la part du colonel Deguise directeur des fortifications de Liège¹. Le colonel Deguise est appuyé dans ses réclamations par le chef d'Etat-major général de l'armée le général Jungbluth. Le 7 décembre 1911, Jungbluth demande en effet au ministre de la Guerre de laisser Remouchamps et Nasproué sous l'autorité de la position de Liège. Il émet même « l'avis que le gouverneur de la dite position pourrait être avantageusement consulté sur le point de savoir si la destruction du tunnel de Trois-Ponts ne serait pas à maintenir au point de vue plus particulier de la position de Liège »². Une telle demande paraît anecdotique mais elle ne l'est pas car elle diminue *de facto* l'autorité du ministre de la Guerre sur le plan des opérations éventuelles, à une époque où les relations entre l'EMGA et Hellebaut sont singulièrement tendues. Qui plus est, Jungbluth « profite de l'occasion » pour condamner intégralement tous les autres dispositifs de destruction qu'il considère comme « inutiles à la défense du territoire même après avoir relu la dépêche ministérielle du 5 mars 1898 » laquelle, pour rappel, clarifiait la philosophie du système³. Jungbluth ne donne ici aucune raison de son opposition frontale à des principes fixés pourtant depuis plusieurs décennies. En réalité, le motif de l'opposition du chef de l'EMGA aux destructions frontalières est lié à ses conceptions hétérodoxes à propos de la défense du pays et surtout à celles de son bras droit le lieutenant-colonel de Ryckel. Ces conceptions sont consignées dans une note de l'EMGA rédigée au cours du mois d'août 1911. A cette époque, Jungbluth et de Ryckel cherchent manifestement à faire passer leurs réformes à la faveur de la crise d'Agadir :

« Depuis l'époque où Anvers fut choisi comme réduit de la défense du pays, les Gouvernements successifs ont généralement reconnu, dans les plans généraux de campagne à adopter en cas de guerre, la nécessité de ne pas abandonner à l'ennemi, dès l'ouverture des hostilités, la presque totalité du territoire national pour se retirer dans Anvers. Ce ne fut que de 1868 à 1887 que pareille manière de faire a été considérée comme admissible : elle conduisait à faire étudier la destruction d'ouvrages d'art sur les lignes ferrées que l'ennemi pouvait utiliser. Ces destructions devaient être faites, semble-t-il, en vue d'éviter au Gouvernement belge le reproche de n'avoir pas contrarié la marche de l'armée étrangère qui pénétrerait dans le pays. Quoi qu'il en

Chemins de fer, Postes et Télégraphes, Administration des chemins de fer de l'Etat, Direction des Voies et Travaux, 7^e Bureau, à Hellebaut, Bruxelles, le 13 octobre 1911.

¹ MRA, Fonds Moscou, 1841, colonel Deguise, directeur des fortifications de Liège, *Note relative aux dispositions à prendre en vue de la préparation de la destruction éventuelle des ouvrages d'art*, transmise au lieutenant général, inspecteur général des fortifications et du corps du Génie, Liège, le 31 janvier 1912.

² MRA, Fonds Moscou, 3086, général Jungbluth, chef de l'EMGA, à Hellebaut, le 7 décembre 1911.

³ *Ibidem*.

soit du bien-fondé de cette manière de voir, les destructions prévues à cette époque sont restées prévues dans les travaux élaborés dans la suite, alors que ces travaux n'envisagent plus l'abandon du pays au début des hostilités pour porter l'armée sous Anvers. Elles deviennent cependant difficiles à justifier dans ces conditions. En premier lieu, leur efficacité pour contrarier les opérations est discutable. D'une part le nombre de lignes ferrées est devenu si considérable qu'il sera le plus souvent possible de contourner les destructions opérées par un simple détour ; et d'autre part, grâce aux ressources que l'on possède aujourd'hui pour réparer les voies ou en construire de nouvelles, la durée de l'interruption du trafic ne sera généralement pas suffisante pour contrarier sérieusement les opérations de l'envahisseur. En second lieu, ces mêmes destructions ne se justifient surtout pas si elles n'entravent pas les mouvements que l'adversaire dirigera directement contre nous, ce qui est le cas général pour la plupart de celles qui sont projetées, exception faite de celles laissées à l'appréciation des gouverneurs des forteresses. Une première conclusion s'impose donc : l'abandon du plan des destructions, en dehors, bien entendu, de celles à opérer dans le rayon myriamétrique des places fortes »¹.

Cette note s'accompagne encore de longues considérations « faisant ressortir la nécessité de l'abandon des idées admises jusqu'alors, la nécessité de réunir l'armée sur la frontière menacée, et enfin la nécessité de l'information gouvernementale préalable »². L'on constate bien que dans l'esprit du binôme Jungbluth – de Ryckel, les destructions ferroviaires sont synonymes, sinon de lâcheté, du moins d'abandon du territoire à l'ennemi. Les deux officiers répugnent par conséquent à user de tels expédients pour ralentir la progression des belligérants. Ils préféreraient au contraire un mouvement offensif contre les colonnes ennemies. Tout ceci explique le souhait exprimé par Jungbluth dans la conclusion de son courrier du 7 décembre, de voir également disparaître les destructions de moyenne intensité prévues sur tout le territoire en cas d'invasion. Ne risquent-elles pas en effet d'entraver les mouvements des troupes belges vers la frontière ou l'arrivée de leur éventuel allié ?

Ces réformes préconisées par Jungbluth s'inscrivent parfaitement dans la ligne adoptée par ce dernier depuis juin 1910, époque à laquelle il a pris la tête de l'Etat-major général à la suite du général Ducarne. Jungbluth exerce depuis lors le commandement de l'EMGA en étroite collaboration avec son « maître à penser » le lieutenant-colonel Baron de Ryckel. Le conseiller militaire de Jungbluth a déjà rédigé à sa demande au cours de l'hiver 1909-1910 un mémoire sur la défense de la Belgique³. Dans ce document, transparaissent bien les nouvelles conceptions stratégiques que de Ryckel souhaite propager au sein de l'Etat-major. A la lecture

¹ Cité d'après DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 154.

² DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 153.

³ D'après de Ryckel, la version définitive de son « Mémoire sur la Défense de la Belgique » telle que publiée dans ses mémoires a été achevée le 27 janvier 1911. DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 4 et p. 34.

du mémoire en question, l'on est forcé d'admettre la critique formulée à posteriori par le lieutenant général de Selliers de Moranville, malgré le parti pris évident du commentateur : le travail achevé par de Ryckel en 1910 est en effet très brouillon et manque du pragmatisme inhérent à tout plan militaire de qualité¹. Le chapitre IV consacré plus particulièrement aux opérations éventuelles de l'armée belge sépare de façon inhabituelle les opérations en deux catégories : « droit de guerre » et « devoir de guerre ». « Notre droit de guerre, écrit de Ryckel, nous convie en Flandre contre l'Angleterre, en Campine contre la Hollande, en Hesbaye contre l'Allemagne, en Hainaut contre la France ; notre devoir de guerre nous appelle en Ardenne. De là, cinq projets d'opérations éventuelles à établir par l'Etat-major de l'armée »². Les paragraphes 2 et 3 du mémoire correspondent à ces deux catégories. Le paragraphe 2 est intitulé « Esquisses des projets d'opérations éventuelles en vue de l'exercice du droit de guerre » et le paragraphe 3 « Esquisses du projet d'opérations éventuelles en vue de l'accomplissement du devoir de guerre ». Dans le paragraphe 2, de Ryckel envisage les zones de concentration possibles de l'armée belge 1° Contre l'Angleterre, 2° Contre la Hollande, 3° Contre l'Allemagne, 4° Contre la France. Il s'agit bel et bien d' « esquisses » car les quatre régions envisagées sont sommairement définies par de Ryckel à l'aide d'arguments tirés d'un cours banal de géographie militaire tel qu'on l'enseignait à l'époque à l'Ecole Royale Militaire. Dans les scénarios 1, 2 et 4, de Ryckel se borne à exposer quelle serait la couverture idéale à adopter le long de la frontière menacée mais ne pousse pas plus loin sa réflexion. Ainsi, il passe complètement à côté de la description générale du déploiement de l'armée belge dans ces différentes zones frontalières ; ce qui devait pourtant constituer l'objet principal de son étude³. Seul le scénario n° 3 d'une attaque allemande à travers la Belgique est développé de façon plus substantielle par l'auteur. Dans son mémoire, de Ryckel choisit en effet d'illustrer le « droit de guerre » de la Belgique à l'aide d'un scénario fictif de guerre contre l'Allemagne. Le scénario envisagé est tiré en l'occurrence du travail du colonel Vent qui a rédigé précédemment divers commentaires stratégiques en marge d'un voyage d'Etat-major effectué en 1898 :

« Des nécessités d'ordre militaire obligent les Allemands à traverser une partie du territoire belge. Ils désirent que cet usage d'un territoire neutre se fasse sans complication, c'est-à-dire, sans que l'armée belge s'y oppose. Ils essayent même d'avoir la coopération de l'armée belge dans leur campagne contre la France, moyennant certaines compensations, ainsi que, paraît-il, la proposition en a déjà été

¹ DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), *Contribution à l'histoire de la Guerre mondiale...*, p. 35-36.

² DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 126.

³ DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 126-139.

faite en 1870 (sic). (...) Le Gouvernement belge peut accepter la proposition de coopération et faire cause commune avec l'Allemagne en renonçant à la neutralité imposée par les traités – ou bien accéder à la demande de passage dans des conditions déterminées – ou bien repousser la demande et se borner à protester contre la violation du territoire – ou bien s'opposer par la force, dans la mesure de ses moyens au passage des troupes allemandes. Soit cette dernière décision. A la fin du 3^e jour de mobilisation, le Gouvernement allemand fait connaître que dans les conditions où se place la Belgique, il se trouve dans l'obligation de la traiter en ennemie et le ministre d'Allemagne demande ses passeports »¹.

Ces quelques lignes permettent de comprendre *in fine* ce qu'entend de Ryckel par « droit de guerre » de la Belgique. En l'occurrence, le « droit de guerre » ne doit pas être confondu avec une réaction belge face à une « invasion caractérisée » du pays, c'est-à-dire dûment constatée par un franchissement de la frontière neutre. Cette catégorie était utilisée précédemment dans les autres études d'Etat-major mais n'agrée plus le Baron de Ryckel. En l'occurrence, le « droit de guerre » correspond plutôt dans son esprit à une réaction immédiate et légitime de l'armée belge face à une menace évidente contre la neutralité du pays, quelle que soit la nature de cette menace. C'est en effet un axiome de la pensée du Baron de Ryckel ; il pense pouvoir déterminer dès les premiers signes de tension entre la France et l'Allemagne quel sera l'agresseur de la Belgique en demandant tout simplement aux deux gouvernements concernés une confirmation du respect par ceux-ci de la neutralité belge : « L'empressement, ou le refus, de fournir cette confirmation, ou une déclaration équivalente, révélerait de quel côté il faudrait faire face. En somme à la théorie du rassemblement-mobilisation sur position centrale éventuellement suivi d'un retour offensif [ndlr : une fois que l'agresseur est connu], ce mémoire tendait à substituer le système de la mobilisation sur place, suivi de la concentration sur la frontière menacée »².

Le scénario d'un ultimatum allemand envisagé par le colonel Vent en 1898 est prophétique car il se répétera à l'identique en 1914. On constate que dans l'esprit de l'officier belge d'Etat-major, la réaction de l'armée est suspendue à l'acceptation ou pas par le Gouvernement belge d'un droit de passage aux belligérants. En d'autres termes, le colonel Vent considère que la neutralité imposée à la Belgique en 1839 est subordonnée uniquement à la volonté du Gouvernement de s'y conformer ou pas. Il n'est pas impossible que de Ryckel utilise ici cet exemple à dessein dans son mémoire de 1910 et qu'il songe, à l'instar du général de Witte à la

¹ *Idem*, p. 131.

² GALET (Général), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef devant l'invasion allemande*. Préface de S.M. le Roi Albert, Paris, Plon, 1931, p. 7.

même époque¹, à interpréter la « neutralité imposée » dans un sens moins restrictif. Une telle interprétation ne serait-elle pas bénéfique à la Belgique ? Elle permettrait au pays de choisir souverainement son allié du moment en fonction de ses intérêts propres. Quoiqu'il en soit d'un éventuel opportunisme belge, c'est bien la résistance armée à l'ultimatum allemand qui est choisie au final comme objet d'analyse. Dans ce cas de figure, de Ryckel propose le plan d'opérations suivant : « L'Allemagne considère la Belgique comme ennemie. Notre armée est réunie en Hesbaye et sur le plateau de Herve. L'Allemagne l'attaque ; elle se défend. L'Allemagne la dédaigne ; elle marche sur Aix-la-Chapelle »². Afin de mettre ce plan en pratique, de Ryckel préconise une position de concentration de l'armée belge sur la Meuse.

Dans son paragraphe 2 traitant du « droit de guerre », l'officier belge focalise son attention sur le danger le plus probable à ses yeux : un passage des colonnes allemandes à travers la province du Luxembourg³. En revanche, dans son paragraphe 3 concernant le « devoir de guerre » de la Belgique, de Ryckel développe une situation moins tragique pour l'avenir du pays où seul le sud Luxembourg est menacé d'un débordement par des combats franco-allemands confinés à la frontière belge. Le paragraphe 3 traite donc d'une situation similaire aux événements de 1870 : la limite septentrionale du déploiement allemand est Thionville ; celle du déploiement français est Montmédy. Dans ce cas de figure, de Ryckel rappelle que les quais de débarquement allemands « construits depuis 1894 sur la ligne de la Kyll ainsi que sur la ligne Eupen-Weismes-St-Vith » n'ont pas nécessairement pour objet une traversée de la

¹ A cette époque, des voix commencent à se faire entendre en Belgique qui critiquent de plus en plus ouvertement le principe de neutralité imposée. Sur cette problématique voir notamment DAX (O.) [général de Witte], *Situation de la Belgique en prévision d'un conflit franco-germain*, Bruxelles, Imprimerie industrielle et financière, 1911 et DE LANNOY (F.), *La neutralité belge est-elle encore utile à la Belgique et à l'Europe?*, Lierre, (1914), 18 p. Extrait du *Bulletin de L'Association des anciens élèves de l'Institut Saint-Louis*. Ces publications sont interprétées par certains officiers français comme un mauvais signal envoyé par les Belges. Voir par exemple HERMENT (Gabriel, Jean), général, *Considérations sur la frontière du Nord*, Paris, Chapelot, 1913, p. 10-12. L'attaché militaire français les commente lui-même avec inquiétude [SHD/DAT, 7N 1157, Duruy (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), le 19 janvier 1912] tandis que l'attaché militaire allemand Renner y voit une volonté déguisée de la part du général de Witte de fournir à l'armée belge l'occasion de s'allier à l'armée allemande parce qu'elle est la plus forte. BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne...*, p. 439.

² *Ibidem*.

³ De Ryckel ne croit pas lui non plus à un passage par la trouée du Limbourg : « Si jamais une armée allemande en marche contre notre frontière pénétrait dans le Limbourg, la Hollande deviendrait par le fait même notre alliée et il ne peut être indifférent à l'Etat-major allemand d'avoir à laisser 3 et peut-être 4 corps d'armée en observation devant les positions fortifiées de l'Yssel, de la Grebbe et du Vecht. L'avantage procuré par la violation de la neutralité hollandaise serait-il d'ailleurs bien réel ? Venlo se trouve devant les grands marais de Peel. Entre Maeseyck et Maastricht se trouve, sur la rive gauche du fleuve, la région des cailloux et plus à l'ouest, c'est la bruyère à perte de vue. Maastricht, il est vrai, donne accès dans la vallée du Démer la limite de notre zone de défense active. Par contre un franchissement de la Meuse par Visé, aussi bien que par Engis, donne accès au cœur de cette zone. (...) Il est donc permis d'admettre que l'armée allemande pénétrerait de préférence sur notre territoire par la zone qui s'étend au sud du Limbourg jusque – voire même – au grand-duché ». DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 130.

Belgique mais qu'ils peuvent aussi avoir été construits pour « l'adduction de troupes allemandes sur la Moselle »¹. Cette remarque pourrait paraître naïve à première vue quand l'on connaît l'usage de ces lignes en 1914 mais il ne faut pas tomber dans l'anachronisme. Nous verrons que dans plusieurs jeux de guerre allemands antérieurs à 1905, les troupes débarquées dans l'Eifel sont utilisées par les officiers allemands pour renforcer leur dispositif plus au sud en Lorraine. Il faut en effet toujours garder à l'esprit que l'augmentation progressive des effectifs allemands comme français pose en soi un problème logistique de taille aux directeurs des opérations militaires des deux nations : comment et où débarquer toutes ces troupes en un minimum de temps sans créer de bouchons sur les lignes ? L'extension des dispositifs de débarquement à hauteur de la frontière belge répond aussi à cette préoccupation. Elle permet de débarquer davantage de troupes à l'ouest en un minimum de temps. Quant au retard induit par les quelques journées de marche qui séparent ces troupes débarquées du théâtre principal des opérations en Alsace-Lorraine, il est considéré *in fine* comme moins préoccupant que les problèmes logistiques liés au débarquement de ces masses considérables dans un même secteur d'attaque².

Dans le cas d'une simple menace sur l'extrême pointe du Luxembourg belge, il reste à déterminer les modalités d'intervention de l'armée belge. Tirant parti de l'expérience de 1870, de Ryckel propose de désigner « une ligne bien déterminée dont le franchissement caractérise la violation radicale »³. L'idéal selon lui est d'adopter le cours de la Semois « avec les limites méridionales des forêts de Munio, Chiny, Neufchâteau, Rulles et Anlier ; peut-être celles des bois de Meix-devant-Virton, Ethe, St-Léger. A l'extrême frontière, sur les directions importantes, des parlementaires faisant constater l'entrée en territoire belge. Au sud de la ligne déterminée, là où les violations seront considérées comme atteintes peu graves, des détachements des trois armes postés sur les directions principales pour requérir le désarmement immédiat des violateurs. Au nord de la ligne déterminée, là où les violations seront considérées comme radicales, l'armée entière prête à livrer bataille, vers Neufchâteau vraisemblablement »⁴. Bien entendu, de Ryckel ne manque pas d'insister à nouveau sur l'utilité de se concentrer immédiatement sur la Meuse dès la phase de mobilisation afin d'arriver à temps dans le sud Luxembourg : « Notre position de concentration pourrait ainsi être avantageusement choisie sur la Meuse, par exemple à Fosses pour la 4^e division, à Namur

¹ DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 133.

² Voir notre chapitre sur la Belgique dans le plan allemand.

³ DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 136.

⁴ *Idem*, p. 136-137.

pour la 1^{ère}, à Andenne pour la 2^e et à Huy pour la 3^e »¹. Naturellement, si une retraite des Français vers leurs forteresses du nord a lieu, l'armée belge devra comme en 1870 se déplacer vers l'entre-Sambre-et-Meuse. Même si de Ryckel demeure plus neutre dans ce dernier scénario sans évoquer explicitement l'origine du danger, il est significatif que l'officier belge s'appuie uniquement sur des écrits militaires français assez anciens pour justifier ses théories, lesquelles ont plutôt tendance à désigner l'Allemagne comme le parti agresseur².

Un extrait du travail du lieutenant-colonel de Ryckel est remis pour étude durant la crise de septembre 1911 au département des Affaires étrangères. Il est principalement tiré du chapitre IV analysé ci-dessus. La manière peu orthodoxe avec laquelle de Ryckel présente les opérations éventuelles de l'armée belge suscite diverses interrogations de la part du directeur de la Politique Léon Arendt. Dans le domaine de la collaboration de l'Armée avec le cabinet ministériel, de Ryckel souhaite par exemple être éclairé le plus rapidement possible par le Gouvernement sur son attitude en cas de guerre afin de permettre un plan d'opérations réellement ambitieux avec concentration de l'armée belge sur la frontière menacée. Une interprétation trop étroite de la neutralité serait selon lui un fardeau encombrant au moment du déclenchement d'un conflit car elle obligerait l'armée belge à adopter une position centrale au cœur du pays et à se déplacer uniquement une fois connue l'origine du danger. Dans la note remise en septembre 1911 au département des Affaires étrangères, de Ryckel pose en principe que la Belgique, Etat indépendant, a le droit de faire la guerre contre une puissance qui violerait ou menacerait de violer l'intégrité de son territoire. La Belgique serait même en droit de prendre l'initiative d'une agression si cette agression était nécessaire pour assurer la défense du pays. Cette façon de concevoir la neutralité surprend quelque peu le directeur de la Politique Léon Arendt qui commente la note comme suit :

« L'hypothèse extrême d'une déclaration de guerre faite par la Belgique ne doit être envisagée qu'en dernière analyse, et non pas à propos des droits et des devoirs de la neutralité. De même la question de savoir si nous avons le droit d'être agresseur dans le cas où l'on s'attaquerait à notre indépendance, est une question purement théorique. En fait l'exiguïté de nos moyens militaires ne nous permettrait probablement jamais de sortir d'une attitude défensive, pour porter la guerre au dehors »³.

¹ *Idem*, p. 137.

² Un mémoire du général Luzeux de juin 1888, un travail du capitaine L. Kreitman de 1883 et un ouvrage de géographie militaire de Gustave Niox paru en 1887. *Idem*, p. 132-139.

³ MAEB, IND, IX, commentaire de la note d'Etat-major par Léon Arendt, sans date [ca 27 septembre 1911].

Le département souhaite par conséquent être éclairé par une autre étude rédigée par le général-major Ceulemans, directeur général des opérations militaires au département de la Guerre. Cette étude est remise le 24 septembre 1911. Elle compte neuf hypothèses :

- « Première hypothèse : Les Allemands pénètrent en Belgique par la rive gauche de la Meuse (entre Maestricht et Liège) et marchent à travers le Centre du Pays. Quelle doit être notre attitude ?
- Deuxième hypothèse : L'armée allemande pénètre en Belgique par la rive droite de la Meuse et se dirige, à travers le Luxembourg, vers la Meuse française. Quelle doit être notre attitude ?
- Troisième hypothèse : L'armée allemande pénètre en Belgique par les deux rives.
- Quatrième hypothèse : Les Français pénètrent en Belgique pour s'opposer à la marche de l'envahisseur. Quelle doit être notre attitude vis-à-vis d'eux ?
- Cinquième hypothèse : Quelle serait l'attitude à prendre par l'armée belge si les allemands se bornaient à n'utiliser que la partie méridionale de la province du Luxembourg par deux corps d'armée, par exemple, formant leur extrême aile droite.
- Sixième hypothèse : Dans l'hypothèse précédente, l'armée belge doit-elle s'engager à fond, ou doit-elle rompre la lutte et se replier pour défendre éventuellement le centre du Pays ?
- Septième hypothèse : En supposant que les Français soient venus à notre secours et aient concouru avec nous à des opérations dans le Luxembourg ou dans la partie méridionale seulement de cette province, devons-nous leur permettre de diriger des opérations dans l'intérieur de notre territoire en se servant, par exemple pour ce faire, de la position fortifiée de Namur ?
- Huitième hypothèse : Dans l'hypothèse où les opérations entraîneraient les Français à poursuivre leur adversaire en retraite sur le territoire de ce dernier, devons-nous les y accompagner ?
- Neuvième hypothèse : Si les Français sont aux prises dans la partie extrême méridionale de notre pays, quelle doit être l'attitude de l'armée belge et dans quelle mesure doit-elle prendre part aux opérations militaires (occupation d'une position défensive par exemple, afin de limiter la zone d'invasion) ? »¹.

Dans la première hypothèse, l'armée belge doit intercepter l'envahisseur au sortir de la trouée du Limbourg, de concert avec la France et éventuellement l'Angleterre si elle arrive à temps. La troisième hypothèse est jugée peu vraisemblable pour les raisons déjà évoquées dans les précédentes études. Les autres hypothèses soulevées ne sont au fond que des interrogations subsidiaires relatives à un seul et même scénario considéré comme le plus probable en raison des développements ferroviaires allemands dans l'Eifel : la traversée par l'armée allemande de la province belge du Luxembourg, soit sur toute sa longueur, soit dans l'extrême sud. Dans un cas comme dans l'autre, l'armée belge devrait attaquer le flanc des colonnes allemandes, de concert avec la France. Deux précautions devraient être observées par l'armée belge.

¹ MAEB, IND, IX, note du général-major Ceulemans, directeur général des opérations militaires, le 24 septembre 1911

Primo, il s'agirait de ne pas livrer aux troupes françaises la garde de la position de Namur qui doit rester exclusivement aux mains des Belges. Secundo, le mouvement belge dans le Luxembourg doit rester prudent. Si les communications de l'armée avec Anvers sont menacées, par exemple par une deuxième attaque allemande par la trouée du Limbourg, celle-ci devrait se replier en bon ordre vers le centre du pays¹.

L'on constate que la note fournie par Ceulemans est plus pragmatique sur le déroulement des opérations que celle du baron de Ryckel mais elle demeure imparfaite pour deux raisons. Premièrement, la note ne reflète pas nécessairement l'avis de l'ensemble des chefs de l'armée et singulièrement du chef de l'EMGA Jungbluth qui n'a pas été consulté. Secundo, il s'agit d'un travail qui n'envisage que la violation de la neutralité belge par l'Allemagne, sans s'attarder sur l'hypothèse d'une violation française ou anglaise, ce qui suscite la réprobation du directeur de la Politique Arendt et du très influent ministre de Belgique en Allemagne Greindl². Arendt voudrait notamment voir apparaître dans les études d'Etat-major l'hypothèse d'une attaque française dans le Hainaut et peut-être la Flandre qui menacerait inmanquablement Bruxelles, le siège du Gouvernement³. L'attitude des deux diplomates belges est de fait beaucoup plus suspicieuse que les études de de Ryckel ou Ceulemans à l'égard du caractère « désintéressé » d'un hypothétique secours français ou britannique. L'après-guerre pourrait selon eux révéler des surprises ; c'est pourquoi Arendt insiste particulièrement dans sa note pour que les forteresses de Namur ou Anvers ne soient en aucun cas occupées par une garnison étrangère. Arendt en vient même à souhaiter dans son mémoire que l'Escaut soit fermé par les Pays-Bas aux bateaux de guerre anglais, ce qui tranche singulièrement avec la campagne de presse belge de l'année précédente condamnant les fortifications de Flessingue au nom du prétendu droit de libre circulation des navires « portant secours à la Belgique » dans l'embouchure de l'Escaut⁴.

¹ *Ibidem*.

² MAEB, IND, X, Greindl (Berlin) à Davignon (Bruxelles), le 23 décembre 1911.

³ MAEB, IND, X, Note du directeur de la Politique Léon Arendt, « En cas de guerre, que ferons-nous ? », Bruxelles, le 22 novembre 1911.

⁴ En 1910, le Gouvernement néerlandais dépose un projet de loi pour la fortification de l'embouchure de l'Escaut à Flessingue, ce qui pose la question du droit de passage d'une flotte anglaise. Les documents diplomatiques anglais édités contiennent de nombreuses informations sur la problématique [BDOW, VIII, doc. n° 558 à doc. n° 602]. Pour les réactions diplomatiques en Belgique, on consultera utilement BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne...*, p. 410-414. Sur les motifs du Gouvernement néerlandais, voir KLINKERT (W.), *Het vaderland verdedigd...*, p. 451-458 ; LORETTI (Jean), *Le problème de la défense de Flessingue au coeur des relations hollando-belges. 1910-1911*, in *Actes du 2^e Colloque International d'Histoire Militaire*, Bruxelles, 1975, p. 43-56 ; DEN BEER POORTUGAEL (J.), *L'Escaut et la neutralité permanente de la Belgique d'après les traités de 1839 et 1907*, La Haye, 1910. Le juriste belge Ernest Nys s'emploie à réfuter la prétention hollandaise à barrer l'accès de l'Escaut à une flotte de guerre venue secourir la Belgique. NYS (Ernest),

L'analyse du directeur de la politique est sous certains aspects particulièrement fine et prémonitoire. Il note que du côté franco-anglais, l'on a davantage intérêt à obtenir une alliance avec la Belgique pour la libre utilisation du territoire tandis que du côté allemand, l'alliance belge est au fond moins utile. Ainsi, à l'instar de de Ryckel, Arendt reconnaît que dans le cadre d'une guerre future, l'Allemagne pourrait caresser l'idée de réclamer un droit de passage à la Belgique. Dans ce cas de figure, poursuit Arendt, il faudrait bien entendu protester énergiquement. Greindl, qui jusqu'ici n'ait toute volonté allemande de traverser la Belgique, est bien forcé de reconnaître à la suite de son collègue que devant la faiblesse de l'armée belge, l'opportunité stratégique pourrait pousser l'Allemagne à traverser un jour le territoire belge. Contrairement à Arendt, il estime cependant que cette traversée serait somme toute le signal d'une « double invasion » et que la Belgique serait libre par la suite de choisir son allié¹. Greindl se refuse cependant à faire chorus avec la presse francophile en interprétant les mesures de préparation allemande dans l'Eifel comme la preuve d'un prétendu bellicisme allemand :

« Notre point faible est certainement aussi bien connu à Berlin qu'à Bruxelles. La construction des chemins de fer de l'Eifel en est la preuve. Si l'on croyait ici que la neutralité belge est appuyée par une armée suffisante pour constituer une barrière solide, le gouvernement prussien se serait épargné la dépense de l'établissement des voies ferrées dans cette pauvre région de l'Eifel sans avenir commercial. Les chemins de fer n'y peuvent servir qu'à des concentrations de troupes dans le but ou de les diriger vers la France par le sud du Luxembourg, ou de parer à l'attaque d'une armée française qui suivrait le même chemin »².

Les théories stratégiques du lieutenant-colonel de Ryckel sont partagées dans les grandes lignes par le nouveau conseiller militaire du Roi le capitaine Galet³. Ce dernier affirme

professeur à l'Université, conseiller à la Cour d'appel de Bruxelles, membre de l'Institut de droit international, *L'Escaut en temps de guerre, en réponse à la brochure du lieutenant général den Beer Poortugael, membre du Conseil d'Etat de Hollande*, Bruxelles, 1910 ; NYS (Ernest), *Une clause des traités de 1814 et de 1839, « Anvers, Port de Commerce »*, Bruxelles ; Weissenbruch, imprimeur du Roi, éditeur ; 1911.

¹ Les réactions de Greindl et Arendt concernant les documents militaires remis au département des Affaires étrangères sont étudiées dans le détail dans BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne...*, p. 432-439.

² MAEB, IND, X, Greindl (Berlin) à Davignon (Bruxelles), le 23 décembre 1911.

³ GALET Emile (1870-1940), Engagé à 17 ans comme simple soldat, il gravit les échelons militaires et passe l'examen d'élève officier. Il rencontre sur les bancs de l'Ecole Militaire le futur Albert 1^{er} chez qui il fait forte impression. Galet dirige de 1904 à 1913 le service géodésique de l'Institut Cartographique Militaire. Il se dit convaincu dans ses mémoires de la nécessité de réformer l'armée et d'élaborer un plan d'opérations qui tienne compte du principe de « rapport de force ». Ainsi, Galet pense que le comportement de l'armée belge est modulable en fonction des forces contre lesquelles elle est appelée à lutter. Albert 1^{er} le charge dès 1912 d'élaborer un plan de réorganisation de l'armée. La fonction officielle de Galet lorsqu'il est attaché à la Maison

néanmoins dans ses mémoires n'avoir jamais été influencé directement par le baron de Ryckel. Leur communauté de vues serait par conséquent due au hasard¹. Galet est appelé au service du Roi en novembre 1912. Selon le nouvel officier d'ordonnance royal, Albert Ier est lui-même entièrement acquis aux idées réformistes. Déçu par les lenteurs administratives, le jeune Souverain lui aurait donné carte blanche pour concevoir un nouveau plan d'opérations, parallèlement aux travaux déjà réalisés au sein l'Etat-major. Toujours d'après le témoignage de Galet, les bases d'un plan d'opérations contre une invasion venant de l'Est sont rédigées par lui au cours de l'hiver 1912-1913 et acceptées « sans restrictions » par le Roi². Ce plan d'opérations aurait été établi en fonction des critères suivants : « 1° Commencer, si possible, la défense du pays à la frontière et assurer la défense éventuelle des positions fortifiées de Liège et de Namur par des garnisons suffisantes, une division pour chacune d'elles ; 2° Réunir l'armée dans des positions voisines de la frontière où ses communications avec sa base – Anvers – ne seraient pas menacées d'être coupées »³.

Il est difficile de déterminer avec certitude le degré d'importance accordé par le Roi aux travaux de Galet. Selon Selliers de Moranville, il devait s'agir tout au plus d'un document de travail parmi d'autres, sinon comment expliquer que le Roi et de Broqueville lui aient confié fin mai-début juin 1914 le soin d'élaborer un nouveau plan de concentration sans même l'avertir de l'existence du plan Galet⁴ ? Qui plus est, il est assez surprenant de découvrir que les études du conseiller militaire du Roi avant-guerre concernent exclusivement la défense de la frontière est du pays. Ni la défense de la côte, ni la défense de la pointe extrême du

militaire du Roi en novembre 1912 est celle d'officier d'ordonnance mais si l'on en croit son témoignage, il entraînait bien dans les intentions d'Albert I^{er} d'en faire son conseiller militaire : « On discuta du titre qu'il convenait de me donner en rapport avec mes fonctions ; on parla du titre de conseiller ; on trouva des inconvénients à introduire une nouvelle appellation dans la Maison militaire. Je n'attachais aucune importance à cette question de titre. Le Roi me nomma officier d'ordonnance, qualité que je conservai pendant toute la guerre » [GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 11]. Le rôle de conseiller militaire du Roi attribué à Galet n'est pas démenti pendant la Guerre. A maintes reprises, ses conseils sont effectivement écoutés par le Souverain. A partir du 1^{er} mai 1919, il commande l'Ecole Royale Militaire. Galet, entré dans l'armée belge comme simple troupière, atteint finalement le sommet de sa carrière en occupant le poste de chef de l'EMGA de 1926 à 1932, année où il est atteint par la limite d'âge. WANTY (Emile), « Galet Emile », in *Biographie nationale*, XL, col. 323-326.

¹ « Nous croyons avec le général Renard que nous saurons parfaitement à l'avance quels sont ceux auxquels nous pouvons nous fier et ceux que nous devons redouter ; que nous devons réunir nos forces à la frontière menacée, et non au centre du pays, pour y conduire le genre de guerre qu'indiquera la grandeur des forces qui nous seront opposées. (...) Ainsi, sans nous être concertés, le lieutenant-colonel de Ryckel et moi, nous étions arrivés à des conclusions analogues ». GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 18-19.

² *Idem*, p. 21. Ce plan d'opérations figure en annexe 3 des mémoires de Galet. GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 374-389.

³ GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 19.

⁴ DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), *Contribution à l'histoire de la Guerre mondiale...*, p. 89.

Luxembourg contre une petite incursion des belligérants (Allemands ou Français) ne semblent avoir été étudiées par celui-ci, encore moins l'hypothèse d'une offensive française sur la rive gauche de la Meuse. Un peu plus loin dans son ouvrage, Galet fait l'aveu suivant : « Nous dirons, nous, qu'assurément on se méfiait de l'Allemagne, et depuis longtemps ! N'avions-nous pas vis-à-vis d'elle un projet d'opérations complet ; alors que le projet contre la France était à peine ébauché »¹. Il semble que Galet ne parle pas uniquement ici de ses propres études mais bien du plan belge d'opérations dans sa totalité. Toutefois, le conseiller militaire du Roi se garde bien de découvrir trop ostensiblement la Couronne et insiste même dans son ouvrage sur la loyauté du Roi des Belges en août 1914 alors que tout indiquait que l'Allemagne s'appêtait à violer la neutralité belge². A la suite de ce commentaire marqué du sceau de la franchise, l'on peut néanmoins s'interroger sur les sentiments du Souverain avant la transmission de l'ultimatum du 2 août.

Au cours de l'année 1912, le Roi avait renforcé sa formation militaire en suivant auprès de Galet un cours de « Principes de Guerres » basé essentiellement sur la théorie du rapport des forces chère à Galet. Ce cours entraînait ouvertement en opposition avec les théories exposées jusqu'à présent à l'Ecole Militaire, ce qui avait d'ailleurs entraîné la démission de Galet l'année précédente³. Il est par conséquent hautement probable que le Roi Albert partageait les appréhensions de son conseiller et qu'il était déjà à cette époque davantage préoccupé par le danger allemand que par le danger français. Son oncle Léopold II n'avait-il pas reçu en janvier 1904 des propositions d'alliance secrète de la part du Kaiser lors de sa visite à Berlin, alliance selon laquelle la Belgique se placerait en cas de guerre future, soit avec Paris soit avec Londres, du côté de l'Allemagne et lui garantirait formellement « entre autres choses, la libre utilisation de ses chemins de fer et positions fortifiées » ? En échange, le Kaiser s'était engagé non seulement à « maintenir l'existence du royaume de Belgique dans sa forme actuelle mais aussi à étendre la Belgique en augmentant son territoire dans le nord de la

¹ *Idem*, p. 39.

² « Il y avait une différence entre les déclarations françaises et allemandes ; les premières étaient catégoriques et empressées, les secondes ambiguës et dilatoires. De toutes façons (sic), on pouvait considérer comme acquis que l'initiative d'une violation du territoire ne viendrait pas de la France ; et plus d'un lecteur estimera que, dès lors, la direction à imprimer à notre déploiement stratégique ne faisait plus de doute. (...) Le Roi entendait ne donner prise à aucun reproche et ne régler son attitude que sur des faits établis. Nous le verrons toujours agir de la sorte et pousser la prudence jusqu'à ses dernières limites. Sa Majesté comprenait très bien que l'Allemagne pouvait hésiter à faire une déclaration publique analogue à celle du Gouvernement de Paris, parce qu'elle affaiblirait la situation militaire de l'Empire vis-à-vis de la France qui, rassurée du côté du nord, pourrait réunir toutes ses forces du côté de l'est ». GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 39.

³ THIELEMANS, p. 440 ; WANTY (Emile), « Galet Emile », in *Biographie nationale*, XL, col. 323-326.

France – Sa Majesté a aussi utilisé à ce point de la conversation le terme d’ ‘ancienne Bourgogne’ »¹.

Les appréhensions d’Albert Ier seront en tous les cas confirmées par un voyage à Potsdam début novembre 1913 au cours duquel il est l’hôte de l’Empereur. Le 6 novembre 1913, le jeune Souverain converse successivement pendant la journée avec Guillaume II et le chef du Grand Etat-major le général von Moltke. Ses deux interlocuteurs lui annoncent l’imminence d’une guerre à cause de l’esprit revanchard de la France et l’avertissent aimablement que si le conflit éclate, la monarchie belge a tout intérêt à se souvenir de ses liens familiaux avec la maison de Hohenzollern étant donné la supériorité de l’armée allemande. Au cours de la même journée, le premier attaché militaire belge à Berlin le commandant de Mélotte fraîchement nommé s’entretient lui aussi avec Moltke du même sujet. Devant les assurances fermes de l’officier belge à propos de la loyauté de son pays à l’égard de ses devoirs militaires d’Etat neutre, le général allemand « fait la moue » et se montre sceptique sur la capacité belge « à s’opposer de toutes ses forces au premier agresseur quel qu’il soit »². La faiblesse des armements belges semble au contraire appeler les belligérants à traverser la Belgique. Le Roi est très désagréablement impressionné par ces avertissements allemands. L’image qu’il avait d’un Empereur pacifique tempérant les volontés belliqueuses du parti militariste et pangermaniste s’effondre. A cet instant précis, il est convaincu que l’Allemagne est sur le point de déclencher une guerre préventive pour chercher à contrer les effets de la loi des 3 ans récemment votée en France. Par l’intermédiaire de Beyens, il décide d’informer discrètement l’ambassadeur de la République française à Berlin Jules Cambon de l’état d’esprit qui règne en Allemagne. Le Roi espère ainsi susciter à Paris une saine prudence pour éviter un incident diplomatique qui déboucherait sur un conflit sanglant³. Dans le même temps il informe le ministre de la Guerre de Broqueville et fait pression sur ce dernier pour que le général de Ryckel soit promptement investi de la mise au point d’un plan d’opérations face à l’Est, « avec la consigne de brûler les étapes »⁴.

¹ Memorandum du ministre des Affaires étrangères von Bülow, Berlin, le 30 décembre 1904, in RICH (N.) et FISHER (M.H.), *The Holstein Papers, IV : Correspondence 1897-1909*, Cambridge, Cambridge University Press, 1963, p. 358-359. Pour une approche critique de cette entrevue, voir BALACE (F.), *Krieg im Sicht (1904-1908), le mythe d’un roi francophile...*, p. 129-135. Voir aussi WILLEQUET (J.) *Appréciations allemandes sur la valeur de l’armée belge et les perspectives de guerre avant 1914*, dans *Revue internationale d’histoire militaire*, XX, 1959, p. 633-634.

² BEYENS (Eugène), *Deux années à Berlin (1912-1914)*, II, Paris, Plon, 1931, p. 45-50.

³ DEVLEESHOUWER (R.), *Les Belges et le danger de guerre...*, p. 207-211 et BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l’Allemagne...*, p. 494-495.

⁴ GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 31.

Est-ce à dire que l'opinion du Souverain est définitivement arrêtée à partir de ce moment ? Est-ce à dire qu'Albert 1^{er} redoutait désormais l'Allemagne par-dessus tout ? Il faut nuancer ici l'image véhiculée à posteriori d'un Roi chevalier, rejetant avec grandeur et fermeté les propositions allemandes¹. Au retour de sa visite en Allemagne, il confie l'ensemble de ses conversations avec Guillaume II et Moltke au secrétaire général des Affaires étrangères le Baron Van der Elst et lui fait part des réflexions suivantes :

« Je ne suis pas si porté que cela pour l'Allemagne, mais il faut considérer, au moment donné, quel sera l'intérêt de notre pays. Les sympathies sont très vives dans notre pays pour la France. Les catholiques n'ont pas des sentiments exagérés mais il en est autrement des libéraux. A gauche, il n'y a qu'un homme d'Etat, c'est Hymans ; lui est très avisé en matière de politique internationale. Vandervelde est aussi très fort, mais il n'est toujours pas maître de son parti »².

De même, selon un rapport rédigé par l'attaché militaire allemand Kübler le 7 mai 1914, le Roi des Belges lui aurait confié redouter davantage une alliance franco-anglaise qu'une violation allemande pour des raisons de pure politique. Voici les propos d'Albert 1^{er} tels que rapportés par Kübler :

« J'ai parfaitement compris ce que le général de Moltke m'a dit à Potsdam et ce que vous venez de me répéter. Moi aussi je considère le danger français comme le plus important et avec moi une grosse partie de la noblesse et du parti clérical. Vous avez cependant oublié quelque-chose, c'est le danger anglais. Nous tous, et je partage également cette analyse, avons depuis longtemps une très grande peur de l'Angleterre, car elle pourrait occuper Anvers en cas de guerre. Mais à présent, j'éprouve moins cette crainte. Anvers est fort et bien occupé. L'Angleterre a certes de très bonnes troupes mais elles sont trop peu nombreuses et depuis que l'Angleterre est liée à la France, une expédition contre la Belgique constituerait une faute stratégique »³.

Bien entendu, il faut tenir compte ici du langage de velours diplomatique qui convient à ce type de conversation où l'on entretient essentiellement son interlocuteur de ce qu'il désire entendre. Néanmoins, la conversation du Souverain avec l'attaché militaire allemand contient

¹ VAN YPERSELE (L.), *Le Roi Albert : histoire d'un mythe*, Ottignies, Quorum, 1995.

² THIELEMANS, p. 449.

³ PH3/126, *Die Neutralität Belgiens bei Beginn des 1. Weltkrieges.- Unterlagen und Untersuchungen für die Friedenskommission des Kriegsministeriums (1906), (1913-1916) (1918-1919)*, lettre de Kübler (Bruxelles) au général-major Waldersee (Berlin), personnellement, le 7 mai 1914. Le rapport de Kübler est également conservé dans les archives de la légation. Voir WILLEQUET (J.) *Appréciations allemandes sur la valeur de l'armée belge...*, p. 640.

un élément digne d'intérêt sur les informations qu'Albert Ier possède à l'époque à propos du plan français :

« Le Roi dit alors sur un ton très amical : je sais ce que vous voulez dire par menace immédiate [sur la Belgique]. Vous êtes très bien renseignés. Il est vrai que les Français avaient planifié auparavant un coup de main sur Namur au moment du déclenchement de la Guerre. Cependant je sais de source sûre que ce plan a été récemment modifié, comme je le suppose, à cause de la réforme de l'armée belge. Maintenant, ils espionnent à nouveau davantage la vallée de la Semois, comme nous le savons parfaitement bien »¹.

Ces informations d'Albert I^{er} sont tout à fait exactes et correspondent bien à l'évolution du plan français. Dissuadé par Poincaré en 1912 de violer préventivement la neutralité de la Belgique en raison du soutien anglais², Joffre avait néanmoins prévu une variante au plan XVII en cas de violation de la neutralité belge qui prévoyait l'entrée de la Ve armée et du corps de cavalerie Sordet dans le Luxembourg belge³.

L'« opportunisme stratégique » d'Albert I^{er} qui transparait derrière ses entretiens avec les autorités militaires allemandes n'a au fond rien d'exceptionnel. Il suffit de lire les rapports du Chevalier de Mélotte après sa conversation avec Moltke du 6 novembre 1913 pour s'en convaincre. Ce dernier écrit lui-même dans son rapport du 20 avril 1914 : « Mon sentiment car je ne puis guère vous dire que mon sentiment, Monsieur le Ministre, est que nous nous en tirerons à meilleur compte si l'Allemagne triomphe que si elle est rejetée au-delà du Rhin »⁴. Les rapports du chevalier de Mélotte envoyés à Bruxelles peu de temps avant le déclenchement du conflit indiquent même que l'attaché militaire belge n'est absolument pas convaincu que le plan du Grand Etat-major allemand prévoit en toutes circonstances de traverser la Belgique : « En considérant la carte donnant les emplacements de ces différents corps en temps de paix et en y réfléchissant, on doit à mon avis admettre – quand on n'est pas de parti pris – qu'il n'est pas question d'une attaque brusquée de la Belgique par l'Allemagne ; que tout au moins celle-ci si elle devait se produire – ne semble pas préparée

¹ *Ibidem*

² BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Thèse de doctorat (Sorbonne-Paris I-1992), Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, p. 462-463 et PEDRONCINI (Guy), *Influence de la neutralité belge et luxembourgeoise sur la stratégie française : le plan XVII*, dans *Les relations franco-luxembourgeoises de Louis XIV à Robert Schuman*, Metz, 1978, p.192-193.

³ Service historique du Ministère de la Guerre, *Les armées françaises dans la Grande Guerre*, I, 1, Paris, 1923, p. 83. Voir notre épilogue sur la Belgique dans le plan français.

⁴ MAEB, IND, XIV, Chevalier de Mélotte, attaché militaire (Berlin) au ministre de la Guerre Charles de Broqueville (Bruxelles), le 20 avril 1914.

dès le temps de paix. (...) Et en ce qui me concerne, j'ai de plus en plus l'impression que les Allemands respecteront notre territoire. S'ils nous jugent assez forts et d'assez bonne volonté pour remplir les devoirs que la neutralité nous impose »¹.

Cette relative complaisance à l'égard de l'Allemagne est surtout le fait de la droite conservatrice bien représentée par exemple dans un département clef comme celui des Affaires étrangères². Cet état d'esprit antirépublicain explique vraisemblablement la volonté de la direction politique du département de collecter des renseignements militaires en provenance des villes de garnison du nord de la France par l'intermédiaire des consuls³. Un tel service semblait déjà bien fonctionner autour du consul de Belgique à Cologne mais rien n'existait jusqu'à présent du côté français⁴. A la direction politique, Arendt appuie par conséquent cette proposition car « il se peut que nous soyons menacés d'une invasion de ce côté »⁵. Sont désignés pour cette tâche les consuls honoraires à Lille, Tourcoing et Givet⁶. A la demande de renseignements purement militaires s'ajoutent celle de renseignements politiques. Depuis l'incident de Risquons-Tout en 1848, la perspective d'une contamination révolutionnaire française dans les régions frontalières n'a jamais été totalement oubliée. « C'est en fait un raid venant appuyer des révolutionnaires belges que les consuls de Belgique dans le Nord de la France sont priés de déceler à temps »⁷. De telles craintes n'existent pas du côté allemand où les renseignements sont de nature purement militaires. Est-il besoin de préciser que les agriculteurs allemands de l'Eifel sont peu suspects de menées socialistes avec leurs homologues des Ardennes belges ? On comprend dès lors que face à l'Allemagne, « un mince rideau de sonnettes d'alarme ait été jugé suffisant »⁸.

Les diverses études militaires belges montrent d'ailleurs que l'on ne s'attend pas de la part de l'Allemagne à une « invasion » caractérisée mais plutôt à une traversée de faible envergure. A

¹ MAEB, IND, XIV, Chevalier de Mélotte, attaché militaire (Berlin) au ministre de la Guerre Charles de Broqueville (Bruxelles), s.d., juin 1914.

² Souvenons-nous encore que lors du conseil de la Couronne du 2 août 1914, les ministres d'Etat Greindl et Charles Woeste redoutent le danger d'une annexion future de la Belgique à la France et soulèvent l'opportunité de ne pas se mettre l'Allemagne à dos en résistant mollement ou en laissant passer les Allemands par le Luxembourg. DEVLEESHOUWER (R.), *Les Belges et le danger de guerre...*, p. 303-305.

³ PIROT (Pascal), *Le Service de surveillance et de renseignements aux frontières (SSRF)*, mémoire de maîtrise en histoire, ULG, 2010.

⁴ BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne...*, p. 484.

⁵ MAEB, IND, X, Arendt à la direction commerciale, Bruxelles, le 12 mars 1912

⁶ *Ibidem.*

⁷ BALACE (F.), « Introduction », in *Guerres mondiales et conflits contemporains, Belgique : guerres en vue et vues de guerres*, janvier 2011 (n° 241), Paris, PUF, p. 11.

⁸ *Ibidem.*

ce propos, il n'est pas impossible qu'Albert Ier ait été informé par son beau-frère Karl de Hohenzollern des premières versions du plan Schlieffen prévoyant de « masquer » Liège par des brigades de *Landwehr*¹. Cette hypothèse permettrait d'expliquer l'élaboration par son conseiller militaire Emile Galet d'un plan de campagne contre l'Allemagne au cours de l'hiver 1912-1913, avant même les conversations d'Albert Ier avec le Kaiser et Moltke en novembre 1913. Les considérations de Galet sur la réaction de l'armée belge face à une invasion venant de l'Est y sont beaucoup plus complètes que les quelques appels fanfarons à l'offensive sur Aix-la-Chapelle du Baron de Ryckel. La réaction de l'armée belge est en effet graduée par le conseiller militaire du Roi en fonction de l'importance de l'ennemi, selon sa théorie du rapport des forces. Nous retrouvons bien dans le premier cas envisagé par Galet l'hypothèse d'un camouflet allemand infligé à l'armée belge que le fier conseiller du Roi se refuse à accepter sans réagir :

« *Premier cas.* – L'armée allemande qui nous est opposée est inférieure à la nôtre. Elle n'est formée que d'unités de landwehr, qui sont toujours médiocrement encadrées, et mal pourvues de cavalerie et d'artillerie ; ou encore elle comprend un seul corps d'armée actif, renforcé dans la suite par des formations de landwehr ; ou encore elle comprend seulement deux corps d'armée actifs, soit un total de cinquante bataillons. Contre une telle armée, nous devons pratiquer la guerre offensive, c'est la seule attitude qui puisse nous faire respecter de l'Europe, surtout si l'Allemagne nous fait l'affront de ne nous opposer que des formations de landwehr. (...)

Deuxième cas. – L'armée allemande qui nous est opposée est égale et même légèrement supérieure à la nôtre et comprend trois corps d'armée actifs, soit 75 bataillons. Dans ce cas, nos moyens sont insuffisants pour prendre l'offensive, nous défendons activement la Meuse en avant de Liège.

Troisième cas. – L'armée allemande comprend quatre corps d'armée ou 100 bataillons. Nous défendons le pays non plus à la frontière comme au cas précédent, mais à l'intérieur, vers la frontière orientale du Brabant, lorsque l'armée ennemie se sera affaiblie des forces qu'elle doit consacrer à l'investissement de la position de Liège. Ici encore, il s'agit d'une défense active, c'est-à-dire que nous ne désespérons pas de battre l'ennemi.

Quatrième cas. – L'armée allemande comprend cinq corps ou 125 bataillons, soit plus du double de nos forces. Nos moyens ne nous permettent plus de battre l'ennemi ; nous ne pouvons que le retarder en occupant les positions du terrain, dont la plus forte est certainement la Meuse ; gagner du temps jusqu'au moment où des combinaisons d'alliances nous donnent le supplément de moyens nécessaires pour reprendre des opérations actives, c'est tout ce que nous pouvons faire»².

Galet détaille ensuite ses différentes hypothèses. Il justifie surtout à grands renforts d'arguments l'utilité d'une position en avant de Liège, sur le plateau de Herve. Galet dresse

¹ *Idem*, p. 10-11.

² GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 378-379.

ainsi dans son étude un inventaire précis des cantonnements pour les six divisions de l'armée belge appelées dans certaines circonstances à opérer sur la rive droite du fleuve¹. « Dans cette forte position, bien appuyée à la Meuse et à la Vesdre, couverte en front par des ouvrages de fortification, l'armée est inattaquable par l'armée ennemie. Elle a d'ailleurs une retraite assurée sur la ligne des forts situés de 5 à 10 kilomètres en arrière »². La position convient, selon Galet, aussi bien à la défensive qu'à l'offensive. Contrairement à une position au cœur du Luxembourg vers Marche, l'armée belge peut selon lui exercer une menace suffisante sur les lignes de communication des colonnes allemandes sans craindre pour autant d'être coupée du camp retranché d'Anvers. Et Galet de conclure : « C'est la position la plus offensive, la plus hardie que notre armée puisse prendre, puisqu'elle se trouve le plus à la frontière ; et cependant, c'est aussi la plus sûre, puisque l'armée, en l'occupant, ne court aucun danger »³. Il est tout à fait caractéristique que Galet ne redoute guère un passage des Allemands par les Pays-Bas :

« En outre, et avant tout, cette remarque fondamentale que, dans l'éventualité d'une guerre franco-allemande, la frontière nord du pays, couverte par la Hollande, étant une frontière sûre et la seule frontière sûre, il faudrait toujours s'y appuyer pour éviter d'être tourné. Par conséquent, dans la défense de la frontière de l'est, il conviendrait d'appuyer sa gauche à la frontière hollandaise ; et, dans la défense de la frontière sud-ouest, il faudrait appuyer sa droite à la mer d'abord, si elle était sûre, à la frontière hollandaise ensuite »⁴.

Mais comme le conseiller militaire du Roi n'est pas totalement téméraire, on constate qu'il a tout de même prévu dans son plan une variante pour le cas où l'armée allemande se déciderait à faire traverser le territoire belge par quatre corps d'armée ou plus. Il préconise dans ce cas une retraite prudente vers le centre du pays pour éviter que la position du plateau de Herve ne soit tournée par la trouée du Limbourg. Remarquons qu'aussi nuancés soient-ils, les savants *casus* de l'officier d'ordonnance du Roi sont impossibles à mettre en place si l'Etat-major

¹ « 2^e division : Q.G. Julémont. Cantonnements : Julémont – Saint-André – Mortroux – Trembleur – Mortier – Bolland – Charneux ; 1^{ère} division : Q.G. Barchon. Cantonnements : Barchon – Tignée – Cerexhe-Heuseux – Saive – Wandre – Herstal – Cheratte – Saint-Rémy ; 3^e division : Q.G. Battice. Cantonnements : Battice – Herve – Thimister – Chaineux – Petit-Rechain – Grand-Rechain ; 6^e division : Q.G. Micheroux. Cantonnements : Micheroux – Fléron – Beyne-Heusay – Queue-du-Bois – Retinne – Evegnée – Romsée – Ayeneux – Magnée – Soumagne ; 4^e division : Q.G. Verviers. Cantonnements : Verviers – Dison – Stemberg (sic) – Heusy – Ensival – Lambermont ; 5^e division : Q.G. Pepinster. Cantonnements : Pepinster – Wegnez – Cornesse – Nessonvaux – Fraipont – Beaufays – Chaudfontaine ; Division de Cavalerie : Vottem – Roccourt – Ans – Alleur – Loncin – Bierset ». GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 380.

² *Idem*, p. 384.

³ *Idem*, p. 382.

⁴ *Idem*, p. 319

belge ne dispose pas d'un système de reconnaissance efficace pour déterminer rapidement le plan de déploiement de l'adversaire.

Les théories du lieutenant-colonel de Ryckel ou du conseiller militaire du Roi en faveur d'une défense rapprochée de la frontière sont plutôt révolutionnaires à l'époque ; elles ne sont pas acceptées unanimement au sein de l'Etat-major belge, loin s'en faut. Après la retraite du général Jungbluth, atteint par la limite d'âge en juin 1912, le général de Ceuninck est nommé chef d'Etat-major de l'armée en août 1912. Le général de Ceuninck, ancien chef d'Etat-major de la PFA, n'est pas un fervent partisan des plans de concentration « à la frontière ». Qui plus est, sa nomination controversée, en remplacement du général Dufour initialement prévu, relègue en troisième position le lieutenant-colonel de Ryckel qui voit ainsi s'évanouir son espoir de devenir rapidement sous-chef d'Etat-major. La fonction est maintenant occupée par le général Dufour. Parce qu'il s'est imposé au Roi Albert devant Dufour et parce qu'il ne partage pas les idées nouvelles du binôme Jungbluth – de Ryckel, de Ceuninck ne dispose pas des bonnes grâces royales. Le fossé ne cesse donc de se creuser entre la tête de l'Etat-major et le Roi¹. En outre, la « conversion » aux nouveaux principes défensifs finit par gagner le chef du Gouvernement catholique Charles de Broqueville qui exerce la fonction de ministre de la Guerre ad interim du 23 février au 3 avril 1912 puis occupe ce poste sans discontinuité du 11 novembre 1912 au 4 août 1917. Le renforcement des effectifs décidé par les lois de 1909 et 1913 porte de quatre à six le nombre de divisions d'armée ; ce qui laisse espérer à de Broqueville une protection plus efficace de l'ensemble du territoire dans le futur si la concentration s'effectue davantage à proximité des frontières. Le ministre est d'autant plus convaincu de l'utilité d'une réforme que la population belge accepterait mal un abandon total du pays à l'envahisseur². Il faut ajouter que Charles de Broqueville, suite à la réception de renseignements divers, a également acquis la conviction que le danger viendrait principalement d'Allemagne. Lors de la séance secrète de la Chambre du 13 février 1913 destinée à emporter l'adhésion des députés aux réformes militaires, le premier ministre justifie l'augmentation des effectifs par le dépôt récent de la loi militaire allemande. L'augmentation des effectifs en Allemagne n'est pas seulement une réponse à la prolongation du temps de service en France. Elle a également pour but selon lui de faire passer les troupes allemandes à travers la Belgique. Afin de ménager les susceptibilités de ses propres amis politiques hostiles

¹ DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), *Contribution à l'histoire de la Guerre mondiale...*, p. 53-57.

² LICHTERVELDE (Louis) Comte de, « De BROQUEVILLE Charles », in *BN*, XXIX, 1956-1957, p. 369-377 ; HAAG (Henri), *Le comte Charles de Broqueville, ministre d'Etat, et les luttes pour le pouvoir (1910-1940)*, Bruxelles, Nauwelaerts, 1990.

à « la Gueuse », Charles de Broqueville fait néanmoins bonne figure en déclarant que le danger allemand est contrebalancé par un danger équivalent en provenance de la France mais il est manifeste qu'il n'y croit pas trop¹. Cette conviction transparaît bien à travers le rapport de la section centrale remis à la Chambre par Charles du Bus de Warnaffe le 16 janvier 1913 où la stigmatisation d'une attaque allemande l'emporte largement sur celle d'un passage français². La légation allemande proteste d'ailleurs auprès du Gouvernement belge. Elle constate amèrement que sur les douze articles présentés dans le dossier à propos de la possibilité d'un passage de troupes étrangères sur le territoire national, un seul envisage la possibilité d'un passage des troupes françaises³. Ce détail n'avait pas échappé au rapporteur qui s'en excuse maladroitement en indiquant au début des annexes compilant les avis militaires étrangers : « Le temps nous a manqué pour faire des recherches dans les publications allemandes et anglaises »⁴. Dans ce climat de tension face à l'imminence présumée d'une guerre, le ministre admet le principe d'une mobilisation sur place suivie d'une concentration plus rapprochée de la frontière menacée. Dans une note confidentielle adressée au chef d'Etat-major de l'Armée, le 27 février 1913, de Broqueville écrit :

« Il y a nécessité pour nous de mobiliser sur notre frontière pour défendre les marches de notre pays...Chacune de nos six divisions d'armée se mobiliserait sur place, c'est-à-dire à Gand (1^e D.A.), à Anvers (2^e D.A.), à Liège (3^e D.A.), à Namur (4^e D.A.), à Mons (5^e D.A.) et à Bruxelles (6^e D.A.). (...) J'estime qu'il faut renoncer à assigner à notre armée une position de concentration unique et qu'il convient de prévoir les projets d'opérations en partant des cantonnements de mobilisation »⁵.

De Broqueville demande par ailleurs au chef d'Etat-major de déterminer par une nouvelle étude les zones de concentration à assigner ensuite à l'armée mobilisée dans les différentes hypothèses de guerre. Le général de Ceuninck s'attelle à cette étude jusqu'à la fin de l'année mais en revient à la nécessité d'une position centrale autour d'Anvers-Bruxelles, en concédant néanmoins le maintien d'une DA à Liège et d'une DA à Namur⁶. Dans le même temps, le Roi

¹ DEVLEESHOUWER (R.), *Les Belges et le danger de guerre...*, p. 187-188.

² *Documents Parlementaires*, séance du 16 janvier 1913, doc. n° 104, *Projet de loi sur la Milice*, Rapport fait au nom de la section centrale par M. du Bus de Warnaffe. Voir les annexes du document (p. 115 et suivantes). Sous la lettre A sont repris les renseignements sur les dernières augmentations d'effectifs en Allemagne et en France et sur les dernières mesures stratégiques prises dans les régions avoisinant la Belgique. Sous les lettres B, C, D, E, F sont publiés quelques avis récents de publicistes et d'auteurs techniques étrangers.

³ AW, Belgen 51, microfilm FNRS, n° 11, reel 3, 600/3 à 603/3, Flotow (Bruxelles) à Bethmann-Hollweg (Berlin), le 21 janvier 1913.

⁴ *Documents Parlementaires*, séance du 16 janvier 1913, doc. n° 104, *Projet de loi sur la Milice*, Rapport fait au nom de la section centrale par M. du Bus de Warnaffe, p. 115.

⁵ Cité d'après DE SELLIERS DE MORANVILLE, *Contribution à l'histoire de la Guerre mondiale...*, p. 61-62.

⁶ *Idem*, p. 68.

et le chef de Gouvernement Charles de Broqueville, convaincus de la valeur des théories militaires du Baron de Ryckel, promettent à ce dernier un grand avenir à la tête de l'Etat-major. Un obstacle s'oppose cependant à ce que de Ryckel prenne la tête de l'EMGA. Ce dernier n'est pas encore général et il ne peut dès lors pas briguer immédiatement le poste. On le nommerait donc sous-chef d'Etat-major en reléguant Dufour à la tête de la PFA et on lui trouverait un général accommodant sur lequel il pourrait exercer son influence. Ainsi de Ryckel est-il nommé début décembre 1913 sous-chef d'Etat-major ayant comme tâche de préparer discrètement avec une petite équipe d'officiers, pratiquement dans le dos du général de Ceuninck, un plan de transports de l'armée belge vers la frontière. En raison des avertissements de novembre 1913 reçus par le Roi à Potsdam, il est certain que le transport vers la Meuse et le Luxembourg occupe le plus clair de son temps. Cependant, lorsque de Broqueville revient en avril 1914 lui demander le résultat de ses travaux, de Ryckel ne remet qu'un travail brouillon qui déçoit fortement le chef du Gouvernement. Seul le scénario d'une attaque allemande à travers le Luxembourg belge avait reçu un commencement d'exécution¹.

La nomination du général de Selliers de Moranville le 25 mai 1914 à la tête de l'EMGA – soit quelques semaines avant le déclenchement du conflit – pose la question de la compatibilité de ses opinions militaires avec celles de son sous-chef d'Etat-major soutenu par le Roi. Quelques jours après son arrivée, Selliers de Moranville est appelé au Palais de Laeken. Au cours de l'entretien, le Roi sonde son avis à propos de la mobilisation sur place des divisions d'armée telle qu'elle a été récemment adoptée par le ministre de la Guerre. Selon les souvenirs d'Antonin de Selliers de Moranville, Sa Majesté est favorablement impressionnée « en constatant mon accord avec Elle et avec le Ministre de la Guerre »². En revanche, il n'est jamais question entre le Roi et le nouveau chef de l'EMGA des plans de concentration en tant que tels, encore moins du dilemme principal qui divise l'Etat-major entre la concentration au cœur du pays et la concentration à la frontière. Durant les sept semaines qui s'écoulent ensuite, Selliers de Moranville ne rencontre plus le Roi. D'après ses écrits publiés après-guerre, il met ces semaines à profit pour élaborer en un temps record un plan de déploiement pour l'armée belge qui sera soumis au Roi fin juillet. En l'absence de documents dans les archives du ministère, le conseiller militaire du Roi Emile Galet prétend de son côté que rien

¹ *Idem*, p. 65-76 ; pour une synthèse des travaux du sous-chef d'Etat-major voir DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 237-250.

² DE SELLIERS DE MORANVILLE, *Contribution à l'histoire de la Guerre mondiale...*, p. 85-86.

n'était prêt lorsque la guerre a éclaté et que les prétendus plans du chef de l'EMGA se limitaient à un croquis sommaire au 1/160.000 et à quelques commentaires explicatifs¹.

Il est certain qu'en un si court laps de temps, le nouveau chef de l'EMGA ne pouvait pas échafauder un plan très approfondi. Ce que des décennies d'études militaires belges n'étaient pas parvenues à fixer jusqu'à présent, il ne pouvait le réaliser en six semaines. En revanche, l'élaboration de trois scénarios de déploiement transmis dans le courant du mois de juillet au ministre de la Guerre paraît difficilement contestable². Dans son livre publié en 1925 « Du haut de la Tour de Babel », Selliers de Moranville décrit ces trois scénarios en s'attardant uniquement sur le scénario n° I d'une attaque allemande et en passant rapidement sur les deux autres :

« L'examen de toutes ces considérations me détermina, dans la première moitié de juillet 1914, à proposer au Gouvernement, pour le cas de guerre avec l'Allemagne, de concentrer notre armée de campagne dans le quadrilatère Saint-Trond-Eghezée-Hougaerde-Tirlemont. Il y aurait quatre D.A. en première ligne à St-Trond (1 D.A.), Houtain-l'Evêque (3 D.A.), Hannut (5 D.A) et Eghezée (4 D.A) ; deux D.A. seraient placées en seconde ligne à Tirlemont (2. D.A) et à Hougaerde (6 D.A.) ; enfin la D.C. serait à Braives en avant du centre de la première ligne. Le front de la position de concentration serait donc orienté dans le sens Nord-Est, Sud-Ouest. Ma proposition réalisait les avantages ci-après : 1) L'armée de campagne ne serait pas en danger d'être coupée d'Anvers en cas d'attaque brusquée d'une armée allemande débouchant par la Meuse limbourgeoise (Maestricht) ou par n'importe quel point de la Meuse belge ; 2) les voies de communication qui desservait la position permettaient à l'armée de se porter facilement, soit vers l'Est, en direction de Liège ; soit vers le Sud-Est, en direction de la Meuse dans le cas où il faudrait traverser le fleuve pour opérer contre le flanc droit des colonnes allemandes si celles-ci limitaient leur invasion à la rive droite du fleuve. 3) La position convenait également pour y attendre l'arrivée des armées alliées et opérer ensuite de concert avec elles. Ainsi que le lecteur le remarquera, ma proposition concluait à réunir l'armée de campagne toute entière sur la position de concentration ; en d'autres termes, il n'y était pas question de détacher les 3^e et 4^e D.A. à Liège et à Namur pour renforcer les garnisons de ces Positions Fortifiées. Monsieur de Broqueville me marqua son accord sur l'adoption de ce plan de concentration numéroté I. En même temps, je lui en avais présenté deux autres que je cite pour

¹ *Idem*, p. 105-108 ; GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 50-51.

² « Eu égard à l'urgence provoquée par la pression des événements de politique extérieure après le drame de Serajevo (sic), j'ai remis moi-même ces trois plans, de la main à la main, à M. de Broqueville, en son cabinet, Avenue des Arts. Les emplacements à occuper par nos troupes étaient figurés sur trois fragments de carte à l'échelle du 160.000 (en couleurs) ; une note explicative entièrement de ma main les accompagnait. Une copie au net de ces documents devait être faite ultérieurement, mais la guerre survint avant que cette copie ait été exécutée. Il serait intéressant de retrouver ces documents, qui vraisemblablement sont déposés soit dans les archives du Ministère de la Défense Nationale, soit parmi les papiers emportés par M. de Broqueville lors de son départ du Ministère ». DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), *Du haut de la Tour de Babel. Commentaire sur la préparation à la Guerre et la situation stratégique de la Belgique en 1914*, Paris, Berger-Levrault, 1925, p. 198-199.

mémoire : l'un de ceux-ci, numéroté II, visait la violation de la neutralité par la France, l'autre, portant le n° III, concernait le cas où nous serions demeurés dans l'incertitude au sujet du voisin qui se ferait notre agresseur »¹.

D'après Galet, le major Maglinse, chef de la 1^{ère} section des opérations militaires, aurait été chargé ensuite dans le courant du mois de juillet de s'atteler à l'élaboration de quatre projets de concentration-mobilisation : « l'un, intitulé concentration sur Liège ; le deuxième, intitulé concentration sur Namur ; le troisième intitulé concentration sur Mons ; le quatrième intitulé rassemblement central »². Selliers de Moranville nie formellement cette information. Selon lui, Maglinse fut uniquement chargé « de la mise au net de ma note autographe portée à de Broqueville quelques jours auparavant et nullement d'établir séance tenante des projets d'opérations »³.

A partir du 28 juillet 1914, Selliers de Moranville est prié de venir quotidiennement au Palais pour faire rapport au Roi de la situation militaire. Le 30 juillet, il soumet une note très sommaire à Albert 1^{er} qui correspond au scénario n° I exposé ci-dessus. Selon Galet consulté par le Roi après cet entretien, il est encore trop tôt pour adopter un tel dispositif de concentration qui vise manifestement l'Allemagne. Il est préférable de maintenir l'armée mobilisée dans ses garnisons de départ et de l'enjoindre d'y rester « aussi longtemps que l'action diplomatique ne nous aurait pas révélé notre adversaire »⁴. Galet déclare également au Roi que Selliers de Moranville commet une erreur monumentale en privant la défense de Liège de la 3^e DA. Le 31 juillet, le Roi expose ses objections au chef de l'EMGA. Suite à cet entretien, Selliers de Moranville transmet le soir même au Roi un plan modifié qui propose de reculer d'une ou deux marches la zone de concentration n°1 vers le centre du pays « La zone n° 1 (Saint-Trond – Braives – Eghezée – Tirlemont) est dirigée contre l'Allemagne. Elle pourrait donc présenter l'inconvénient d'éveiller les susceptibilités de ce pays. Pour répondre à la condition de prévoir des opérations aussi bien contre la France que contre l'Allemagne, la zone pourrait être reportée à une étape vers l'ouest : c'est-à-dire comprendre la région Tirlemont – Perwez – Louvain – Wavre »⁵. Galet déclare dans ses souvenirs que le Roi est immédiatement décontenancé par le nouveau dispositif proposé : « Le chef de l'Etat-major en

¹ DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), *Du haut de la Tour de Babel...*, p. 197-198.

² GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 51.

³ DE SELLIERS DE MORANVILLE, *Contribution à l'histoire de la Guerre mondiale...*, p. 107.

⁴ GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 53.

⁵ « Note concernant une légère modification à la zone de concentration n° I d'après les principes donnés par le chef de l'Etat-major de l'Armée » reproduite intégralement dans DE SELLIERS DE MORANVILLE, *Contribution à l'histoire de la Guerre mondiale...*, p. 135-138. La note est également reproduite partiellement par Galet qui la date du 1^{er} août. GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 54-55.

revenait à une position de rassemblement dans la partie centrale du pays, comportant l'évacuation des deux tiers du territoire, et l'abandon de la défense de Liège et de Namur à la simple garnison des forts et à des bataillons de forteresse encore inexistants »¹. L'on peut néanmoins se demander pourquoi Selliers de Moranville a persisté dans son idée de concentration au cœur du pays après sa visite quotidienne auprès du Roi. Si le Roi avait eu des griefs à lui faire dans ce sens, c'était bien au cours de cette séance du 31 juillet qu'il aurait dû les faire. Or, d'après les souvenirs de Selliers de Moranville, le Roi n'a jamais ouvertement protesté contre son avis de concentrer la défense belge au cœur du pays. Le chef de l'EMGA se serait entretenu pour la première fois avec le Roi de cette question dans la matinée du 1^{er} août :

« Sa Majesté me questionna d'abord au sujet de détails du plan de concentration n° I modifié (Tirlemont-Perwez-Louvain-Wavre) et me demanda notamment si je ne serais pas d'avis de maintenir les D.A. dans leurs garnisons pour s'y mobiliser complètement et rejoindre ultérieurement la position de concentration. Je m'attendais à cette objection et j'avais eu soin d'étudier la réponse à y faire. Sire, répondis-je au Souverain, il serait dangereux, à mon avis, de maintenir l'armée en état de dispersion sur un rectangle d'environ 160 kilomètres sur 40, car son rassemblement pourrait devenir difficile en cas d'agression inopinée d'un de nos voisins. La France ayant promis formellement de respecter notre neutralité et l'Allemagne refusant jusqu'à présent de suivre cet exemple, j'estime logique de prendre des précautions à son égard sans plus tarder. Le Roi ne poussa pas plus loin l'examen de cette question et j'en conclus que sa Majesté admettait la justesse de ma réponse. (...) convaincu de mon accord avec le Roi, j'informai le Ministre de la Guerre, le 1^{er} août, par une lettre remise de bonne heure à son cabinet militaire, que je prenais toutes les mesures pour assurer cette concentration comme suit : La D.C. à Gembloux ; la 2^e D.A. à Louvain ; la 6^e D.A. à Wavre ; la 1^{ère} D.A. à Tirlemont ; la 5^e D.A. à Perwez ; la 4^e D.A. dans les environs de Namur et la 3^e D.A. vers Tongres »².

De cette incompréhension, découle semble-t-il tout le différend. Galet est plutôt vague sur cet aspect de la polémique. Il suggère lourdement mais sans l'affirmer de façon péremptoire que le chef de l'EMGA persistait à contrecarrer sciemment les vues royales. Mais comment pouvais-je désirer m'opposer aux opinions du Roi, rétorque Selliers de Moranville dans ses souvenirs puisque le Souverain ne m'a jamais exprimé nettement son opposition à mes projets ? Au cours de la journée du 1^{er} août, Galet se charge de consulter personnellement le sous-chef d'Etat-major de Ryckel avec qui il s'entend bien pour sonder l'orientation des travaux en cours au sein de l'EMGA. Il apprend alors avec stupeur que de Ryckel s'est rangé à l'avis de son supérieur : « toute l'activité de l'Etat-major et de la commission civile et

¹ GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 55.

² DE SELLIERS DE MORANVILLE, *Contribution à l'histoire de la Guerre mondiale...*, p. 142-145.

militaire des transports se concentrait sur la préparation du rassemblement proposé par le chef d'Etat-major »¹. Pour tenter de « rattraper le coup », des échanges de vues ont lieu ensuite entre le Palais et le ministère. Afin de ne pas provoquer un désastre par des contre-ordres malheureux enrayant la mécanique de la mobilisation déjà bien engagée, l'on se décide à une solution intermédiaire. Il est convenu qu'à défaut de conserver l'armée mobilisée dans ses garnisons en vue de la concentrer ensuite vers la frontière menacée, le chef de l'Etat-major recevrait par l'intermédiaire du ministère de la Guerre l'ordre de maintenir au moins la 3^e division à Liège et la 4^e division à Namur. Au cours de la journée, la nouvelle des mobilisations française et allemande oblige le Roi à trancher définitivement le débat. Puisque tout avait été commencé en vue de concentrer l'armée au centre du pays, le Roi se résigne à adopter une solution « bâtarde ». « De la position de rassemblement centrale à laquelle on avait abouti, on pourrait, si l'on avait le temps, gagner la Meuse et remédier à notre impréparation »². Ce n'est que vers 19h00-19h30, le 1^{er} août, que Selliers de Moranville apprend finalement via de Broqueville que le Roi a décidé de concert avec le ministère de la Guerre de maintenir la 3^e DA à Liège et la 4^e DA à Namur tandis que les autres divisions seront concentrées entre la Gette et la Dyle. A trois jours de l'entrée des troupes allemandes sur le territoire belge, le plan de concentration de l'armée belge est enfin fixé³.

c. Epilogue : Incidence des controverses d'Etat-major sur le plan d'interruption des chemins de fer en août 1914 ?

Au milieu de ce flou stratégique généralisé, qu'advint-il des recommandations faites par Jungbluth en août 1911 et réitérées en décembre 1911 d'abandonner les destructions ferroviaires de haute et moyenne intensité à l'exception de celles liées à la défense des places ? Le principe des destructions à la frontière ou dans le Luxembourg destinées à ralentir la progression l'ennemi, sans considération immédiate pour la défense des forteresses, est-il maintenu ? Autrement dit, le dispositif d'interruption hérité de 1869 a-t-il survécu aux

¹ GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 57.

² *Idem*, p. 58. Dans ses souvenirs Galet est complètement dépité et démontre bien quel était l'objet principal de ses préoccupations depuis qu'il s'était mis au service du Roi. Il est difficile de dire en l'occurrence s'il projette sur le Souverain ses propres sentiments où si le Roi Albert 1^{er} les partageait effectivement : « Quant à moi, depuis trois fois vingt-quatre heures, je ne quittais le Palais ni jour, ni nuit. Le Roi vivait les inquiétudes où me plongeait la ruine des efforts poursuivis pendant deux années pour que l'on pût faire face à l'Allemagne sur la Meuse. Cette préoccupation planait sur toutes nos conversations, et le Souverain ne s'était résigné à la solution bâtarde du chef d'Etat-major que sous le joug de circonstances inflexibles ». *Idem*, p. 62.

³ DE VOS (Luc), *Belgien : Operationsplannungen und Taktik eines neutralen Landes...*, p. 309 ; DE SELLIERS DE MORANVILLE, *Contribution à l'histoire de la Guerre mondiale...*, p. 148 ; GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 58.

réformes de 1913 et surtout aux tensions doctrinales de l'Etat-major ? Ces questions sont loin d'être anecdotiques car le fait de préparer des destructions au début de la mobilisation, voire pendant la période de mobilisation imminente¹, risquait d'être interprété à l'étranger comme un signe de défiance². Lors de son entrevue avec Albert 1^{er} en mai 1914, l'attaché militaire allemand Kübler exprima ouvertement au Roi des Belges que « dans les cercles militaires allemands » l'on s'attendait de la part de la Belgique à « de grandes destructions sur les lignes de chemins de fer », ce qui serait immanquablement interprété par eux comme une attitude hostile à l'égard de l'Allemagne³. Il suffit de relire les termes de l'ultimatum allemand du 2 août 1914 pour comprendre que ce point de vue était encore celui de Berlin au déclenchement du conflit : « Si la Belgique se comporte d'une façon hostile contre les troupes allemandes et particulièrement fait des difficultés à leur marche en avant par une opposition des fortifications de la Meuse ou par des destructions de routes, chemins de fer, tunnels ou ouvrages d'art, l'Allemagne sera obligée de considérer la Belgique ennemie »⁴. Du point de vue belge *stricto sensu*, des destructions belges tous azimuts risquaient par ailleurs d'handicaper la venue des troupes « de secours » en ralentissant considérablement leur transport⁵.

¹ Peu de temps avant le conflit, le ministre de la Guerre avait demandé la suppression du chapitre « Mobilisation imminente » du règlement de 1905, et son remplacement par un ensemble de mesures dites « Passage du pied de paix normal au pied de paix renforcé ». De son côté Selliers de Moranville proposa de donner à la première phase de mobilisation le nom de « constitution des corps de couverture à effectifs renforcé ». Il s'agissait d'éviter précisément que le département des Affaires étrangères n'hésite à prendre ses responsabilités de peur d'indisposer les garants. Par conséquent, déclare Selliers de Moranville, le risque était grand de déclencher la mobilisation belge au même moment que les Puissances voisines « et, dans ce cas, nous étions exposés au danger de mobiliser au moment où notre territoire serait envahi, c'est-à-dire trop tard ». DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), *Contribution à l'histoire de la Guerre mondiale...*, p. 94-96.

² Une note de la direction P indique le 12 décembre 1912 : « La rupture des lignes de chemin de fer qui traversent notre pays serait, sans aucun doute, la première mesure à prendre si une guerre franco-allemande venait à éclater un jour. Elle devrait être prise, très probablement avec une rapidité telle que sa préparation dès le temps de paix s'impose. La Direction P. a demandé si le département de la Guerre a donné à cette question toute l'attention qu'elle comporte. Comme elle intéresse au premier chef la défense de notre neutralité, nous sommes en droit de nous assurer de ce qui a été fait dans cet ordre d'idées. Si Monsieur le Ministre partage ces vues, une lettre sera préparée à P. pour le département de la Guerre ». Dans la marge de la note figure la mention « non approuvé », ce qui indique bien la répugnance du ministre à envisager des préparatifs dès le temps de paix.

³ PH3/126, *Die Neutralität Belgiens bei Beginn des 1. Weltkrieges.- Unterlagen und Untersuchungen für die Friedenskommission des Kriegsministeriums (1906), (1913-1916) (1918-1919)*, Lettre de Kübler (Bruxelles) au général-major Waldersee (Berlin), persönlich, le 7 mai 1914.

⁴ Cité d'après GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 75.

⁵ « Concernant la destruction d'ouvrages d'art dans la zone comprise entre la PFL et la ligne Anvers-Bruxelles, il y a lieu de se remémorer que l'armée belge sur la Gèthe était dans l'attente de l'arrivée à sa hauteur d'une armée franco-anglaise avec laquelle elle devait prendre l'offensive contre les Allemands en direction de l'Est (Liège) ou du Sud-Est (Ardennes). L'espoir de ce concours imminent était soigneusement entretenu par les délégués du Général Joffre auprès du G.Q.G de Louvain. D'autre part, jusqu'au 18 août, les Alliés sont demeurés dans l'ignorance de l'importance numérique des forces allemandes qui s'amassaient sur la rive gauche de la Meuse, abritées par un épais rideau de cavalerie, prêtes à déferler sur l'armée de la Gèthe. Le 18 août, vers 22 heures, le général Joffre faisait encore remettre au Roi Albert Ier une instruction secrète prévoyant une offensive combinée des armées anglaise et belge agissant de concert sur le flanc d'une offensive française à exécuter dans les

Malgré les recommandations de Jungbluth et de Ryckel, de nombreuses destructions sont réalisées en août 1914 par le Génie belge. Toutefois, il semble qu'elles n'aient pas totalement répondu aux espérances que l'on avait placées en elles avant-guerre. En effet, au début des années 1930, la question des « destructions manquées » d'août 1914 agitera quelque peu le milieu militaire belge. Au sein d'un article paru dans la *Nation belge* le 31 décembre 1932, le lieutenant-colonel Requette s'interroge sur l'absence de destructions conséquentes sur l'axe ferroviaire principal du pays, à savoir la ligne Cologne – Liège – Bruxelles :

« La marche rapide à travers la Belgique et le nord de la France des trois armées de l'aile droite allemande : von Kluck, von Bülow et von Einem n'a été possible que parce que l'artère essentielle de notre territoire, celle d'Aix-la-Chapelle, Liège, Bruxelles, Paris, ne fut pas coupée en 1914, par suite de circonstances restées inconnues. Si elle l'eût été, jamais la première armée allemande notamment, celle de von Kluck, n'eût pu accomplir cette marche foudroyante qui stupéfia à l'époque tous les militaires et menaça à plusieurs reprises d'un enveloppement décisif et fatal la gauche de l'armée franco-britannique en retraite dans la direction de Paris (...) C'est encore la même ligne ferrée qui permit le transport d'une partie du pondéreux matériel indispensable pour le siège d'Anvers, ainsi que des troupes techniques destinées à l'attaque de la forteresse. Si les destructions préparées avaient été exécutées, le siège d'Anvers eût été sensiblement retardé et la situation stratégique profondément modifiée à notre avantage »¹.

Ceci est d'autant plus étonnant, poursuit Requette, que la ligne se prête bien à de nombreuses destructions, que ce soit dans la vallée de la Vesdre parsemée de tunnels, lors du franchissement de l'Ourthe à hauteur de Chênée ou lors du passage de la Meuse au Val Benoît. Outre la destruction du pont ferroviaire du Val-Benoît mystérieusement épargné², la destruction profonde d'un seul tunnel, note-t-il, « aurait retardé le mouvement ferroviaire allemand pendant plusieurs mois, comme ce fut le cas pour le tunnel de Trois-Ponts »³. Il est un fait que les deux tunnels pourvus de chambres de mine sur l'axe belgo-allemand n'ont pas été détruits. Dans le premier rencontré par les convois en provenance d'Aix-la-Chapelle, le

Ardennes. Dans ces conditions, si le Commandement belge avait détruit les chemins de fer entre Bruxelles et Liège, il se serait exposé au reproche des Alliés d'entraver la partie de leur offensive projetée sur la rive gauche de la Meuse ». DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), *Contribution à l'histoire de la guerre mondiale...*, annexe IV : « Considérations relatives à la destruction des ouvrages d'art sur les voies de communication entre Bruxelles et la frontière orientale de la Belgique », p. 631.

¹ REQUETTE (C.) lieutenant-colonel, *Les destructions manquées*, in la *Nation belge*, 31 décembre 1932.

² CULTIAUX (Laurent), *Le viaduc ferroviaire du Val-Benoît en août 1914*, mémoire de Master en Histoire (inédit), ULG, 2010-2011.

³ *Idem*.

tunnel de Nasproué, une seule charge sur 10 fonctionne¹. Les Belges furent pas conséquent obligés d'employer comme expédient l'envoi à pleine vitesse d'une quinzaine de locomotives sur quatre autres déraillées dans le tunnel les unes dans les autres². Les explosions déclenchées au tunnel de Halinsart ne fonctionneront pas davantage. Le compte rendu très précis rédigé par l'historien allemand du *Reichsarchiv* Kretzschmann après-guerre note que seule la voie fut ensevelie dans le tunnel et les murs légèrement bouleversés. Sur le reste de la ligne à l'ouest de Nessonvaux, note-t-il encore avec un certain étonnement, seul un petit pont fut détruit. Au tunnel de Chaudfontaine, quelques wagons obstruaient le passage. Les installations de la gare des Guillemains elles-mêmes sont relativement épargnées. Seuls quelques sabotages sont constatés comme l'alimentation en eau des locomotives, l'alimentation électrique, le téléphone et quelques aiguillages vite réparés³. Selon Kretzschmann, tous les travaux sur la ligne Aix-la-Chapelle – Cologne sont effectués rapidement et le trafic est déjà possible jusqu'à Liège dès le 15 août 1914. Les avantages d'une telle prise de guerre furent selon lui considérables pour le ravitaillement de l'aile droite de l'armée allemande qui aurait été gravement ralenti par une destruction réussie à Nasproué. L'établissement d'une voie de contournement à cette hauteur était en effet très difficile à cause de la configuration de la vallée de la Vesdre à cet endroit et aurait réclamé beaucoup de temps et d'hommes⁴. Ce fut le cas du tunnel de Trois-Ponts où sept des huit charges prévues font explosion⁵. Soucieuses de rétablir rapidement la circulation dans la vallée de l'Amblève afin d'offrir une ligne supplémentaire pour le ravitaillement à destination du front, les *Eisenbahntruppen* allemandes entreprennent la construction d'une ligne de contournement. La configuration délicate du terrain nécessite des travaux d'envergure. C'est pourquoi, quatre

¹ L'historique allemand indique la présence de seulement quatre chambres de mine chargées. D'après ce document, aucune des charges n'aurait fonctionné. KRETZSCHMANN (W.) (Archivrat und Mitglied des Reichsarchivs, im Kriege Major im Generalstabe des Chefs des Feldeisenbahnwesens), *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz*, Berlin, Mittler, 1922, p. 39.

² MRA, Fonds Moscou, 2569, Historique de la PFL, p. 19 ; REICHSARCHIV, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen, I : Die Eisenbahn zu Kriegsbeginn*, mit 14 Karten und Skizzenblättern, Berlin, Mittler, 1928, p. 62.

³ KRETZSCHMANN (W.), *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen...*, p. 39-40.

⁴ *Idem*, p. 39. Ce détail n'était pas ignoré du Haut commandement belge. Il est assez significatif qu'une étude sur la possibilité d'établir à proximité des tunnels visés par les destructions des voies de contournement avait été commandée par l'Inspection générale du Génie au général Leman le 12 juin 1914 [MRA, Fonds Moscou, 1841, inspection générale du Génie (Bruxelles) à Leman (Liège), le 12 juin 1914]. Un rapport d'espionnage français concernant la vallée de la Vesdre en 1878 avait établi depuis longtemps que seule une destruction à hauteur de ce tunnel aurait permis de ralentir considérablement la progression allemande. Les autres parties de la vallée en aval de Verviers offrant davantage de possibilités de contournement. [SHD/DAT 7N/1168, MARMIER (G.) (Capitaine du Génie), *Rapport sur certaines dispositions à prendre en vue d'une attaque dirigée par l'Allemagne contre la France au travers de la Belgique*, Chaumont, 1^{er} mars 1878]. Voir infra notre chapitre sur la Belgique dans le plan français.

⁵ MRA, Fonds Moscou, 2569, Historique de la PFL, p. 18-19.

cents civils belges sont réquisitionnés pour prêter main forte aux troupes de chemins de fer allemandes. La voie de contournement est ouverte au trafic le 28 août 1914. Des travaux sont ensuite entrepris au tunnel de Trois-Ponts qui est à nouveau ouvert à la circulation le 26 novembre 1914¹. Pratiquement trois mois ont été nécessaires pour le rétablissement du tunnel.

A l'exception de ce tunnel, le bilan des autres destructions belges de grande intensité à l'est de Liège n'est guère positif. A Hombourg, deux charges sur huit fonctionnent². D'après Kretzschmann, le trafic sur la ligne est possible à partir du 14 août 1914³. Sur la jonction Stavelot-Malmédy tant dénoncée par les commentateurs militaires français depuis plus d'une décennie, la circulation est rétablie en quatre jours. Des chambres de mine avaient pourtant été aménagées dès 1911 dans le tunnel de Berziheid situé entre Stavelot et Malmédy⁴. Sur les huit chambres de mine du tunnel (sept selon l'historique allemand) qui ont été chargées par le Génie belge, seule une explosion a fonctionné. Le Reichsarchiv n'a même pas pris la peine de reporter cette destruction anecdotique sur sa carte d'ensemble du réseau belge où ne sont figurées par une croix que les destructions de grande intensité qui ont réellement ralenti la progression des convois⁵. Au tunnel de Remouchamps, qui fut présent pendant longtemps dans la liste des destructions de haute intensité, seules des locomotives déraillées obstruent la voie. Au final, la ligne de l'Amblève entre Trois-Ponts et Rivage est dégagée sur toute sa longueur dès le 19 août. Elle sera bien utile une fois que la voie de contournement du tunnel de Trois-Ponts sera terminée quelques jours plus tard⁶. Les autres mesures prises par le gouverneur de la PFL consistent en sabotages divers effectués par le personnel des chemins de fer belges⁷.

¹ KRETZSCHMANN (W.), *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen...*, p. 60-63.

² MRA, Fonds Moscou, 2569, Historique de la PFL, p. 18-19.

³ KRETZSCHMANN (W.), *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen...*, p. 40.

⁴ MRA, Fonds Moscou, 1841, lettre du ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes au ministre de la Guerre, Bruxelles, le 3 octobre 1911.

⁵ MRA, Fonds Moscou, 2569, Historique de la PFL, p. 18-19 ; KRETZSCHMANN (W.), *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen...*, p. 52. Voir aussi la carte annexée au volume postérieur, beaucoup moins précis dans son inventaire des destructions et sabotages belges. REICHSARCHIV, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen, I : Die Eisenbahn zu Kriegsbeginn*, mit 14 Karten und Skizzenblättern, Berlin, Mittler, 1928 ; CULTIAUX (L), *Le viaduc ferroviaire...*, p. 70.

⁶ KRETZSCHMANN (W.), *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen...*, p. 52.

⁷ Pour cette raison, la question s'est posée avant-gurere de savoir s'il ne fallait pas donner au personnel des chemins de fer un statut de belligérant. En janvier 1913, le ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes adresse en effet un courrier au ministre de la Guerre dans lequel il demande « si des agents des chemins de fer, postes et télégraphes, surpris au moment où ils seraient occupés à transmettre des nouvelles aux autorités militaires belges, ou bien à opérer des destructions sur les lignes de communication, pourraient se voir exposés à des représailles ». Le gouverneur de la position de Liège estime que, pour rassurer les agents que semblable éventualité pourrait alarmer, il conviendrait de leur conférer la qualité de belligérant en les munissant d'un insigne distinctif. MAEB, IND, XII, ministre de la Guerre à ministre des Affaires étrangères, Bruxelles, le 17 janvier 1913.

Le détail de toutes les destructions et sabotages effectués dans le Luxembourg nous emmènerait trop loin et pourrait faire l'objet d'une étude particulière. Parmi les destructions de haute intensité qui ont exercé une action notable sur la progression des troupes allemandes, le Reichsarchiv épingle sur sa carte générale¹ les destructions exécutées au pont de Melreux sur l'Ourthe et à la tranchée rocheuse d'Haversin (nœud ferroviaire de Marloie). La première rend inutilisable la ligne Rivage – Marloie jusqu'au 28 août 1914. La deuxième interdit l'usage de la ligne Marloie – Ciney – Namur (rive droite) jusqu'au 9 septembre. Toutefois, c'est au passage de la Meuse que les destructions causent le plus de soucis aux pionniers allemands. L'accès à la rive droite est impossible en raison de la destruction du pont de Namur. Le pont constitué de trois superstructures à une voie se trouve au débouché de l'importante ligne à deux voies Luxembourg – Namur. Il contrôle également l'accès à la ligne à une voie de la compagnie du Nord qui longe la Meuse jusqu'à Givet. Ce pont durablement détruit ne sera rétabli que le 30 septembre 1914. Le détour par la ligne Ciney – Yvoir est certes possible mais les convois sont également bloqués sur la rive droite à cause de la destruction du pont ferroviaire d'Houx (Anhée). Ce pont n'est franchissable qu'à partir du 23 septembre 1914. Enfin, un peu plus au sud, les travaux de reconstruction du pont d'Anseremme qui relie la ligne de la Meuse entre Dinant et Hastière au réseau des Ardennes par Houyet et Jemelle ne seront terminés pour leur part que le 17 octobre 1914². Toutes les lignes de communication vers le plateau d'entre-Sambre-et-Meuse et les bouches de l'Oise sont donc interdites à cette hauteur en raison de la destruction des ponts.

Toutes ces destructions handicapantes pour la progression des troupes allemandes ont été ordonnées au début de la mobilisation belge. Dans la perspective d'un passage des Allemands au sud de la Meuse, le chef de l'EMGA avait en effet choisi dès le 3 août d'enclencher le programme des destructions. « L'ordre de rassemblement des détachements chargés de cette tâche touche les officiers concernés le 29 juillet. Les trains sont chargés le même jour en gare d'Angleur avec la poudre noire destinée aux charges et le matériel idoine, le tout provenant de la Chartreuse. Après un ajournement du départ des détachements de destruction, ils partent

¹ Reproduite dans notre corpus de cartes au chapitre correspondant.

² KRETZSCHMANN (W.), *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen...*, p. 52-59 ; REICHSARCHIV, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen, I : Die Eisenbahn zu Kriegsbeginn...*

vers les tunnels de Nasproué, Stavelot, Trois-Ponts et Hombourg¹ le 31 juillet à 6h du matin. L'ordre de charger les fourreaux de mine arrive à 20h00 ce jour-là. Les dispositifs furent prêts à fonctionner le 3 août au matin »². Dès cet instant, l'autorisation de procéder, quand il estimerait le moment venu, aux destructions des tunnels est sollicitée par le général Leman. Elle lui est accordée le 3 août « de très grand matin »³. L'ordre fut donné d'exécuter la mise à feu ce même jour à 20h00, précédant de trois heures l'ordre de détruire les ponts de la Basse-Meuse (Visé et Hermalle-sous-Argenteau)⁴.

Outre les tunnels frontaliers qui regardent la défense de la PFL et sont sous l'autorité de son gouverneur le général Leman, Selliers de Moranville prend également la décision dans la matinée du 3 août de procéder aux destructions des nœuds de Marloie et Libramont sous la responsabilité du gouverneur de Namur le général Michel : « Je téléphonai à Namur, dans la matinée, l'autorisation de détruire les nœuds ferrés de Marloie et Libramont dès que la frontière serait violée. Les destructions à Dinant, Anseremme, Bouvignes⁵ et Furfooz devaient être préparées mais seraient exécutées seulement sur l'ordre du commandant de l'armée. La 4e DA devait se renseigner et faire des propositions à ce sujet »⁶. L'enclenchement de ces dispositifs, à l'exception des ponts ferroviaires de la Meuse, est avancé par le Roi le lendemain à 3h00 avant que les premières unités allemandes ne franchissent la frontière. D'après Galet, le Roi concevait encore jusque-là quelques scrupules concernant l'« hostilité germanique ». Mais les dernières illusions royales s'envolent dans la nuit du 3 au 4 août après la réception d'un télégramme explicite de l'Empereur Guillaume II annonçant la violation imminente de la neutralité belge. A cet instant précis, le Roi décide de faire sauter tous les ouvrages d'art des chemins de fer du Luxembourg. A 3h00 du matin, Galet est chargé de transmettre l'ordre de destruction à l'Etat-major⁷. Cette décision est importante car elle permet d'éviter que les corps de cavalerie allemands lancés quelques heures plus tard dans la région ne s'emparent des nœuds ferroviaires de Marloie et Libramont avant leur destruction.

¹ La destruction du tunnel d'Halinsart n'est pas reprise ici. Elle a sans doute été réalisée par un détachement différent, peut-être affecté à la défense des forts de Chaudfontaine ou d'Embourg contrôlant la vallée de la Vesdre.

² Voir les rapports journaliers du 28 juillet au 1^{er} août de la 3^e DA et PFL, MRA, Fonds Moscou, 5413, cités dans CULTIAUX (L.), *Le viaduc ferroviaire...*, p. 69.

³ GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 76.

⁴ CULTIAUX (L.), *Le viaduc ferroviaire...*, p. 69. Voir supra notre chapitre sur les ponts de la Meuse.

⁵ Sans doute le pont ferroviaire d'Houx (Anhée) à ne pas confondre avec le pont routier de Bouvignes en amont.

⁶ DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), *Contribution à l'histoire de la guerre mondiale...*, p. 179.

⁷ GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 76. La date et l'heure sont confirmées dans l'article BERETZE-COLET (R.), capitaine commandant B.E.M., *Les destructions in Bulletin belge des sciences militaires*, janvier 1925, p. 79.

Les ponts ferroviaires et routiers situés en amont de Namur le long de la Meuse seront gardés par des détachements français de la Ve armée Lanrezac en prévision d'une éventuelle offensive française dans les Ardennes. Ils seront tous détruits avant la débâcle du 23 août à l'exception des ponts routiers de Hastière et Dinant détruits à la dernière minute¹.

Les Belges sont très fiers de la destruction du pont de Namur et ne cessent de répéter qu'à défaut d'avoir détruit l'axe Aix-la-Chapelle-Cologne-Bruxelles, ils ont néanmoins empêché le transfert de troupes de l'aile gauche allemande vers l'aile droite au moment de la bataille de la Marne (6 au 13 septembre 1914). Beaucoup d'historiques de la campagne publiés dans l'entre-deux-guerres magnifient ce rôle :

« 1° Tous les apports de la Ire, Iie et IIIe armées allemandes durent se faire par le seul tronçon Herbesthal – Liège. 2° Les destructions [du Luxembourg] entravèrent la marche de la IIIe armée vers la Meuse et l'empêchèrent de participer plus efficacement à la bataille de la Sambre ; 3° Après la prise de Namur, rendant possible l'emploi des lignes Liège-Namur-Charleroi et Ciney-Namur, tout apport venant d'Allemagne devait encore passer par le tronçon Herbesthal-Liège par suite des destructions à Trois-Ponts, Melreux, Anhée, Anseremme et Namur (...). Un deuxième accès ferré d'Allemagne vers la Belgique et le Nord de la France ne fut donc ouvert que le 30 septembre et le manque de munitions de l'artillerie allemande, le déplacement lent des réserves de l'aile gauche vers l'aile droite sont donc, en partie, le fruit de destructions profondes de voies ferrées »².

Le lieutenant-colonel Requette écrit pour sa part :

« La destruction si efficace du pont de la Meuse à Namur a bloqué complètement la ligne du Luxembourg jusqu'en octobre 1914. A ce moment encore son utilisation ne put être que partielle et les Allemands durent attendre jusqu'en 1915 pour rétablir un trafic normal. C'est cette destruction du pont de Namur qui a empêché l'Etat-major allemand de prélever en temps utile des unités de ses armées d'Alsace et de Lorraine pour renforcer son aile marchante chargée de l'enveloppement décisif »³.

Quant au lieutenant-colonel Tasnier et au major Raoul Van Overstraeten, futur conseiller militaire du Roi Léopold III, tous deux investis de la « haute mission » d'écrire l'histoire des opérations militaires, ils ne tarissent pas d'éloges sur la résistance héroïque de la PFN :

¹ LANREZAC (Général), *Le plan de campagne français et le premier mois de la guerre*, Paris, Payot, 1920, p. 172.

² BERETZE-COLET (R.), capitaine commandant B.E.M., *Les destructions* in *Bulletin belge des sciences militaires*, janvier 1925, p. 79.

³ REQUETTE (C.) lieutenant-colonel, *Les destructions manquées*, in *la Nation belge*, 31 décembre 1932.

« Quant au chemin de fer Liège-Huy-Namur-Maubeuge, la destruction du tunnel de Seilles interdit son emploi jusqu'au 5 septembre. Il en résulta que le feu des batteries de l'attaque dut être ralenti ou suspendu. (...) La lenteur et le manque de puissance du bombardement furent la raison majeure de la résistance prolongée de Maubeuge. Si cette place tint jusqu'au 7 septembre au soir, distrayant deux divisions et demie de la bataille de la Marne, ce fut grâce à Namur, devant laquelle l'ennemi avait épuisé ses munitions et où les destructions retardèrent leur remplacement »¹.

En somme, pour paraphraser ces écrits belges, les destructions du pont de Namur ou du tunnel de Seilles ont contribué activement à la victoire française de la Marne. Le rapport du *Reichsarchiv* indique en effet qu'il était urgent de rétablir le pont de Namur afin d'accélérer le transfert des unités d'une aile à l'autre². Néanmoins, au moment de la bataille de la Marne, les Allemands disposaient quand même déjà de quatre axes principaux de ravitaillement : « 1. Aix-la-Chapelle – Liège – Louvain – Bruxelles – Mons – Valenciennes – Cambrai vers Chaulnes – Roye et Chaulnes – Chauny (...); 2. Liège – Namur – Charleroi – Berzée – Chimay – Anor; 3. Weywertz³ et Lommersweiler – Gouvy – Libramont⁴ – Marbehan – Virton vers Montmédy; 4. Thionville – Longuyon »⁵. Sur ces quatre axes, deux franchissent la Meuse à Liège (Val-Benoît) et un axe traverse toute la province du Luxembourg. Lorsqu'on lit la synthèse des destructions établie par le *Reichsarchiv*, l'on constate d'ailleurs que le bilan des destructions belges d'août 1914 n'est guère flatteur. D'un point de vue stratégique, la conclusion établie par Kretschmann après-guerre est que ce sont essentiellement les destructions opérées devant le centre du dispositif allemand dans la région de Thionville-Charleville et dans l'entre-Sambre-et-Meuse qui ont causé le plus de retard à l'armée allemande, c'est à-dire celles opérées pour la plupart par l'armée française dans sa retraite. A l'opposé, Kretschmann constate la facilité déconcertante avec laquelle les *Eisenbahntruppen* ont eu accès à l'ensemble du réseau belge totalement libre de destructions au cœur du pays. L'On pourrait même ajouter que la décision de Moltke de ne pas transférer des unités supplémentaires sur sa droite avant la bataille de la Marne, ce qui lui sera beaucoup reproché par la suite⁶, n'est pas vraiment due à l'interruption momentanée de l'axe Luxembourg –

¹ TASNIER (M.) et VAN OVERSTRAETEN (R.), *Les opérations militaires*, in *La Belgique et la Guerre*, Bruxelles, Henri Bertels, 1923, volume III, p. 123.

² KRETZSCHMANN (W.), *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen...*, p. 58.

³ Le tunnel de Trois-Ponts en face de Weywertz – Malmédy était contourné à la date du 28 août. Les Allemands disposaient donc à cette date de la jonction Stavelot-Malmédy pour accéder au réseau ardennais en plus de l'accès par Trois-Vierges.

⁴ Le noeud de Libramont fut lui-même rapidement dégagé.

⁵ KRETZSCHMANN (W.), *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen...*, p. 38.

⁶ C'est la thèse principale du chef d'Etat-major de la première armée allemande Hermann von Kuhl qui cherche à se disculper du désastre de la Marne après la Guerre. KUHLE (Hermann von), *Der deutsche Generalstab in*

Namur¹ mais plutôt à la rapidité déconcertante des I^e et II^e armées allemandes qui ne semblaient guère souffrir jusque-là d'un manque d'effectif ou de ravitaillement dans leur progression fulgurante à travers la Belgique. Si sous cet angle, les Belges ont encore contribué à la victoire française de la Marne, c'est bien malgré eux !

Dans son article de décembre 1932, le lieutenant-colonel Requette s'interroge en définitive sur les causes des déconvenues du Génie en août 14 afin d'éviter, dit-il, que les mêmes erreurs ne se reproduisent à l'avenir². Quelques semaines plus tard, dans un article de la *Belgique militaire*, le général Bansart part à la recherche d'un coupable idéal. Il attribue finalement la responsabilité des destructions manquées au binôme Jungbluth-de Ryckel et à leur opposition insensée aux destructions ferroviaires telle qu'elle fut formulée en 1911³. Ces accusations graves portées contre Jungbluth et de Ryckel suscitent un peu plus tard, toujours dans la *Belgique militaire*, une réaction du major P. Mersch⁴. Ce dernier a manifestement un accès privilégié aux archives du Génie car son article est beaucoup plus documenté que l'article quelque peu racoleur, faut-il le dire, du général Bansart. Mersch reconnaît qu'il entrait bien dans les intentions de Jungbluth et de Ryckel de supprimer les dispositifs de destruction. Cependant, note-t-il, c'était en 1911 et il faut par conséquent s'interroger sur la suite de l'histoire. Or, constate Mersch, les archives du Génie prouvent que les conseils du baron de Ryckel n'ont pas été suivis. Contrairement à ce qu'affirme Bansart, les dispositifs de mine ont bien été maintenus jusqu'au conflit.

A la date du 14 février 1914, note Mersch, une note de l'inspection générale du Génie revient sur les principes qui doivent désormais régir l'étude et la préparation des destructions⁵. A cette note un tableau est annexé où sont listées les destructions : « à côté d'une série fort importante de ponts sur la Meuse, la mise hors de service (sic) des tunnels de Hombourg, Nasproué, Remouchamps, Halinsart et Trois-Ponts, ainsi que des interruptions de voies

Vorbereitung und Durchführung des Weltkrieges, Berlin, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, 1920 ; Id., *Der Marnefeldzug 1914*, Berlin, Mittler und Sohn, 1921.

¹ Il lui suffisait de passer par les lignes du Luxembourg aboutissant à Liège pour contourner cet obstacle. Elles avaient déjà été rétablies.

² REQUETTE (C.) lieutenant-colonel, *Les destructions manquées*, in la *Nation belge*, 31 décembre 1932.

³ BANSART (O), *Les destructions manquées en 1914*, dans *La Belgique militaire*, n° 3, 29 janvier 1933, p. 79-83

⁴ MERSCH (P.) major, *Le problème des destructions et le plan d'opérations avant 1914*, in *La Belgique militaire*, le 26 mars 1933, p. 193-200.

⁵ BERETZE-COLET (R.) (capitaine commandant B.E.M.), *Les destructions* in *Bulletin belge des sciences militaires*, janvier 1925, p. 78 ; MERSCH (P.) major, *Le problème des destructions et le plan d'opérations avant 1914*, in *La Belgique militaire*, le 26 mars 1933, p. 198. Voir supra notre chapitre sur les ponts de la Meuse.

ferrées aux nœuds de Saint-Trond et de Libramont »¹. L'ordre de destruction était donné par le commandant en chef de l'armée. Dans les places fortes, le gouverneur pouvait donner cet ordre après avoir obtenu l'assentiment du commandant en chef. Rien n'indique que des modifications substantielles aient été apportées à ces instructions avant le mois d'août 1914².

D'après Selliers de Moranville, « les destructions des ouvrages d'art de la zone entre Liège et notre frontière orientale ont été opérées le 3 août conformément aux décisions arrêtées pendant le temps de paix après une étude approfondie »³. Pareillement, Galet indique que contrairement au plan de concentration qui divise l'Etat-major, les opinions « s'accordaient sur l'opportunité, conforme à nos obligations internationales, d'entraver les opérations d'un envahisseur éventuel par le jeu d'un système de destructions dont le programme était arrêté et les préparatifs achevés depuis de nombreuses années ». Le chef de l'EMGA comme le conseiller militaire du Roi sont ici très optimistes sur l'organisation du Génie belge et oublient de préciser un détail important : l'éternelle question du manque d'effectifs et surtout de la carence en officiers pour constituer et commander les détachements. A la fin de son article, le major Mersch soulève ce problème principal déjà rencontré lors de l'alerte de 1911 : « En ce qui concerne les destructions (...), la seule restriction était, qu'il n'y avait pas lieu de désigner au moment de la publication de la dépêche, les unités qui devraient éventuellement les opérer. De nouvelles instructions, disait l'inspecteur général du Génie, le 14 février 1914, seraient fournies à bref délai, après l'achèvement du plan d'opérations étudié à ce moment. On sait hélas !, conclut Mersch, que ce plan ne fut terminé qu'à la fin juillet »⁴.

La constitution tardive de détachements inexpérimentés destinés à détruire les tunnels frontaliers n'est sans doute pas totalement étrangère aux « ratés » rencontrés à l'est de Liège. D'après le témoignage du général Leman, lorsqu'il est nommé gouverneur de la PFL en janvier 1914, le plan de défense de Liège est encore en friche. La problématique des destructions à opérer dans le cadre de la défense de la place doit être soumise à une nouvelle étude. Le général Leman raconte en effet que peu de temps après sa prise de fonction comme commandant de la place forte, il fut d'emblée confronté avec l'administration des chemins de fer de l'Etat. Cette dernière avait décidé de doubler la voie de chemin de fer allant de Liège à

¹ MERSCH (P.) major, *Le problème des destructions...*, p. 199.

² *Idem*, p. 198.

³ DE SELLIERS DE MORANVILLE (A.), *Contribution à l'histoire de la guerre mondiale...*, annexe IV : « Considérations relatives à la destruction des ouvrages d'art sur les voies de communication entre Bruxelles et la frontière orientale de la Belgique », p. 631.

⁴ MERSCH (P.) major, *Le problème des destructions...*, p. 199.

Aix-la-Chapelle par Herve et passant par le tunnel à Hombourg. L'administration estimait que seule une tranchée était suffisante pour le passage d'Hombourg tandis que le général exigeait l'établissement d'un tunnel dont la destruction ralentirait davantage l'ennemi. Il pensait que l'affaire était close lorsque le 14 mars 1914, il reçut une lettre de l'Etat-major de l'armée qui lui demandait de revoir sa position à la lumière d'un ancien travail du général Deguise, quand celui-ci était commandant du Génie à Liège. Finalement, Leman dut fournir un travail d'ensemble – un de plus ! – sur l'interruption des voies ferrées aboutissant à Liège¹. Au moment où éclate le conflit, son plan de défense de la PFL était toujours à l'étude².

¹ *Rapport du général Leman sur la défense de Liège en août 14*. Publié avec une introduction et des notes par le commandant Georges Hautecler, Bruxelles, Académie royale de Belgique, Commission royale d'Histoire, 1960, p. 55-56.

² *Idem*, p. 46-57.

1871 – 1905

DEUXIEME PARTIE DIPLOMATIE ET PLANS DE GUERRE

Conformément aux intentions exposées dans notre introduction, nous abordons dans cette deuxième partie la question des plans de guerre français et allemand sous l'angle du questionnement suivant : la multiplication conséquente des lignes de communications, la construction des fortifications belges de la Meuse, les commentaires de presse, les inquiétudes et autres démarches diplomatiques exposées dans notre première partie ont-ils dépassé le stade du simple avertissement ou ont-il eu un impact concret sur l'adoption des plans de guerre en France et en Allemagne ? Nous avons choisi de nous arrêter ici à la date charnière de 1905-1906 qui correspond du côté franco-anglais à la mise en place de l'Entente Cordiale et du côté allemand à la fin de la carrière de Schlieffen. Nous justifions longuement ce choix dans notre introduction. Un épilogue consacré à la question du plan allemand sous l'ère de Moltke le Jeune dans ses rapports avec la Belgique et le plan de guerre français permettra néanmoins au lecteur de cerner dans les grandes lignes les enjeux stratégiques des plans français et allemands à la veille de la Guerre mais sans avoir la prétention d'épuiser le sujet.

I. 1870-1888 : Un intérêt contrasté pour le territoire belge : de la crainte d'un passage au dédain complet

Cette partie s'étend approximativement jusqu'à l'affaire Schnaebelé et ses suites directes. Il s'agit d'une période de transition où le système défensif de la France est en complet remaniement sous l'action énergique du Comité de Défense. Le faible nombre de documents militaires allemands conservés sur la question du plan de guerre tranche ici avec la richesse des fonds d'archives français qui traitent de la défense de la frontière nord : rapports de la sous-commission de Défense, procès-verbaux du Conseil Supérieur de la Guerre, correspondance concernant les places fortes du nord, études stratégiques diverses sur la défense de la frontière nord. A notre connaissance, ces documents n'avaient jamais été étudiés dans une perspective belgo-centrée. En les « interrogeant » de façon systématique sur la place qu'ils réservent à un éventuel passage par la Belgique, nous avons pu retracer année après année l'évolution des conceptions stratégiques françaises relatives au territoire belge. Les écrits intégralement publiés des chefs d'état-major allemands (Moltke et Waldersee) sont de

leur côté les sources principales qui permettent de suivre parallèlement l'évolution du plan de guerre allemand au cours de la même période.

A. Le point de vue français

1. L'ère Séré de Rivières et la Barrière du Nord (1872-1880)

En amputant la France de l'Alsace et la Lorraine, le traité de Francfort oblige l'armée française à revoir complètement la défense de sa frontière est pour boucher la grande brèche entre Longwy et Belfort. Même si la défense de la frontière nord n'est pas quant à elle remise en question, la guerre vient néanmoins de prouver la nécessité de moderniser aussi cette ligne de places fortes dont le principe était demeuré inchangé depuis son établissement par Vauban sous Louis XIV. L'apparition de l'artillerie rayée à partir de 1858 a complètement rendu obsolètes les anciennes enceintes entourant les villes et leurs antiques citadelles. Le 3 mai 1872, afin d'apporter un soutien au très inefficace Comité de Fortifications créé en 1791, le général Ducrot propose la création d'un Comité de Défense. Ce projet bénéficie du soutien de Thiers, chef du pouvoir exécutif et du ministre de la Guerre le général de Cissey. Pour ne pas irriter l'Allemagne, le projet n'est pas soumis à un vote mais approuvé par un décret présidentiel le 28 juillet 1872. Ce Comité de Défense tient sa première réunion une semaine plus tard, le 5 août 1872 ; il fonctionnera pendant seize ans. De 1874 à 1880, le général Séré de Rivières est à la fois secrétaire de cet organisme clef qui répartit les crédits et responsable de l'exécution des dépenses en tant que directeur du Génie au ministère de la Guerre. L'activité du Comité sera par conséquent grandement facilitée par la présence pendant six années de ce haut officier du Génie français en son sein. Une longévité exceptionnelle si l'on songe à l'instabilité gouvernementale propre à la III^e République. Le Comité est par ailleurs composé de personnalités éminentes de l'« Armée de Versailles », la seule qui reste à la France après la grande défaite. Devant l'ampleur de la tâche à accomplir, une sous-commission de défense est créée à l'intérieur du Comité. Elle est présidée par le maréchal Canrobert et le général Séré de Rivières assure à nouveau le secrétariat. Cette sous-commission est le véritable organisme décisionnel des futures réformes appliquées au système défensif français¹.

¹ TRUTTMANN (Philippe) (lieutenant-colonel e.r.), *La barrière de fer, l'architecture des forts du Général Séré de Rivières*, Thionville, Gérard Klopp, 2000, p. 24-27.

Un premier rapport de la sous-commission de défense est établi dès juillet 1873. Ce rapport dresse un cadre général en vue de la réorganisation des frontières entre la mer du Nord et la Méditerranée¹. Il s'agit d'établir les grandes lignes directrices qui guideront les travaux ultérieurs. Logiquement, la frontière de France est divisée en trois parties bien distinctes : de la mer à Meuse, de la Meuse à la chaîne du Jura, du Jura à la Méditerranée. La première partie fait face à la Belgique ; la seconde au Grand-Duché de Luxembourg et à l'Allemagne, la troisième à la Suisse et à l'Italie. La protection de chacune de ces portions frontalières est elle-même divisée en trois fonctions défensives correspondant à trois catégories d'ouvrages fortifiés. La première fonction défensive consiste à maîtriser les voies ferrées et autres routes stratégiques à l'aide de « forts d'arrêt ». L'accent est bien entendu mis sur l'importance de la révolution ferroviaire : « Les chemins de fer sont appelés à jouer, dans les années à venir, un rôle de plus en plus important, sans leur secours il sera presque impossible d'approvisionner et de ravitailler en pays ennemi les armées si nombreuses avec lesquelles on opérera désormais ; la libre disposition d'une ou plusieurs lignes de chemin de fer sera l'une des conditions presque absolument nécessaires de toute tentative d'invasion ; de là résulte qu'une de nos premières préoccupations pour les luttes futures, doit être d'interdire à l'ennemi l'usage de nos chemins de fer ». La deuxième fonction défensive consiste à créer des points d'appui solides le long des diverses lignes de défense destinées à arrêter l'ennemi ou à servir de bases de départ pour un mouvement offensif. C'est le rôle dévolu aux « places d'appui ». La troisième consiste à assurer des points de concentration et des pivots de manœuvre pour les armées françaises sur les flancs et en arrière de la zone d'invasion ; fonction remplie par les « places de manœuvres » ou « camps retranchés ».

Dès qu'il aborde la question de la frontière belge, le rapport s'interroge d'emblée sur la valeur de la neutralité belge : « Sera-t-elle toujours respectée ? La création de la place d'Anvers témoigne des doutes que les Belges eux-mêmes paraissent avoir conçus à cet égard ». De ce côté, contrairement à la frontière de l'Est où il s'agit d'ériger de nouvelles places fortes, il faudra faire un choix parmi les places fortes surabondantes. La proximité de la ligne française fortifiée avec la frontière belge dont la conception défensive remonte à la fin du XVIIIe siècle, tranche naturellement avec la rapidité de déplacement des armées d'aujourd'hui. La question

¹ COMMISSION SUPERIEURE DE DEFENSE, *Réorganisation des frontières entre la mer du Nord et la Méditerranée*, Rapport de la sous-commission de défense, juillet 1873, in PEDRONCINI (Guy), *La Défense sous la Troisième République*, tome 1.1 : *Vaincre la défaite. Armée de terre : 1872-1881*, documents présentés à partir des archives de l'armée de terre, Vincennes, SHAT ; Paris, IHCC (Institut d'Histoire des Conflits contemporains), 1990, p. 601-628. Les citations entre guillemets qui suivent sont entièrement tirées de ce rapport que nous analyserons exclusivement au point de vue belge.

est de savoir si ces forteresses exposées aux premières manœuvres de l'ennemi ont encore un rôle à jouer en cas de guerre future. La sous-commission effectue son choix des différentes places fortes à conserver, principalement en fonction des lignes de chemin de fer qui traversent la Belgique :

« La ligne d'invasion la plus directe et la plus menaçante venant d'Allemagne par la Belgique (Aix-la-Chapelle, Liège, Namur) se bifurque (sic) à Namur suivant deux directions, dont l'une, remontant la vallée de la Sambre, atteint Maubeuge, l'autre, de la Meuse, se dirige par Dinant et Givet sur Mézières. Entre la Sambre et la Meuse, à l'origine des bassins adossés de l'Oise et de la Sambre, la frontière forme un rentrant très prononcé, connu sous le nom de trouée de Chimay. (...) Plus à l'Ouest de nombreuses voies ferrées convergent vers Louvain, Bruxelles, Mons et se dirigent de là sur Maubeuge et Valenciennes. Enfin de Bruxelles, d'Anvers, de Bruges, un certain nombre d'autres chemins de fer aboutissent à Lille. Telles sont les voies de communication principales que suivront sans nul doute les armées d'invasion. C'est aux points où ces communications atteignent notre frontière qu'il y a le plus à craindre ».

La majorité des places fortes qui se trouvent à proximité de la frontière belge ont par conséquent d'abord un rôle de fort d'arrêt, ce qui justifie la préservation d'un certain nombre d'entre elles. **Givet** interdit l'utilisation de la voie ferrée qui longe le cours de la Meuse ; « elle mérite d'autant plus d'être conservée et améliorée que sa position avancée sur le territoire belge la rend éminemment propre à jouer un rôle important en cas d'offensive ». La trouée de Chimay est-elle-même parcourue par la voie Mariembourg – Chimay – Anor. Cette ligne donne non seulement accès à la ligne Laon – Soissons – Paris mais aussi au « grand chemin de ceinture du Nord » qui conduit aux places de Valenciennes et Lille. Il avait été question de créer une grande place à hauteur d'**Hirson**, important nœud de communication ferroviaire mais la commission préfère reporter plus en arrière vers Laon et La Fère la défense de cette portion du territoire. Toutefois, la création d'un petit fort d'arrêt à Hirson est jugée indispensable. Le fort de **Rocroi** situé à la lisière de la frontière belge pourra être démantelé. La grande ligne commerciale à double voie longeant la Sambre (Namur – Charleroi – Erquelinnes) vers **Maubeuge** justifie pleinement la conservation et l'extension des défenses de cette place de guerre. Ces travaux d'extension permettront de déclasser¹ la petite place de **Landrecies** située en arrière. Maubeuge amélioré pourra utilement servir de pivot d'opérations si les circonstances l'exigent.

¹ Le déclassement d'une place forte ne signifie pas nécessairement son démantèlement immédiat. Cela signifie d'abord que la place cesse d'être considérée comme un élément du système défensif français et que plus aucun budget ne doit y être consacré. La procédure de démantèlement consiste à abattre les anciennes fortifications, le plus souvent pour éviter qu'elles ne tombent entre les mains de l'ennemi.

Pareillement, la grande ligne de Bruxelles à Paris par Mons et Valenciennes justifie la conservation de la place de **Valenciennes**. L'intérêt de cette place est rehaussé par le fait qu'elle contrôle le cours de l'Escaut, le « chemin de ceinture » du nord et est au centre de plusieurs autres voies de communication (routes, canaux) entre Maubeuge et Lille. Cette place « devra être transformée en place d'appui, avec d'autant plus de raison, qu'en cas d'opérations offensives en Belgique, elle aurait, évidemment un rôle important ». A proximité, la petite place de **Bouchain** doit être conservée comme double tête de pont sur l'Escaut. Elle permet à l'armée de manœuvrer dans cette région sur les deux rives du fleuve. En arrière de Valenciennes et de Bouchain se trouve **Cambrai** traversée aussi par la ligne de chemin de fer. L'enceinte de la ville est complètement obsolète mais la sous-commission propose de conserver la citadelle, précisément pour maîtriser les communications qui se croisent sur ce point : le canal de la Somme à l'Escaut et la ligne de chemin de fer.

Enfin la grande ligne Gand – Lille – Arras – Amiens – Paris pose la question du rôle défensif de **Lille**. La sous-commission note qu'à cette hauteur « la frontière est tellement en saillie sur le territoire belge » qu'on a hésité à attribuer à cette place un rôle défensif tout en lui reconnaissant « une grande importance au point de vue de l'offensive ». L'ennemi n'éprouverait guère de difficultés à déborder cette place dès le début des hostilités. Plusieurs arguments viennent néanmoins conférer à cette place un intérêt considérable :

« La grande extension donnée récemment¹ à la place de Lille a tranché la question. On ne saurait désormais laisser dépourvue de défenses extérieures une enceinte qui a exigé une dépense aussi considérable et qui renferme tant de richesses : Lille est maintenant la vraie capitale du Nord, ses défenses avancées en feront également la place d'armes de cette région. C'est là que se feront les concentrations dans le cas d'une défense active, ce sera le pivot de manœuvres, ce sera la base d'opérations dans le cas de l'offensive. »

Les places de **Douai** et d'**Arras** se trouvent également sur la ligne Gand – Paris. Déjà en 1818, il avait été question de ne plus faire de dépenses inconsidérées pour celles-ci puisque Lille protège avantageusement toute cette région. C'est principalement par les retours offensifs des troupes concentrées à Lille que toute la gauche de la frontière française devrait être protégée. Le maintien de la citadelle d'Arras suffirait, selon les rapporteurs à l'instar de

¹ L'enceinte de Lille a été agrandie en 1858-1859. CANIOT (Jean), *Les portes de Lille (1621-2004)*, Lambersart, [chez l'auteur], 2004.

Cambrai, pour contrôler la ligne de chemin de fer. « Il semble, par suite, qu'on pourrait peut-être déclasser la place de **Saint-Omer**, en se bornant, si son état actuel la rend encore apte à remplir ce rôle, à conserver la petite place d'**Aire** pour maîtriser de concert avec Lille, tout le réseau de communications venant de Belgique, comprises entre la ligne Gand – Lille – Arras et la mer ».

Enfin l'importance commerciale de **Dunkerque** justifie la création d'ouvrages extérieurs pour former système avec la ligne fortifiée de **Bergues**, **Gravelines** et **Calais**, quoique de moindre importance, seront maintenus en l'état pour continuer à assurer la garde des écluses de la région. Parmi les forts d'arrêt à établir face au grand-duché de Luxembourg, le rapport propose la création d'un fort à **Longuyon** pour barrer la ligne en provenance de Luxembourg et la transformation, en vue de lui faire jouer le même rôle, de la place de **Montmédy**. Il semble que **Sedan** et **Charleville-Mézières** pourraient encore jouer un rôle, non pas tellement face à la Belgique mais pour se garder d'une invasion allemande par le nord : « En prévision du cas où il déboucherait en masse par le Nord, on préparera une défense de flanc en organisant une place d'appui sur la Basse-Meuse, convient-il, de choisir à cet effet les places de Mézières et de Sedan formant système ou simplement Mézières ? »

L'opportunité des déclassements-démantèlements ne fait pas l'unanimité au sein de la sous-commission. Le général Chabaud-Latour, président du Comité des fortifications, avance que l'alibi économique n'est pas rationnel. Sans pour autant améliorer les places secondaires, on peut se borner à les entretenir. Grâce au produit des affermage, cela ne coûte rien à l'Etat tandis que les déclassements suivis d'une procédure de démantèlement sont souvent une cause de dépenses parce que l'Etat est forcé de venir en aide aux villes pour financer les travaux¹. Ces hésitations concernant les déclassements et les priorités militaires imposées par la nouvelle frontière franco-allemande complètement dégarnie ont spontanément conduit Séré de Rivières à s'intéresser d'abord à la frontière de l'Est. Le 15 novembre 1873, il achève son « Mémoire sur la reconstitution de la Frontière de l'Est ». Il s'agit du premier chapitre d'un travail d'ensemble achevé le 20 mai 1874 et intitulé « Exposé du Système défensif de la France »². Dans ce dernier travail, Séré de Rivière s'attarde très peu sur la défense de la frontière nord qu'il réserve pour une étude ultérieure. Le général tranche uniquement la question de la façade maritime de Dunkerque parce qu'elle suscite déjà l'unanimité. Il

¹ COMMISSION SUPERIEURE DE DEFENSE, *Réorganisation des frontières...*, p. 623.

² TRUTTMANN (P.), *La Barrière de fer...*, p. 31.

propose d'organiser la défense du littoral nord par un camp retranché à Dunkerque, au besoin ravitaillé par la Marine. En revanche, la question reste encore ouverte pour tout le reste de la frontière nord :

« Convient-il en outre, de grouper dans un vaste système défensif, entre la Scarpe et la Sambre, les places de Douai, Bouchain, Valenciennes et Condé ? Est-il préférable d'étendre de nouveau les défenses déjà si étendues de l'importante place de Lille, et de constituer sur ce point un grand centre stratégique ? Quelles sont les résolutions à prendre au sujet de la place de Maubeuge et de la défense de la trouée de Chimay ? Ces importantes questions sont encore à l'étude »¹.

Rien ne presse selon Séré de Rivières, au regard de la « situation périlleuse » de la frontière de l'Est. Le premier plan de guerre français conçu après la guerre franco-allemande (Plan I) concentre toute son attention sur la seule frontière allemande. Il est basé sur l'hypothèse du respect de la neutralité de la Belgique, du Luxembourg et de la Suisse. Notons que jusqu'à l'achèvement complet des fortifications préconisées par la commission de défense, les plans de guerre français I à VII (1875-1887) seront établis dans des conditions ne permettant pas l'offensive. C'est la période dite de « défense offensive »².

Cette focalisation sur la trouée de la frontière du nord-est n'empêche pas les études sur la frontière du nord. Ainsi une « étude hypothétique d'une invasion allemande à travers la Belgique » est réalisée par le commandant Martner en 1875. Cette étude analyse de façon théorique la concentration allemande dans l'hypothèse d'une violation de la Belgique. Il s'agit de déterminer comment et à quelle vitesse une armée allemande parviendrait à concentrer des troupes sur une ligne Charleroi – Namur et à franchir la frontière belgo-française pour agir de concert avec les autres armées allemandes de Lorraine et d'Alsace. L'auteur suppose que l'armée allemande disposerait des chemins de fer belges en toute quiétude. Deux lignes seraient utilisées : « 1° La ligne de Düsseldorf par Aix-la-Chapelle à Charleroy (ligne A) ; 2° La ligne de Munster à Trèves se prolongeant en Belgique par Luxembourg vers Namur (ligne B). La 1^{ère} est à 2 voies et peut recevoir 36 trains ; la 2^e n'est qu'à une voie et comporte 18 trains par 24 heures. La ligne A peut être suivie par les corps stationnés dans le nord de l'Allemagne. Ce sont les X, IX, Garde et IIIe. La ligne B sera suivie par les VII et VIIIe »³.

¹ SERE DE RIVIERES (général), *Exposé du système défensif de la France*, mai 1874, in PEDRONCINI (Guy), *Vaincre la défaite...*, p. 631.

² SHD/DAT, 7N 1737, *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves* ; Service historique du Ministère de la Guerre, *Les armées françaises dans la Grande Guerre*, I, 1, Paris, 1923, p. 4.

³ SHD/DAT 7N 1168, MARTNER (commandant), *Concentration allemande dans l'hypothèse d'une violation de la Belgique*, 1875. La page de garde porte la mention : « Etude hypothétique d'une invasion allemande à travers

Une fois débarqués, les corps arrivés se dirigeraient immédiatement vers la trouée de Chimay. Les VIIIe, IXe et Xe corps occuperaient les trois localités de Chimay, Mariembourg et Philippeville dès le 14^e jour qui suit la déclaration de guerre. Mais en raison de contraintes logistiques, ces corps seraient obligés d'attendre les autres pour pouvoir franchir la frontière le 18^e jour. Le Xe corps se dirigerait à Hirson, le IXe corps à Signy-le-Petit et le VIIIe à Maubert. Cette première ligne de marche serait soutenue en arrière, à une journée de marche, par la Garde à Chimay et le VIIe corps à Mariembourg. Les effectifs du IIIe corps arriveraient enfin au complet le dix-neuvième jour mais une partie d'entre eux pourrait déjà livrer bataille le dix-huitième jour. Si bien que l'auteur conclut son étude en déclarant qu'une armée allemande de 216.000 hommes est techniquement capable de franchir la frontière de France à hauteur de la trouée de l'Oise dès le dix-huitième jour.

Une autre étude anonyme sur la Belgique est réalisée par la suite le 8 février 1876¹. Son auteur rappelle d'entrée de jeu que selon toute vraisemblance, dans le cas d'une guerre entre la France et l'Allemagne, il est à peu près certain que les principales forces ennemies massées entre Thionville et le Donon franchiront la frontière par toutes les routes pénétrant en France et s'avanceront entre Verdun et Epinal. « Telles sont les prévisions les plus probables basées sur l'emploi le plus judicieux des lignes de fer et des principaux points de débarquement, sur les facilités que procurent pour l'offensive les camps retranchés de Metz et de Strasbourg, et fondées, en même temps, sur la marche générale des opérations de l'armée allemande dans la dernière guerre ». Cependant, poursuit l'auteur, la violation de la neutralité belge ou de la neutralité suisse ont été admises comme réalisables « dans de précédentes notes ». L'auteur déclare s'appuyer sur des études ferroviaires commandées auprès des bureaux spécialisés. Sans la nommer explicitement, il fait ici référence à l'étude de 1875 que nous venons d'analyser et dont il récupère les points les plus saillants. Ainsi, l'auteur s'attarde sur les villes belges de Namur et Charleroi comme têtes de lignes allemandes :

« L'Allemagne retirerait particulièrement du libre passage d'une armée sur le sol belge des avantages si sérieux et si importants qu'elle en userait certainement si rien n'y mettait obstacle. Il est bien évident que si notre adversaire pouvait disposer des chemins de fer belges comme des siens propres et transporter une armée de 200.000 hommes sur Namur et Charleroy aussi facilement que sur Metz ou Avricourt, il se

la Belgique ». Le mot hypothétique est souligné deux fois comme pour bien manifester qu'un tel mouvement paraît peu vraisemblable.

¹ SHD/DAT, 7N 1812, *Note sur le rassemblement d'une armée sur la frontière du Nord dans le cas de la violation de la neutralité de la Belgique par l'Allemagne*, Paris, le 8 février 1876.

hâterait d'en profiter pour tourner toutes nos grandes places de l'Est, prendre à revers la zone de rassemblement de nos armées et menacer leurs lignes de communication et de ravitaillement avec Paris. (...) Des avantages si immédiats et si considérables n'ont pu échapper à l'investigation de l'Etat-major allemand, et il serait imprudent de notre côté de ne pas nous mettre en mesure de parer à cette éventualité ».

Comme dans l'étude précédente, l'auteur envisage la traversée du territoire belge par cinq corps d'armée allemands. Trois corps débarqués en premier occupent dès le 14^e jour Chimay, Mariembourg et Philippeville. Le 18^e jour, l'armée allemande massée le long de la frontière peut franchir celle-ci. La trouée de l'Oise est selon l'analyste la partie la plus favorable pour marcher sur Paris. L'auteur ajoute des considérations personnelles qui étayent cette thèse. La trouée de Chimay est faiblement défendue par les places d'Avesnes et de Rocroi. Qui plus est, la marche vers le sud y est facilitée par un bon faisceau de routes qui franchissent la frontière : « 1^o de Beaumont sur Maubeuge et Avesnes ; 2^o de Chimay sur Avesnes, le Nouvion, la Capelle, Hirson, Aubenton et Rumigny ; 3^o de Couvin sur Maubert-Fontaine et Rocroy ». Selon l'auteur, l'armée allemande peut aussi compter sur deux voies ferrées qui traversent la frontière en partant de Chimay et se dirigent « l'une sur Laon par Hirson et l'autre sur Signy-le-Petit où elle se raccorde avec la ligne de Valenciennes à Mézières ». Il s'agit ici d'une erreur. Le stratège appuie sans doute son raisonnement sur une carte mal réalisée. En effet, le chemin de fer à une voie de Chimay franchit la frontière en un seul point entre les gares frontalières de Momignies et Anor où il atteint déjà la ligne de Mézières à Valenciennes. A Anor, les trains peuvent bifurquer soit vers Valenciennes en direction du nord-ouest soit vers Hirson en direction du sud-est. Hirson est le nœud ferroviaire où se croisent la ligne de Laon et celle de Mézières. Nous avons vu que la sous-commission de défense propose d'y établir à ce titre un fort d'arrêt.

L'auteur poursuit son analyse en spéculant sur les mouvements allemands une fois la frontière traversée. Les opérations les plus vraisemblables de l'armée allemande de Belgique consisteraient à gagner les trois points importants de La Capelle, Hirson et Aubenton et à s'avancer ensuite sur les deux rives de l'Oise, le gros des troupes du côté de la rive gauche pour se porter sur le flanc ou les arrières de la 4^e armée française. Sur la rive droite, la fraction la moins considérable observerait les places du nord et s'emparerait de Saint-Quentin. La percée sur la rive gauche de l'Oise est avantageuse car elle tient à sa disposition pour son ravitaillement la voie ferrée de Chimay – Hirson – Laon. Elle peut en outre se rapprocher de l'armée allemande de Metz afin de combiner ses mouvements avec elle et menacer d'enveloppement toute la 4^e armée française.

L'analyste passe ensuite en revue les solutions pour faire face à cette menace. Une armée française rassemblée à Saint-Quentin – Cambrai serait bien positionnée pour menacer les flancs d'un adversaire qui choisirait de franchir la Sambre et pour défendre les riches départements du nord. Le problème est qu'elle serait trop éloignée de la 4^e armée sur la Meuse dont l'ennemi pourrait menacer les arrières avant de se retourner contre l'armée du Nord. Isolée, l'armée du Nord risquerait d'être battue ensuite par des forces allemandes supérieures. Le stratège est aussi arrêté par des considérations politiques :

« Des considérations politiques doivent en outre, nous engager à exécuter les rassemblements d'armée le plus loin possible de la frontière belge, principalement au début de la guerre, afin d'enlever à l'Allemagne tout prétexte de violation de neutralité de notre part, dont elle pourrait se hâter de profiter soit pour porter une partie de ses forces sur l'Oise par la ligne de la Meuse, soit pour entraîner l'armée belge dans le conflit ».

Après avoir discuté l'opportunité d'un rassemblement entre l'Aisne et l'Oise, jugé cette fois-ci trop éloigné des places du nord, la ligne Laon – La Fère – Saint-Quentin, à cheval sur l'Oise, emporte en définitive l'adhésion de l'étude. Elle remplit toutes les conditions pour protéger à la fois les départements du nord et couvrir les arrières de la 4^e armée. Afin de constituer cette armée du Nord, l'étude propose d'utiliser les 10^e, 11^e et 12^e corps de la 3^e armée française qui doivent normalement passer par Paris pour rejoindre leur lieu de concentration vers Troyes. Il serait aisé de prévoir une variante « belge » qui ne modifie pas fondamentalement les tableaux de transports. L'auteur a bon espoir que cette armée sera rassemblée à temps dans la mesure où les transports allemands sur les lignes belges seront très probablement plus lents que s'ils avaient dû s'effectuer sur des lignes allemandes.

Cette étude peu connue des historiens est importante car c'est le premier mémoire militaire français après la guerre, mémoire qui définit les grands principes stratégiques à prendre en considération en cas d'une violation de la neutralité belge : base d'opération de l'armée du Nord peu éloignée du reste des armées françaises, bien desservie sur ses arrières par des lignes de chemin de fer en provenance de Paris et pas trop rapprochée de la frontière belge pour éviter des complications diplomatiques. L'étude est du reste assez conséquente. La position Laon – La Fère – Saint-Quentin est analysée dans le détail : transports de troupes, cantonnements des différentes unités, topographie des lieux, jours d'arrivée. Tout ceci indique qu'il ne s'agit pas seulement d'un simple « mémo » rédigé pour information mais qu'il a bien

été rédigé pour être transmis au Conseil Supérieur de la Guerre (CSG) afin d'opérer d'éventuels changements dans le plan français.

Peu de temps après cette note, au printemps 1876, le général Séré de Rivières achève de son côté la rédaction de son « Rapport sur l'organisation de la frontière Nord »¹. Séré de Rivières y rappelle que toute l'attention a dû être portée en priorité sur la frontière de l'Est mais qu'il ne néglige pas pour autant la Belgique. Certes, cette frontière est censée être couverte par la neutralité belge mais il doute de son efficacité. Comme en 1873, il prend à témoin les fortifications d'Anvers. Entretemps, note-t-il, les projets d'agrandissement récents jusqu'au Rupel, à Malines et au cours de la Nèthe sont venus démontrer que les Belges eux-mêmes nourrissaient des craintes. Qui plus est, à présent que les travaux sont en voie d'exécution sur la frontière française de l'est, le passage par la Belgique devient d'autant plus intéressant pour l'armée allemande. Et de résumer toute la justification de son projet dans une formule lapidaire : « ...l'efficacité de cette neutralité dépend essentiellement de la solidité de nos défenses dans le Nord ».

Le principal danger mis en évidence par Séré de Rivières au début de son rapport réside dans les chemins de fer belges dont un grand nombre traversent la frontière française. Le directeur du Génie français en épingle trois : « La 1^{ère}, qui suit les vallées de la Sambre et de l'Oise conduit droit à Paris par Maubeuge, Saint-Quentin et Tergnier. La 2^e, qui remonte la vallée de la Meuse jusqu'à Mézières, se dirige par Rethel et Soissons sur Paris. La 3^e enfin, dont l'ouverture est prochaine entre Bouillon et Sedan, remonte à partir de cette ville le cours de la Meuse ». Ici les renseignements de Séré de Rivières sont erronés. Des projets de liaison entre Paliseul, Bouillon et Sedan existent bien pour se relier à l'« Athus-Meuse » en cours de construction. Mais, comme beaucoup de projets ferroviaires au XIX^e siècle, la liaison Bouillon – Sedan reste à l'état de vœu pieux. La totalité de l'Athus-Meuse longeant la frontière française dans la province du Luxembourg ne sera achevée qu'à la fin du XIX^e siècle ; quant à Bouillon, il ne sera relié à Sedan qu'en 1910, à l'aide d'un simple vicinal². Le

¹ Depret date ce document d'avril 1876, Truttmann parle d'un mémoire moins connu que les précédents réalisé par Séré de Rivières en mai 1876. L'exemplaire présent dans les archives de l'Armée de Terre porte une date au crayon vert, sans doute de l'archiviste : « B/a I n° 23 Juin 1876 ». L'exemplaire est un polycopié « pris dans le dossier 13 des papiers du Général Berthaut » (note au crayon gris). DEPRET (Julien), *Maubeuge, la militaire, genèse et évolution de la place forte*, Salomé, chez l'auteur, 2004, p. 8-9 ; TRUTTMANN (P.), *La barrière de fer...*, p. 31 ; SHD/DAT, 7N 1812, SERE DE RIVIERES (général), *Rapport sur l'organisation de la frontière du Nord*, juin 1876. Toute l'analyse qui va suivre est tirée de ce rapport. Nous y ajoutons parfois quelques informations supplémentaires.

² Voir supra notre chapitre sur les nouvelles liaisons ferroviaires entre la France et la Belgique.

général note encore que « tous les chemins venant de Belgique » sont maîtrisés par des places fortes à leur entrée sur le territoire français, « sauf celui de Dour à Solesmes qui passe par la place déclassée du Quesnois. De Solesmes « un embranchement en cours de construction viendra rejoindre la grande ligne de Saint-Quentin – Paris, évitant ainsi tous les points fortifiés de la frontière »¹.

D'un point de vue défensif, Séré de Rivières note le déplacement du centre de gravité de la frontière nord. Jadis menacée du côté des Flandres par l'ennemi héréditaire autrichien, le danger vient désormais de l'est. Pour cette raison, il rejette le souhait émis par certains généraux de transformer **Lille** en grand centre de résistance. Néanmoins, les études du Génie français s'accordent à dire que la ville peut conserver ses remparts récents auxquels on ajoutera des forts extérieurs afin de protéger des bombardements l'industrie lilloise florissante. Si l'on suit le même raisonnement, il est peu probable que **Dunkerque** fasse l'objet d'une attaque allemande. Cependant, depuis 1873, tous les spécialistes ont reconnu unanimement la nécessité de maintenir sur la côte un centre de résistance afin de protéger ce débouché maritime. Séré de Rivières propose d'y établir un camp retranché dont Dunkerque serait le centre, Bergues le saillant sud et Gravelines le saillant ouest (contrôlant par ailleurs les inondations de la région) ; le saillant dominant tout le nord-est de Dunkerque face au littoral serait un fort à construire sur un point culminant des Dunes, entre le canal et le chemin de fer en provenance de Furnes.

Le cœur de la défense française à la frontière nord est en définitive attribué à la région située entre l'Escaut et la Sambre. Cette position permettra de prendre de flanc la trouée de l'Oise que le général considère être la direction incontournable d'une attaque allemande². Deux possibilités d'organisation de cet intervalle sont possibles. Soit une position avancée s'appuyant sur les places de **Valenciennes** et **Maubeuge**, soit une position linéaire prenant appui en arrière sur les places de **Condé**, **Valenciennes**, **Le Quesnoy** et **Landrecies**. Séré de

¹ Il semble bien que Séré de Rivières parle ici de « chemin de fer ». Or la ligne de chemin de fer entre Dour et le Quesnoy ne sera ouverte au trafic qu'en 1882. Il n'est pas impossible que le général ou les études sur lesquelles il se base, utilisent des cartes indiquant aussi les lignes projetées mais non réalisées, à l'instar de l'hypothétique ligne Bouillon – Sedan.

² Séré de Rivières est convaincu que l'armée allemande ne franchira pas la frontière vers Lille ou même Valenciennes pour deux raisons. D'abord il note que l'armée allemande ne s'aventurera guère au-delà du grand axe ferroviaire d'Aix-la-Chapelle – Liège – Namur – Charleroi, en raison de l'action présumée du camp d'Anvers en plein agrandissement ; il prête donc au camp retranché belge un rayon d'action assez large. Ensuite parce que les Allemands doivent pouvoir faire leur jonction avec l'armée de Lorraine qui déboucherait vraisemblablement de la trouée de la Chiers en longeant la frontière belge. On le constate, les Ardennes belges sépareront les deux armées pendant leur mouvement.

Rivière opte pour la seconde solution car Maubeuge risquerait d'être rapidement débordé en cas d'attaque brusquée de l'ennemi au début de la Guerre¹. Qui plus est, il souhaite prolonger cette ligne vers le massif des Ardennes. L'érection d'un fort à **Hirson** fait l'unanimité afin de protéger son nœud ferroviaire, sécuriser les débouchés de la forêt de Thiérache au centre de la trouée de l'Oise et surtout, sécuriser la jonction qu'il ne faut absolument pas perdre avec les armées concentrées dans l'est. Est-ce à dire que Maubeuge est condamnée à être déclassée ? Non car cette place conserve un rôle offensif de premier plan, ce qui y justifie la construction de défenses avancées. Dans son rapport, Séré de Rivières va plus loin en proposant de renforcer toute la portion de frontière entre Sedan et Givet :

« La place de Mézières ne saurait être passée sous silence lorsqu'il s'agit de la frontière du Nord. Elle forme en effet, la liaison entre cette frontière et la région fortifiée de l'Est. Cette place distante de 50 kilomètres d'Hirson et de 55 de Montmédy, se trouve par conséquent au milieu de l'espace compris entre la trouée de Chimay et celle de la Chiers, c'est-à-dire entre les deux courants d'invasion qui en cas de violation de la neutralité belge, se formeraient de chaque côté du grand massif montagneux qui sépare le Palatinat de la plaine du Nord. (...) Un corps de troupe opérant au début d'une campagne dans la région difficile et boisée de Givet, Rocroi, Mézières, Sedan à portée de la Thiérache, pourrait créer de grands embarras à l'ennemi ».

Ces dispositions permettraient par la même occasion de contrôler les voies de communication de la trouée de la Chiers. **Mézières** recevrait l'appui d'ouvrages extérieurs tandis qu'on doterait **Rocroi** et **Givet** de nouveaux abris afin de protéger la garnison. Par ailleurs, Séré de Rivières justifie l'érection d'un fort à **Bazeilles** – nœud ferroviaire à côté de **Sedan** – pour « maîtriser la ligne venant de Bouillon au point où elle se soude à la voie ferrée des Ardennes ». Les défenses de la trouée de la Chiers préconisées par Séré de Rivières complètent par ailleurs ses considérations sur la défense de la pointe septentrionale de la frontière. La pointe nord-est du territoire français à la jonction de quatre pays (Belgique, Grand-Duché de Luxembourg, Allemagne, France) est défendue par les places de **Longwy** et **Montmédy**. La place de Longwy doit être conservée et recevoir des améliorations. En revanche, Séré de Rivières souhaite ardemment substituer à la citadelle de **Montmédy** un fort d'arrêt à **Vélosne** pour intercepter la ligne de chemin de fer de Virton à Montmédy². La trouée

¹ Notons qu'un tel débordement de Maubeuge suppose une alliance belgo-allemande qui prendrait la France par surprise. En cas de neutralité belge, la France disposerait d'un certain laps de temps pour mettre Maubeuge en état de siège.

² L'information sur Vélosne était contenue dans le manuscrit du général Séré de Rivières réalisé le 15 novembre 1873 intitulé *Considérations sur la reconstitution de la frontière de l'Est*. ENGERAND (F.), *Le secret de la Frontière...*, p. 191. Au regard de la densité du réseau ferroviaire dans cette région industrielle, l'intérêt était

de Stenay au nord de Verdun, défendue uniquement par les petites places de Montmédy et Longwy reste un point faible de la frontière française face à la puissante place de Metz. Séré de Rivières pense néanmoins qu'il ne faut pas construire d'équivalent français dans la trouée de Stenay. Verdun remplira ce rôle comme il l'explique dans son exposé de 1874 : « De même que Metz est la tête de pont de l'Allemagne sur la Moselle, Verdun doit être la tête de pont de la France sur la Meuse et contrebalancer l'action menaçante de Metz »¹.

Ceci achève notre revue des places de première ligne. Qu'en est-il à présent des antiques places fortes de la seconde ligne érigée par Vauban ? Séré de Rivières ne préconise pas l'abandon de la seconde ligne de défense mais il n'est pas question pour lui d'engager trop de moyens à ce niveau. C'est pourquoi les places de seconde ligne telles que **Saint-Omer**, **Aire**, **Douai**, **Arras**, **Cambrai** et plus en arrière **Amiens** et **Péronne**² doivent servir avant tout d'obstacles passifs qui résisteront peu de temps mais créeront des trouées par lesquelles devra nécessairement déboucher l'armée ennemie si elle veut avancer rapidement. Séré de Rivières copie ici les conceptions ayant guidé l'érection de la barrière fortifiée dans l'Est où deux grandes trouées ont été ménagées pour canaliser l'offensive ennemie (trouée de Charmes et de Stenay). La plupart du temps, la solution la plus économique préconisée par Séré de Rivières consiste à conserver la citadelle, à abattre les remparts et à construire des abris à l'épreuve des nouveaux projectiles en vue de protéger la garnison et les magasins à poudre. La construction d'ouvrages extérieurs doit être réservée en priorité aux places de première classe, c'est-à-dire celles d'intérêt prioritaire pour la défense du pays. A ce titre, Séré de Rivières rappelle la transition stratégique qui s'est opérée au XIXe siècle avec l'avènement d'armées de plus en plus importantes et l'usage de l'artillerie rayée démultipliant la portée des projectiles. Les fortifications principales protègent moins désormais les centres urbains ou les nœuds de communication – ce rôle passif est confié à quelques forts d'arrêt – mais servent surtout à couvrir la concentration de l'armée et à lui servir de pivots de manœuvres pour des actions défensives ou offensives.

En troisième ligne, Séré de Rivières souligne l'importance de la position **Reims – La Fère – Laon** en cas de jonction de l'armée allemande de Belgique avec l'armée de Lorraine

évident. La jonction Virton – Montmédy par Ecouvies est bien réalisée en 1881. Voir tableau récapitulatif des liaisons transfrontalières en annexe.

¹ SERE DE RIVIERES (général), *Exposé du système défensif de la France*, mai 1874, in PEDRONCINI (Guy), *Vaincre la défaite...*, p. 634.

² Ces places permettent de faire la jonction avec la ligne de la Somme. Elles défendent avec Cambrai l'accès à la riche région des Flandres au cas où l'armée allemande chercherait à y accéder comme en 1871.

débouchant par la vallée de la Chiers. Cette position est en l'état actuel incapable de résister à une attaque sérieuse. Elle doit être améliorée par l'adjonction d'ouvrages extérieurs. Les travaux de La Fère sont déjà en cours ; ils protégeront notamment le nœud ferroviaire de Tergnier. A l'instar de l'étude de février 1876 susmentionnée qu'il ne cite pas mais qu'il connaît sans doute, le directeur du Génie militaire français partage l'idée que la région, par sa topographie et ses voies de communications, se prête très bien à l'organisation d'une grande position défensive pour une importante armée. Le dispositif serait utilement complété par la fermeture de la vallée de l'Aisne défendue par la vieille place de **Soissons**. Séré de Rivières propose de reporter le verrou de cette vallée plus à l'Est, à **Condé-sur-Aisne** confluent de la Vesle et de l'Aisne. L'importance de cette position Reims – La Fère - Laon pour couvrir la frontière de Belgique est confirmée dans certaines variantes futures du plan français. Comme l'étude de février 1876 l'avait bien mis en évidence, la position permet de rester en contact avec les armées de la frontière tout en couvrant leurs arrières.

Séré de Rivières est souvent cité dans l'entre-deux-guerres comme un stratège de génie dont on aurait dû suivre toutes les recommandations concernant la frontière nord. Ce constat est surtout posé à cause des événements de 1914 ; mais force est de reconnaître que durant toute la période qui s'étend de la fin de la guerre franco-prussienne jusqu'au début du XXe siècle, jamais l'Allemagne n'a eu l'intention d'attaquer la France par la Belgique¹. La vétusté manifeste et coupable de la ligne fortifiée du Nord, à laquelle on n'appliquera que très partiellement les conseils formulés par Séré de Rivières, n'engagera pourtant jamais durant ces trois décennies les chefs de l'Etat-major allemand à préparer un plan destiné à foncer sur Paris par la vallée de la Meuse et la fameuse « trouée de l'Oise ».

2. La première « variante belge » du plan de guerre français (1878)

Si l'on en croit le service historique du ministère français de la Guerre, c'est la parution d'une brochure anonyme attribuée à Moltke par l'opinion publique qui aurait contribué à décider le Conseil Supérieur de la Guerre en 1878 d'adopter une « variante belge » au plan de guerre français, c'est-à-dire une variante qui permettrait d'adapter le plan de guerre français à la dernière minute en cas de violation de la neutralité belge. Cette étude allemande « fait ressortir l'éventualité d'opérations concentriques adverses ayant pour but d'amener les armées

¹ Voir notre chapitre sur le plan de guerre allemand et la Belgique.

allemandes de la ligne Chimay – Belfort, jusque vers la Marne, de Reims à Chaumont »¹. Cet ouvrage allemand est effectivement évoqué jusqu’au sein du Conseil Supérieur de la Guerre lors de la réunion du 13 mai 1878 traitant plus spécifiquement des défenses de la frontière nord : « Dans une brochure sur les défenses de la France, publiée en 1870, brochure que l’opinion publique a attribuée au maréchal de Moltke, l’auteur résume en deux mots l’objectif de toutes les armées d’invasion que l’Allemagne peut diriger contre la France depuis la trouée de Chimay, jusqu’à la trouée de Belfort. *Toutes ces armées, dit-il, devront se prêter un mutuel appui et se proposer pour but d’arriver simultanément sur la Marne entre Reims et Chaumont pour en forcer le passage* [en italique dans le texte] »². Or nous avons déjà rencontré précédemment un ouvrage anonyme qui contient exactement les mêmes conclusions. Il s’agit d’un ouvrage anonyme allemand publié en 1860 et traduit en 1867 sous le titre *Considérations sur les défenses naturelles et artificielles de la France* par le capitaine au 2^e régiment du Génie prussien A. Bacharach³. Une seconde édition paraît bien en 1870⁴. Les termes utilisés au sein du Conseil Supérieur de la Guerre montrent que la citation est directement tirée de l’ouvrage⁵. Il est pour le moins surprenant qu’une étude si ancienne ait influencé dix-huit ans plus tard le plan de guerre français mais les membres du Conseil Supérieur de la Guerre ignorent manifestement que la brochure qu’ils citent est complètement surannée !

La question des défenses de la frontière nord est longuement évoquée au cours de la séance du 13 mai 1878, de même que le plan à adopter en cas de violation de la neutralité belge⁶. L’étude réalisée par Séré de Rivières deux ans plus tôt n’est même pas évoquée et l’on peut se

¹ *Les armées françaises dans la Grande Guerre...*, p. 6.

² Conseil Supérieur de la Guerre, Procès-verbal de la séance du 13 mai 1878, in PEDRONCINI (Guy), *Vaincre la défaite...*, document n° 43, p. 582.

³ Mr. (lieutenant-colonel de l’Etat-major général), *Considérations sur les défenses naturelles et artificielles de la France en cas d’une invasion allemande*, traduit de l’allemand par A. Bacharach, Paris, Tanera, 1867, 151 p. Selon Philippe Boulanger, il s’agit d’un précurseur dans le domaine de la géographie militaire allemande. BOULANGER (P.), *La géographie militaire de la France...*, p. 32.

⁴ Mr. (lieutenant-colonel de l’Etat-major général), *Considérations sur les défenses naturelles et artificielles de la France en cas d’une invasion allemande*, traduit de l’allemand par A. Bacharach, 2^e édition, Paris, Tanera, 1870, 107 p.

⁵ Dans l’édition de 1867, à la page 131.

⁶ Conseil Supérieur de la Guerre, Procès-verbal de la séance du 6 mai 1878, in PEDRONCINI (Guy), *Vaincre la défaite...*, document n° 43, p. 576-586. Cette question avait déjà été soulevée une semaine auparavant lors de la séance du 6 mai : « Du reste, dans les nouveaux projets qui devront être élaborés en vue d’une invasion de l’ennemi, par une région située encore plus au Nord que la trouée de Stenay, c’est-à-dire par la Belgique, on aura lieu probablement de tenir compte dans une plus large mesure d’études faites par le Général Douay dans son travail sur les propriétés défensives des côtes de Meuse, entre Toul et Langres ». Conseil Supérieur de la Guerre, Procès-verbal de la séance du 6 mai 1878, in PEDRONCINI (Guy), *Vaincre la défaite...*, document n° 42, p. 572.

demander si elle était connue de tous les membres du Conseil car le procès-verbal reprend depuis le début les considérations qui prévalent dans la défense de la frontière nord. Les considérations du Conseil sont cependant beaucoup plus générales. Elles ne s'attardent pas comme Séré de Rivières sur le cas de chacune des forteresses. Les guerres de la République et de l'Empire sont citées à titre d'exemple. Elément qui n'avait pas été aussi bien détaché dans l'étude de Séré de Rivières, le procès verbal du 13 mai insiste sur l'utilisation que pourrait faire l'armée française du cours de la Meuse. Si celle-ci parvient à se jeter sur Namur, toutes les forces de l'ennemi qui se dirigeraient sur la rive gauche et la rive droite seraient divisées. Même indépendamment de l'occupation de Namur, le caractère très difficile de la vallée de la Meuse entre Namur et Mézières et tout particulièrement entre Givet et Mézières, oblige l'ennemi à faire un choix entre la rive gauche et la rive droite du fleuve. Le Conseil Supérieur de la Guerre semble assez à l'aise avec l'une ou l'autre alternative. Contrairement à Séré de Rivières, il ne semble guère préoccupé par la vétusté des forts du nord :

« Si l'ennemi passe par la rive droite de la Meuse, il traverse un pays pauvre et couvert de forêts, il a plusieurs rivières à franchir et entre autres la Semoy, dont on peut lui disputer longtemps le passage. Puis pour aborder nos forces, il est obligé de se diriger entre Mézières et l'Argonne et de forcer un passage, qui n'a que 20 km de largeur, passage que nous pourrions facilement défendre avec des troupes dont l'aile gauche s'appuiera aux forts de Mézières, l'aile droite à la forêt de l'Argonne et dont le front sera couvert par la rivière du Bar et le canal des Ardennes. Avec quelques ouvrages de fortifications passagères, c'est une ligne excellente sur laquelle on peut arrêter un ennemi supérieur en nombre et attendre que des renforts arrivent ».

Sur la rive gauche de la Meuse, l'ennemi a le choix entre la trouée de Chimay ou l'entre-Sambre et Escaut « le long de la chaussée de Bavay à Tongres, qui est la route légendaire des invasions ». De ce côté, le Conseil Supérieur de la Guerre, à l'instar de Séré de Rivières, rappelle l'existence des deux lignes de bataille : celle de Valenciennes à Maubeuge protégée par le bois de Malplaquet d'auguste mémoire ou celle de Valenciennes à Landrecies où se croisent les feux des forts de Curgies et du Quesnoy. A nouveau, l'idée maîtresse mise en exergue par les généraux est que grâce à ces fortifications « nous pouvons donc encore avec des forces **très inférieures** [souligné par nous] et quelques ouvrages de campagne arrêter l'ennemi sur notre aile gauche comme sur notre aile droite et permettre aux renforts d'arriver à temps ». Enfin si l'ennemi attaque le centre de la trouée de Chimay, les obstacles naturels viennent à la rescousse des forces françaises « car nous aurons pour nous couvrir la ligne de la grande Helpe, ainsi que les forêts de Trelon, d'Anor etc., (...) forêts que nous pourrions rendre inextricables et dont nous disputerons tous les passages ». Et l'optimisme du Conseil

Supérieur de la Guerre va jusqu'à prévoir le mouvement offensif qui s'en suivra en cas de victoire : « nous rejeterons l'ennemi de l'autre côté de la Sambre et nous n'aurons qu'à reprendre le plan de la campagne de 1815 et à déboucher par Charleroy et par Namur sur le flanc de notre adversaire ». En cas de revers, la falaise de La Fère, Laon, Reims offre « des positions de retraite excellentes ». Plus à l'ouest, l'inondation tendue entre la Scarpe et l'Escaut dispense l'armée française, toujours selon le procès-verbal du 13 mai, de s'inquiéter de la trouée entre Lille et Valenciennes. Quant à la trouée entre Lille et Dunkerque, les extraits de la correspondance de Napoléon pendant son exil à Sainte-Hélène sont appelés à la rescousse :

« Les principes de la campagne de 1794, dit-il, sont absolument faux. Les succès de cette campagne, bien loin de devoir être attribués au plan de campagne, ont au contraire, eu lieu malgré les vices de ce plan. Si au lieu d'avoir deux armées, l'une sur la droite et l'autre sur la gauche, toute l'armée française se fût réunie sur la Sambre, en laissant un corps d'observation vers Dunkerque, l'armée de Jourdan n'aurait éprouvé aucune résistance à cause de sa supériorité numérique, elle aurait débordé comme un torrent la gauche de l'ennemi et lui eût coupé sa retraite sur le Rhin. Elle aurait eu un succès certain et décisif ».

Et le procès-verbal de conclure sentencieusement : « cette citation nous dispense de nous préoccuper, en cas de violation de la neutralité belge par l'Allemagne, de la trouée qui est entre Lille et Dunkerque et nous montre que toute la défense de la frontière du Nord est sur la Sambre et dans le triangle de Sambre et Meuse. Nous pouvons donc considérer la question de la défense du Nord comme suffisamment élucidée... ». En définitive, ces considérations ne sont guère éloignées de celles de Séré de Rivières puisqu'elles actent du déplacement du pôle défensif de la frontière nord depuis les Flandres françaises vers la région située entre Valenciennes et Maubeuge avec une excroissance vers Mézières qui garde la trouée de Stenay. Cependant, le Conseil Supérieur de la Guerre aborde avec beaucoup plus de légèreté le caractère incomplet des défenses citées tant l'élan patriotique transparaît à travers tout le début de l'exposé. Le procès-verbal n'est somme toute qu'un bon résumé des discussions qui ont lieu le 13 mai 1878. Il ne s'attarde pas sur les débats qui ont eu lieu ce jour-là. Mais son articulation en deux grandes parties, l'une plutôt « bonapartiste et offensive » faisant appel aux exemples du passé, l'autre plus pragmatique et défensive, laisse deviner une vive discussion :

« Tout en concentrant notre masse principale en arrière de la ligne Verdun, Toul, devons-nous opposer à l'invasion allemande, qui arrivera par la trouée de Chimay,

des troupes supérieures en forces ou bien devons-nous nous contenter de retarder ce mouvement d'invasion avec des forces inférieures, pour ne l'arrêter définitivement qu'à la falaise de Champagne ? Un mouvement offensif dans le Nord, nous procurerait l'avantage de rejeter l'ennemi vers le Rhin, d'occuper le couloir de la Meuse de Namur à Liège ; de menacer, en partant de cette nouvelle base, les lignes d'invasion de l'ennemi, qui passant par Trèves et le Luxembourg se dirigent vers la trouée de Stenay et de contraindre ainsi nos adversaires à la retraite, aussi bien du côté de l'Est que du côté du Nord. En restant au contraire dans une certaine infériorité de forces vers le Nord, nous serons plus forts et plus concentrés vers l'Est, c'est-à-dire du côté le plus important et c'est peut-être la disposition la plus prudente ».

Le Conseil Supérieur de la Guerre est bien obligé de reconnaître que l'état des défenses du nord ne permet pas encore de concrétiser « les positions de rassemblement adoptées par l'Empereur au début de la campagne de 1815 ». Puisque, comme le révèle la brochure de 1870 attribuée à Moltke, l'objectif de toutes les armées d'invasion est de converger sur la Marne entre Reims et Chaumont, il a été décidé de couvrir le centre du pays en adoptant comme lieux de rassemblement les positions suivantes : la 4^e armée derrière l'Argonne, la 2^e armée sur l'Ornai de Bar-le-duc à Neufchâteau, la 1^{ère} armée entre Neufchâteau et Epinal, la 3^e armée couvrant la frontière nord de Laon à Reims, la 5^e armée en réserve vers Vitry. Bien entendu, l'avance sur l'ennemi qui prendra certainement du retard en pénétrant en France par la trouée de Chimay, trouée « qu'il ne peut atteindre que le 18^e jour¹ », pourrait être exploitée par un mouvement offensif vers la Belgique. Mais, et c'est la clef théorique de toutes les futures « variantes belges » du plan français :

« (...) il a été admis en principe qu'afin de rester le plus possible groupés au début, nous ne pousserions pas notre mouvement trop en avant dans le Nord et que nous nous efforcerions de nous assurer toujours la supériorité numérique et par conséquent le succès du côté de la masse la plus importante de l'ennemi, c'est-à-dire du côté de l'Est ».

Sous l'influence de toutes les études citées précédemment, le Conseil supérieur de la Guerre décide le 27 mai 1878 d'étudier deux nouveaux plans de concentration, les plans IV et V.

Le plan IV prévoit une violation de la neutralité de la Belgique et du Luxembourg sans le concours de l'armée belge. Dans ce cas de figure, l'armée allemande attaquerait la France par la trouée de Chimay. Les dispositions adoptées deux semaines auparavant dictent les grands axes stratégiques du plan. Les 1^{ère}, 2^e et 4^e armées (moins deux corps d'armées ajoutés à la 3^e armée) couvrent le centre de la France comme dans le plan III, respectivement à Epinal-

¹ Remarquons que le Conseil Supérieur de la Guerre se base ici sur les chiffres de l'étude ferroviaire de 1875.

Mirecourt (1e), Vittel-Neufchâteau (2e) et Vitry-Clermont (4e). La 3^e armée augmentée de deux corps couvre les riches provinces du nord dans la région de Laon – Reims. La 5^e armée remplace la 3^e armée dans la région de Saint-Dizier, Révigny, Ligne¹. Le gros des forces françaises doit opérer sur le flanc gauche de l'ennemi tandis que la 3^e armée contient l'invasion de la trouée de Chimay et retarde la marche de l'armée allemande de Belgique en se repliant sur la falaise de Champagne afin d'appuyer la masse principale « au moment des opérations définitives et au moment du grand choc qui décidera du sort de la campagne »².

Le plan V prévoit une alliance de la Belgique et de l'Allemagne pour le partage de la Hollande : « Lorsque nous nous mêlerons à la lutte, nous pourrions être attaqués du côté de notre frontière du Nord par l'armée belge, ainsi que par une armée allemande considérable déjà concentrée vers Liège et Maëstricht en vue de la conquête de la Hollande »³. Ceci laisse augurer une invasion encore plus considérable par les trouées de Chimay et de Stenay. Les points de rassemblement doivent donc être reportés un peu plus au Nord et à l'Ouest : La 1^{ère} armée entre Neufchâteau et Epinal ; la 2^e armée entre Gondrecourt et Neufchâteau, la 3^e armée « dont le renforcement éventuel devra être prévu » de Laon à Rethel ; la 4^e armée derrière l'Argonne ; la 5^e armée au centre vers Vitry, Bar-le-Duc. Comme dans le plan IV, la 3^e armée fait face à la trouée de Chimay. Le rôle des armées françaises est de se regrouper derrière la ligne fortifiée Verdun – Toul et d'attaquer en force le flanc de l'ennemi débouchant au nord des trouées de Chimay et Stenay et au sud de la trouée de Charmes⁴.

Ces plans ne doivent pas effacer les trois premiers plans déjà étudiés mais constituer deux alternatives supplémentaires en cas de violation du territoire belge. Dans la mesure où les lieux de rassemblement des troupes ne diffèrent guère, quel que soit le plan adopté, le généralissime devra pouvoir enclencher une des cinq variantes en fonction des renseignements obtenus. A ce titre, le Conseil Supérieur de la Guerre par la voix du maréchal Canrobert insiste sur l'organisation d'un puissant service d'espionnage à l'étranger pour informer à temps le généralissime et l'aider à choisir le plan adéquat⁵. Des agents circulent déjà en Belgique. Ainsi, un rapport réalisé en mars 1878 par le capitaine de génie G. Marmier

¹ *Les armées françaises dans la Grande Guerre...*, p. 6-7 ; SHD/DAT, 7N 1737, *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves...*

² Conseil Supérieur de la Guerre, Procès-verbal de la séance du 27 mai 1878, in PEDRONCINI (Guy), *Vaincre la défaite...*, document n° 44, p. 589.

³ *Idem*, p. 590.

⁴ *Idem*, p. 591.

⁵ *Idem*, p. 592.

décrit longuement les mesures d'urgence qu'il y aurait à prendre en cas de passage des Allemands par la Belgique. Au début de son rapport, le capitaine français note le caractère dépassé du système défensif belge. Celui-ci a été élaboré à une époque où les armées du continent étaient réduites. Aujourd'hui, un corps expéditionnaire anglais envoyé dans l'estuaire de l'Escaut, à moins de s'allier à un des deux belligérants, n'aurait aucune chance d'assurer l'indépendance la Belgique. Marmier poursuit en critiquant le caractère excentré du camp retranché d'Anvers qui est censé être le lieu de concentration des forces belges¹. Or, note-t-il, en l'absence d'un plan de mobilisation rapide, le pays risque d'être coupé en deux par la traversée subite d'un des belligérants, privant ainsi l'armée belge d'une grande partie de ses effectifs : « La Belgique est condamnée à assister impuissante au duel qui s'engagerait entre la France et l'Allemagne et qui pourrait avoir pour dénouement avec la défaite de l'une d'elles l'anéantissement de sa propre nationalité »².

Pourtant, note Marmier, la Belgique pourrait se protéger à peu de frais en fortifiant la Meuse. Le fleuve protège le pays d'une invasion venant du Luxembourg. A condition que les forces belges soient couplées aux forces hollandaises, il empêche le passage du pays par un ennemi venant de l'Est. Namur au confluent de la Meuse et de la Sambre empêche le passage des Français tandis que Liège, non loin du confluent des vallées de l'Ourthe, de la Vesdre et de la Meuse interdit le passage à une armée en provenance d'Aix-la-Chapelle et de Cologne. Marmier a d'ailleurs eu vent de projets du ministère belge de la Guerre visant à fortifier Namur³. Suspicieux, le capitaine français déclare que la Belgique se préoccupe de fermer l'une des extrémités de la Meuse « obéissant sans doute à des suggestions étrangères » mais

¹ Marmier connaît bien la position d'Anvers qu'il a eu l'occasion de visiter au cours d'un voyage d'étude en décembre 1875. SHD/DAT, 1M 1453, Hepp, attaché militaire français (Bruxelles) au général de Cisse, ministre de la Guerre (Paris), le 12 décembre 1875.

² SHD/DAT 7N/1168, MARMIER (G.) (Capitaine du Génie), *Rapport sur certaines dispositions à prendre en vue d'une attaque dirigée par l'Allemagne contre la France au travers de la Belgique*, Chaumont, 1^{er} mars 1878.

³ Le projet de fortifier la Meuse n'est présenté par Brialmont au ministère de la Guerre que deux ans plus tard. Des rumeurs circulent cependant déjà. Au cours de la discussion du budget de la Guerre à la fin du mois de mars 1878, le général Thiebault ministre de la Guerre est interrogé dans ce sens. Sa réponse indique qu'il n'existe aucun projet. Le général Thiebault poursuit même en déclarant qu'il ne prêtera jamais la main « à une combinaison pareille parce que la Belgique et l'armée y courraient de grands dangers ». *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 22 mars 1878, p. 593-595. Voir notre chapitre sur le plan belge. Même s'il continue régulièrement à fournir des renseignements sur Anvers, l'attaché militaire français Victor Derrécagaix n'est pas loin de partager l'avis du capitaine Marmier sur l'utilité du réduit national belge : dans le cadre d'une future guerre entre la France et l'Allemagne, Anvers a beaucoup moins d'intérêt pour la France que la ligne de la Meuse. Dans un rapport du 5 août 1879, Derrécagaix s'étonne d'ailleurs que Liège et Namur soient fortement négligés par la Belgique. Peu de temps après avoir formulé ce jugement, l'attaché militaire français apprend que Brialmont s'est entretenu personnellement avec le Roi de l'utilité de créer de nouveaux forts à Liège et Namur. SHD/DAT 1 M 1454, Derrécagaix (Bruxelles) à Gresley (Paris), le 5 août 1879. La première page du deuxième rapport évoqué manque. Il est par conséquent non daté mais suit immédiatement dans les archives le rapport du 5 août 1879.

qu'elle n'a pas manifesté pour le moment l'intention de fortifier Liège. Dans son rapport, Marmier fantasme à plusieurs reprises sur les pressions allemandes capables d'imposer « silence au patriotisme du ministère de la Guerre belge ». C'est pourquoi, si des projets de construction de forts sur Namur ou sur Charleroi étaient connus du Gouvernement français, il faudrait selon lui, par l'intermédiaire de l'opinion publique faire pression sur la Belgique afin qu'elle fasse de même du côté de Liège. Le capitaine français témoigne d'une bonne connaissance de la région et d'une certaine compétence. Il n'hésite pas à faire des suggestions de travaux pour améliorer la défense du territoire belge, travaux qui seront effectivement réalisés ou du moins projetés plus tard par le Génie belge. Les lignes de chemin de fer en provenance de l'Allemagne qui traversent le plateau entre la vallée de la Vesdre et la poche de Maastricht l'intéressent tout particulièrement. Une armée allemande aurait à sa disposition dans cette région deux lignes de chemins de fer belges, longées sur la presque la totalité de leur parcours par une excellente route : la ligne d'Aix-la-Chapelle à Liège par Verviers et Chênée et celle de Maastricht à Liège par la rive droite de la Meuse. La première est doublée entre Aix-la-Chapelle et Welkenraedt par la ligne industrielle de Bleyberg (Plombières). Les futures lignes du plateau de Herve, note Marmier, permettront encore d'augmenter la flexibilité ferroviaire dans cette région. D'ici un an sera terminée la ligne du plateau de Herve construite jusqu'à présent entre Chênée et Battice. Le dernier tronçon Battice – Verviers est en construction. Deux projets inquiètent également Marmier. On projette de prolonger cette même ligne du plateau vers Bleyberg, ce qui créerait une deuxième ligne complètement indépendante de la vallée de la Vesdre. Et ce n'est pas tout ; Bleyberg pourrait être également relié également à la Basse-Meuse par une ligne longeant la frontière hollandaise vers Vivegnis. Pour intercepter ces nombreuses lignes et toutes les routes en provenance du plateau, le capitaine Marmier pense que la construction de trois forts d'arrêt suffirait momentanément à tenir tête à l'invasion allemande :

« Un fort établi sur les hauteurs de la rive droite entre Jupille et Souverain-Wandre, à la cote 176, enfilerait sur plus de 3 kilomètres la ligne de Maastricht et la route de Visé et couvrirait de ses feux le fleuve, le canal et le pont projeté pour la traversée de la ligne de Liège à Bleyberg. Un second fort situé au-dessus de la station de Chaudfontaine, dans le bois de la Rochette, prendrait en enfilade sur une longueur de près de 3 kilomètres la vallée de la Vesdre, la ligne d'Aix et la route conduisant à Verviers. Le site élevé de Battice conviendrait enfin à l'établissement d'un troisième fort qui commanderait, indépendamment de la ligne ferrée, toutes les routes du plateau »¹.

¹ SHD/DAT 7N/1168, MARMIER (G.) (Capitaine du Génie), *Rapport sur certaines dispositions...*

Même en admettant que ces forts d'arrêts soient construits, Marmier pense qu'ils ne donneraient aucune assurance à la France puisque tout dépendrait *in fine* de la bonne résistance de l'armée belge et de sa loyauté à l'égard de la neutralité. C'est pourquoi il pense qu'il faudrait de toute urgence songer à interdire le passage de la Belgique par l'armée allemande en prenant des mesures exceptionnelles. Le rapport du capitaine Marmier soulève nettement l'opportunité d'actes de sabotage. Pour obliger les Allemands à passer par Liège, il propose de faire sauter les ponts sur la Meuse qui permettent de franchir le fleuve en dehors du rayon d'action de la Citadelle de Liège et de la Chartreuse, y compris en territoire hollandais. Ainsi, les trois ponts ferroviaires de Venlo, Maastricht et Jemeppe plus les ponts routiers d'Argenteau et Visé. Il faudrait aussi songer à obstruer les lignes d'Aix-la-Chapelle et de Maastricht. Concernant la ligne d'Aix-la-Chapelle, Marmier note que le Génie français n'a pas à se préoccuper pour l'instant de la ligne en construction du plateau de Herve. Les travaux à hauteur de Dison et Hodimont permettent de postposer ce problème à l'année prochaine. Il concentre donc toute son attention sur le tronçon situé entre Chênée et Verviers. De prime abord, l'obstruction de la ligne semble facile :

« Les ouvrages d'art abondent sur cette ligne : on ne compte pas moins de 10 tunnels et 16 ponts sur la Vesdre, sans parler des ponts sur route. (...) Cette multiplicité des ouvrages d'art semble rendre facile la destruction de la ligne d'une manière assez complète pour arrêter 8 à 15 jours l'ennemi ».

Or ce constat n'est qu'une impression. L'agent français fait preuve d'un grand professionnalisme. Il a en effet constaté que la présence de l'excellente route entre Chênée et Verviers rend facile l'établissement par l'ennemi d'une voie de contournement, y compris aux passages les plus difficiles. Après avoir passé en revue tous les ouvrages d'art de la vallée et les possibilités de les contourner, Marmier conclut que l'on peut espérer une interruption de la ligne dans cette portion durant maximum quatre à six jours. C'est trop peu. Il poursuit donc ses investigations sur la ligne située entre Verviers et la frontière allemande. De ce côté, le chemin de fer s'écarte plus franchement de la route. Après avoir passé en revue tous les ouvrages d'art de la région, il conclut : « En résumé, c'est entre Verviers et Dolhain qu'on doit chercher à barrer la route de l'invasion : on n'a que le choix de l'obstacle à créer, entre les tunnels de Chic-Chac, de Chantoir, de Nasproué et de la Foulerie, les deux ponts sur la Vesdre et le viaduc de Dolhain ».

Il paraît évident qu'une telle destruction n'est guère envisageable à moins d'une collaboration avec les belges ou d'une violation préventive du pays. La solution préconisée par le capitaine français est peu conventionnelle : « Mais, quel que soit le parti auquel on s'arrête, il faudrait préparer la destruction de longue main en s'installant dès à présent dans le pays sous un prétexte quelconque et en montant une industrie avec des belges comme associés. Un officier devrait être attaché à l'exploitation sous un nom d'emprunt. Il rassemblerait les poudres et substances explosives nécessaires au changement des fourneaux ainsi que les engins de forge dont il aurait à se servir, et il suffirait de lui envoyer en temps utile le personnel chargé du coup de main ». On pourrait penser que cette solution sort tout droit de l'imagination d'un officier un peu trop fantasque mais il semble bien que l'idée d'établir un réseau permanent d'agents français en Belgique soit sérieusement envisagée comme l'atteste la suite du document : « Mais pour arriver à monter cette industrie, il faudrait se tenir très exactement au courant de toutes les ventes d'immeubles s'effectuant dans la contrée, afin de saisir la première occasion favorable et ne pas la laisser s'échapper, ainsi qu'il est arrivé pour une maison située au-dessus du tunnel de la Foulérie. Il importerait donc de se faire adresser par un intermédiaire de Bruxelles ou de tout autre ville de la Belgique les journaux publicitaires de Verviers ».

En revanche, l'obstruction de la ligne de Maastricht à Liège s'avère beaucoup plus compliquée. La ligne ne possède aucun ouvrage d'art. Tout comme la ligne de la Vesdre, le chemin de fer est bordé par une excellente route qui permet à l'ennemi d'établir une ligne de secours en cas d'interruption de la voie. Le capitaine Marmier envisage l'éboulement simultané de rochers sur la voie et sur la route, dans les parties où celles-ci se rapprochent le plus des flancs de la vallée notamment près de la station de Basse-Cheratte ou entre Souverain-Wandre et Jupille ; mais la proximité de la Meuse rendra le travail d'évacuation des pierres très facile puisqu'il suffira de les jeter dans le lit de la rivière. Tout au plus peut-on espérer une obstruction de quarante-huit heures. C'est pourquoi il propose de poursuivre ses investigations par une reconnaissance de la ligne entre Maastricht et la frontière allemande. En l'absence de lieux adéquats, il faudrait alors songer à interrompre la voie « en-deçà de Liège ». Cette dernière opération s'avère passablement plus compliquée car elle nécessite une étude globale du nœud ferroviaire de Liège où se croisent cinq lignes : la ligne de l'Ourthe, celle de Namur par la vallée de la Meuse, la ligne de Bruxelles par Louvain et les deux embranchements du Liégeois-Limbourgeois Flémalle – Ans et Vivegnis – Liers. La première ligne, note Marmier, peut être aisément obstruée car elle est jalonnée de nombreux tunnels. En

revanche, à moins d'une étude complémentaire du réseau ferroviaire belge qui nécessiterait de nouvelles reconnaissances, l'interruption des autres lignes s'avère plus difficile. Il reste néanmoins, note encore l'officier français, un moyen plus expéditif : inventorier et détruire tous les réservoirs d'eau le long de ces lignes. Ici, le capitaine Marmier se base sur les conférences données par le capitaine belge de Formanoir pour trouver ce point faible du réseau ferroviaire belge¹.

Il est manifeste que les préoccupations du capitaine Marmier rencontrent assez bien celles partagées par le Conseil Supérieur de la Guerre deux mois plus tard. En effet, le plan français aurait pu se limiter à sa variante n° IV qui prévoit la violation de la Belgique seule avec résistance de l'armée belge. Or un plan V est également prévu pour faire face à une armée allemande alliée à la Belgique ; d'où l'intérêt de créer des interruptions sur le réseau ferroviaire belge. A l'instar de Marmier, le plan V s'intéresse aussi à la traversée de la Meuse à hauteur de Maastricht. L'intérêt pour les Français de couper la ligne de chemin de fer en provenance de cette place est évident. Rappelons à ce titre que les questions stratégiques belges et hollandaises sont dans l'esprit des Français étroitement liées à cette époque puisque leur attaché militaire a pour tâche de seconder les ambassades présentes dans les deux capitales du nord : Bruxelles et La Haye. Or Derrécagaix s'inquiète bien à la même époque de l'achèvement de la ligne Anvers – Gladbach qui crée une nouvelle ligne de pénétration par la trouée du Limbourg, en plus de la ligne de Maastricht². Depuis que la citadelle de Maastricht a été démantelée, la traversée de la Meuse au nord de Liège est grandement facilitée. Ce constat apparaît clairement chez tous les officiers français qui s'intéressent à la ligne de la Meuse³. Quelques années plus tard, l'idée d'une défense commune belgo-hollandaise sur la Meuse est débattue aux Pays-Bas dans certains cercles militaires quoique cette collaboration soulève toujours de nombreuses réticences gouvernementales⁴. Des contacts auront bien lieu

¹ SHD/DAT 7N/1168, MARMIER (G.) (Capitaine du Génie), *Rapport sur certaines dispositions...* ; DE FORMANOIR (A.) (Capitaine d'Etat-major), *Conférences militaires belges : chemins de fer en temps de guerre*, Bruxelles, Muquardt, 1870, 72 p. ; DE FORMANOIR (A.) (Capitaine), *Les chemins de fer en temps de guerre*, Conférences militaires belges, 2e édition revue et augmentée, Bruxelles - Leipzig, C. Muquardt - Librairie de la Cour, 1871, 90 p.

² SHD/DAT, 1M 1454, Derrécagaix (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), le 21 juin 1879. Voir supra notre chapitre sur cette ligne.

³ Rapport sur le voyage fait en Belgique et en Hollande par M. le Commandant Testarode, du 36^e Régiment d'infanterie de Ligne, 30 avril 1881, SHD/DAT, 7N 1168.

⁴ SHD/DAT, 7N 1162, Legrand, ministre de France (La Haye) à Ferry ministre des Affaires étrangères (Paris), le 26 mars 1884. Lettre transmise pour information au ministre de la Guerre le général Campenon ; sur la problématique des relations militaires belgo-néerlandaises en relation avec les plans de guerre : KLINKERT (W.), *Het Vaderland Verdedig. Plannen en opvattingen over de verdediging van Nederland. 1874-1914*, s'-Gravenhage, Sectie Militaire Geschiedenis, 1992 ; KLINKERT (W.), SCHULTEN (J. W. M.) et DE VOS (L.)

entre Bruxelles et La Haye mais plus tard au début de l'année 1887, à la faveur de la crise internationale qui fait craindre l'imminence d'une guerre¹.

3. La fin de l'ère Séré de Rivières et la crise de l'obus-torpille (1880-1889)

L'intérêt pour la Belgique apparut subitement en 1878 jusqu'au plus haut niveau de l'armée française disparaît assez rapidement. En effet, les plans IV et V n'ont jamais été complètement achevés. Les premières études réalisées dans le cadre de ces plans n'ont pas été concrétisées par l'élaboration d'un plan de transport en bonne et due forme. Début 1882, seul le plan III est applicable sur le terrain. Il est difficile de déterminer exactement pourquoi les plans IV et V n'ont pas été poussés à leur terme. Le Conseil Supérieur de la Guerre cesse de se réunir à partir de 1878 pour être remplacé par un conseil composé de présidents de comités d'armes. Les progrès réalisés dans la réorganisation de l'armée et dans le développement des chemins de fer induisent un intérêt renouvelé pour des études consacrées à l'offensive même si ces études restent théoriques². Il est fort probable que la crainte d'un passage par la Belgique n'était pas partagée par l'ensemble des généraux français. L'éviction brutale de Séré de Rivières en 1880 par le général Farre n'est sans doute pas étrangère non plus à ce changement de cap ; « une partie des cadres supérieurs commence à voir d'un mauvais œil les crédits et les moyens absorbés par les 'Nouveaux forts' symbolisés par le général de Rivières »³. Une focalisation du plan français sur le territoire belge aurait immanquablement réclamé l'adoption de nouveaux budgets pharaoniques pour mettre à jour la frontière du nord. Il faut ici rappeler que l'arrivée au pouvoir du général Farre le 5 janvier 1880 correspond par exemple à un virage étonnant de la politique française à l'égard de la ligne à établir entre Rodange et Mont-Saint-Martin. Alors que son prédécesseur manifestait une opposition énergique contre le projet, le nouveau ministre de la Guerre écoute désormais d'une oreille attentive les doléances luxembourgeoises⁴.

(éd.), *Mobilisatie in Nederland en België, 1870-1914-1939*, Amsterdam, 1991 ; *Colloquium over de geschiedenis van de Belgisch-Nederlandse betrekkingen tussen 1815 et 1945. Colloque historique sur les relations belgo-néerlandaises entre 1815 et 1945. Brussel-Bruxelles, 10-12/12/1980*. Acta, Gand, Séminaire d'Histoire Contemporaine, Blandijn 2 – 1982.

¹ Sur les tractations belgo-néerlandaises en 1887, voir supra notre chapitre sur la Barrière de la Meuse.

² *Les armées françaises dans la Grande Guerre...*, p. 7 ; SHD/DAT, 7N 1737, *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves*.

³ TRUTTMANN (P.), *La Barrière de Fer...*, p. 37.

⁴ Voir supra notre chapitre sur les lignes du Grand-duché de Luxembourg.

Après son éviction, Séré de Rivières cherche néanmoins à prolonger son œuvre. Dès l'achèvement de la ligne fortifiée dans l'Est, il estime désormais que le nouveau point faible de la défense de la France est la Belgique. Le général déclare en privé à son neveu Jean de Rivières : « L'on m'a refusé des crédits pour fortifier la frontière du Nord ; vous verrez, ils passeront par la Belgique »¹. En collaboration avec l'historien français Eugène Ténot, Séré de Rivières cherche à faire triompher ses vues sur la place publique par la parution d'un ouvrage de géographie militaire consacré aux fortifications françaises. Sans doute espère-t-il que la presse d'opinion s'emparera de ses avertissements². Le livre d'Eugène Tenot s'intitule « Les nouvelles défenses de la France ». Le premier tome publié en 1880 est consacré à la défense de Paris et le deuxième publié en 1882 expose de façon très complète l'ensemble du système défensif hexagonal³. Dans ce second volume, l'historien français souligne que la frontière est sera désormais trop forte pour être abordée de front et que les Allemands chercheront à la contourner. Parmi les options possibles, figure le passage par la Belgique :

« Il suffit effectivement d'un regard jeté sur la carte pour se convaincre que la voie d'invasion la plus rapide et la plus sûre d'Allemagne du nord sur Paris traverse la Belgique, entre en France par la trouée de l'Oise, et court le long de cette rivière droit aux remparts de notre capitale. Il n'y a pas plus de huit marches de la frontière belge aux forts avancés de Paris. C'est une ligne d'invasion fortement tracée par la nature. Il suffit d'une marche de trente kilomètres à partir de la frontière prussienne pour atteindre la grande cité belge de Liège, qui est la clé de la vallée de la Meuse. Les chaussées et les chemins de fer qui relient Cologne et Dusseldorf à Aix-la-Chapelle convergent ensuite vers Liège. De Liège, la vallée de la Meuse, prolongée directement par celle de la Sambre, ouvre largement la route de France, et l'on passe alors sans interruption sensible des plaines du bassin de la Meuse dans les plaines du bassin de la Seine »⁴.

Le danger réside dans l'utilisation du réseau ferroviaire belge. Le chemin de fer de Berlin – Dusseldorf – Aix-la-Chapelle – Liège – Namur – Charleroi – Maubeuge – La Fère – Paris est la dorsale de cette « voie des invasions germaniques »⁵. Seules les places de Maubeuge et La Fère entravent le passage, « et encore, Maubeuge pourrait être contournée par la ligne Charleroy – Mariembourg (sic) – Chimay – Anor venant rejoindre la grande voie entre

¹ ORTHOLAN (H.), *Le général Séré de Rivières, le Vauban de la revanche*, Paris, Bernard Giovanngeli éditeur, 2003, p. 502.

² PEDRONCINI (Guy), *Influence de la neutralité belge...*, p. 185-186 ; ORTHOLAN (H.), *Le général Séré de Rivières...*, p. 478.

³ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France, I : Paris et ses fortifications, II : La Frontière (1870-1882)*, Paris, Librairie Germer Baillière et Cie, 1880-1882.

⁴ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 311.

⁵ *Ibidem*.

Maubeuge et Landrecies »¹. Comme les études ferroviaires évoquées précédemment, l'ouvrage de Tenot subordonne l'utilisation des chemins de fer belges « non seulement à la tolérance, mais à la complicité active du gouvernement belge ». Pour tirer tout le parti de ces chemins de fer, il faudrait le concours du personnel des compagnies et des autorités du Royaume. Sans le dire explicitement, l'étude suggère que l'armée belge ferait mine de résister pour ensuite se retirer à Anvers, ce qui permettrait aux Allemands d'aborder la frontière française entre Maubeuge et Givet sept jours après leur entrée sur le sol belge. Tenot espère que ces sept jours seront suffisants pour opérer le changement de front nécessité par la violation de la neutralité belge. Même si l'on peut espérer une certaine résistance des belges sur les flancs de l'armée allemande, Tenot insiste dans son ouvrage pour que la politique du pire guide les principes de la défense française : « Aussi la prudence élémentaire exigeait-elle que le Gouvernement de la République envisageât l'éventualité de circonstances telles que l'Allemagne pût impunément développer son aile droite à travers les territoires belge et luxembourgeois. C'est pour parer autant que possible à ce danger, qu'on a entrepris la réorganisation défensive de la frontière du nord »².

Le deuxième tome de l'ouvrage de Ténot est immédiatement remarqué par le journal belge *La Belgique militaire* qui en fait l'éloge tout en soulignant fortement les passages qui abondent dans le sens du projet Brialmont de fortification de la Meuse présenté deux ans plus tôt au ministère de la Guerre³. En outre, l'ouvrage impressionnera fortement le haut fonctionnaire aux Affaires étrangères Emile Banning parce que Ténot et son inspirateur Séré de Rivières fondent leurs conceptions stratégiques sur un raisonnement lourd de menaces pour l'indépendance de la Belgique : « Mais il serait peu sage d'oublier que la neutralité belge ne repose que sur des conventions diplomatiques dont la sanction est subordonnée aux convenances, aux intérêts et aux moyens d'action des puissances garantes. Des événements peuvent surgir qui fassent de cette neutralité une fiction décevante »⁴.

L'opération de « lobbying » de Séré de Rivières influence donc les théories stratégiques belges. En revanche elle n'aura guère d'effet sur le Conseil Supérieur de la Guerre qui était pourtant le premier visé. Entre 1876 et 1882, un grand nombre de travaux ont certes déjà été

¹ *Idem*, p. 312.

² *Idem*, p. 315-316.

³ *La Belgique militaire*, 11 juin 1882, p. 737-745 ; 29 octobre 1882, p. 545-556 ; 19 novembre 1893, p. 531-536.

⁴ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 311. Sur l'influence des idées de Séré de Rivières dans la campagne de Brialmont et Banning en faveur des fortifications de la Meuse, voir supra notre chapitre sur la Barrière de la Meuse.

entrepris sur la frontière nord dont les plus importants à Dunkerque, Lille, Valenciennes, Le Quesnoy, Maubeuge, Hirson et Givet¹. La loi du 29 décembre 1881 intègre à la liste des places déjà classées la plupart des nouveaux ouvrages de défense construits après 1870. Mais les travaux ne sont pas tous achevés tandis que les crédits commencent à s'essouffler et que les conceptions défensives de Séré de Rivières ne sont plus vraiment partagées par le Conseil Supérieur de la Guerre². Lors de la séance du Conseil du 27 juin 1882, les généraux reviennent sur les modifications à apporter au plan n° III. Désormais, on constate qu'ils n'abordent que de façon très secondaire la question de la neutralité belge. Le général Chanzy est le seul à déclarer au cours des débats qu'il serait satisfait si l'on ajoutait au plan de guerre français les dispositions nécessaires pour faire face à une invasion par la trouée de Chimay. Suite à cette intervention, le maréchal Canrobert demande si l'éventualité de la violation de la neutralité belge n'avait pas déjà été prévue par le Général de Miribel dans un plan précédent et s'il est utile de s'y attarder. Le ministre de la Guerre le général Billot répond que cette éventualité était bien prévue dans le plan IV. Le général Vuillemot, chargé d'étudier les modifications à apporter au plan III, intervient alors pour dire que les études qu'il a fait faire répondent complètement aux inquiétudes de Chanzy quant à la trouée de Chimay. Il n'est donc plus question d'une variante spécifique en cas de violation de la neutralité belge³.

Le plan VI (III modifié) valable à partir de mai 1883 ne prend d'ailleurs plus cette hypothèse en considération. Lors des débats du Conseil Supérieur de la Guerre qui ont précédé la mise en vigueur de ce plan, le cas belge est réglé par une simple remarque : « Toutes les dispositions qui précèdent sont arrêtées dans l'hypothèse que l'Allemagne respectera les traités de neutralité et ne violera pas soit le territoire de la Belgique soit celui de la Suisse. Si dans le but de tourner nos ouvrages de défense, l'armée allemande tente de pénétrer sur notre territoire par la frontière du nord, son effort se portera vraisemblablement sur la trouée de Chimay. Quelles que soient les précautions prises pour nous dérober ce mouvement, nous serons toujours à temps de le contrecarrer (sic) par un simple déplacement de la 4^e armée »⁴. Le plan VII valable de 1884 à 1887 n'est pas plus attentif à la frontière belge. Il affiche tout au plus la préoccupation de renforcer les ailes du dispositif français de concentration par

¹ Les travaux d'archéologie militaire réalisés par les auteurs de l'index de la fortification française sont riches d'enseignements dans ce domaine où la bibliographie est très lacunaire.

² DEPRET (Julien), *Maubeuge, la militaire, genèse et évolution de la place forte*, Salomé, chez l'auteur, 2004, p. 12.

³ SHD/DAT, 1N 3, *Registre des délibérations du Conseil Supérieur de la Guerre (1882-1883)*, séance du 27 juin 1882. [Abrégé désormais de la façon suivante : CSG]

⁴ SHD/DAT, 1N 3, CSG, 7 avril 1883, p. 55.

l'adjonction de trois armées de réserve (à droite, à gauche et au centre) car une offensive allemande sur la droite par les Vosges ou sur la gauche par la trouée de Stenay est jugée possible¹. Enfin, les plans VIII (mars 1887) et IX (avril 1888) se préoccupent à peine plus de la Belgique. En cas d'incursion ennemie dans la vallée de l'Oise, ces deux plans prévoient que l'armée des Pyrénées (3 divisions d'infanterie de réserve) soit transportée *in extremis* dans la région de Reims, Laon, La Fère².

La politique en matière de fortifications, toujours plus lente à s'adapter sur le terrain aux évolutions stratégiques, épouse avec un peu de retard le même désintérêt pour la frontière nord. Lors des séances du 29 mai 1876, 28 février 1877 et 19 février 1886, le Comité de Défense se prononce timidement pour le déclassement de quelques places et ouvrages de peu d'importance et d'un certain nombre de batteries de côtes. Les places à simple enceinte sont spécialement visées. Un projet de loi est déposé dans ce sens sur le bureau de la Chambre des Députés le 10 juin 1886³. Il s'agit néanmoins d'un projet minimaliste car en définitive, un grand nombre d'anciennes places de Vauban aux noms demeurés célèbres sont encore conservées. Le programme de Séré de Rivières n'est donc pas encore véritablement enterré lorsqu'un événement vient subitement bouleverser de fond en comble les doctrines du Génie français. Lors de la séance du 2 octobre 1886, présidée par le ministre de la Guerre le général Boulanger, le Comité de Défense prend connaissance des dégâts considérables provoqués au nouveau fort de La Malmaison par les « obus torpilles » chargés à la mélinite. L'expérience de La Malmaison (11 août au 25 octobre 1886) est un coup dur pour le Génie français car le fort situé entre Reims et Soissons, achevé en 1883, est complètement éventré. Tout le travail réalisé au cours des dernières années est remis en question. Le programme fixé par le classement de 1882 qui prévoyait l'achèvement des fortifications aux quatre coins du pays (frontière du Nord, Dunkerque, Morvan, Pyrénées, Corse, etc.) est abandonné. Le Comité de Défense présidé par le ministre de la Guerre le général Ferron établit le 22 octobre 1887 les grands axes du nouveau programme sous la houlette du général Mensier, directeur du Génie. Le crédit alloué s'élève à 150 millions dont 92 devront être consacrés à l'amélioration

¹ *Les armées françaises dans la Grande Guerre...*, p. 9-12 ; SHD/DAT, 7N 1737, *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves...* ; MARCHAND (A.), *Plans de concentration de 1871 à 1914*, Paris, Berger-Levrault, 1926, p. 59-72.

² *Les armées françaises dans la Grande Guerre...*, p. 12-18 ; SHD/DAT, 7N 1737, *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves...* ; MARCHAND (A.), *Plans de concentration de 1871 à 1914...*, p. 73-88.

³ SHD/DAT, 7N 1813, Farde : *Défense de la 1^{ère} Région (1888-1892), Rapport du Général Directeur du service du Génie au Conseil supérieur de la Guerre sur les places à simple enceinte et ouvrages isolés à proposer pour le déclassement*, 1^{er} août 1888 ; SHD/DAT, 1N 4, CSG, 5 novembre 1888.

des quatre grandes places de l'Est (Verdun, Toul, Epinal et Belfort). Le reste sera réparti en trois points : amélioration des quatre forts d'arrêt du Nord-est (Hirson, Montmédy, Pont Saint-Vincent et Arches) ; amélioration de la frontière sud-est ; travaux aux ports et aux embouchures. L'expérience de Malmaison et ses conséquences sonnent le glas du Comité de Défense. Le nouveau ministre de la Guerre Freycinet le dissout en mai 1888. Ses prérogatives en matière de fortifications passent au Conseil Supérieur de la Guerre¹.

Suite à la « crise de l'obus torpille », le nouveau ministre de la Guerre (en place pour quelques mois à peine) le général Logerot souhaite procéder à une nouvelle révision de toutes les places fortes de façon à pouvoir présenter un projet de déclassement complémentaire à celui de 1886 qui n'est toujours pas voté. Par la circulaire ministérielle du 9 février 1888, il invite les commandants des 1^{er}, 2^e, 6^e, 7^e, 8^e, 14^e, 15^e, 16^e et 18^e corps d'armée à demander à ce sujet l'avis des gouverneurs-commandants des groupes de défense sous leurs ordres et à les lui soumettre avec leur opinion personnelle. Après confrontation des différents rapports, le résultat sera soumis au Conseil Supérieur de la Guerre². Les rapports pour la frontière du Nord sont fournis par le général Hinstin commandant du Génie pour la 1^{ère} région³, le général Lévy gouverneur de Lille⁴, le général Grandry gouverneur de Maubeuge⁵. Enfin un rapport général émane du commandement du 1^{er} corps d'armée le général Jamont⁶. La portion de frontière envisagée par ces différents rapports s'étend de Dunkerque à Maubeuge. Les rapports émanant du 2^e corps (pour les places de Péronne, Hirson, Laon, La Fère, Condé-sur-Aisne) et du 6^e corps (Rocroi, Givet, Mézières, Longwy et Montmédy) viennent compléter le reste des considérations françaises sur la frontière franco-belge⁷.

¹ TRUTTMANN (P.), *La Barrière de Fer...*, p. 39-40.

² SHD/DAT, 7N 1813, Farde : *Défense de la 1^{ère} Région (1888-1892), Rapport du Général Directeur du service du Génie au Conseil supérieur de la Guerre...*

³ SHD/DAT, 7N 1813, Farde : *Défense de la 1^{ère} Région (1888-1892), Note du Général Hinstin commandant le Génie de la 1^{ère} région au sujet des places dont le déclassement peut être prononcé*, Lille, le 9 mars 1888.

⁴ SHD/DAT, 7N 1813, Farde : *Défense de la 1^{ère} Région (1888-1892)*, LEVY (général), 1^{er} Corps d'armée, Gouvernement de la place de Lille et commandement supérieur de la défense du groupe de Lille, *Rapport sur les places fortes à simple enceinte faisant partie du groupe de Lille*, Lille, le 6 mars 1888.

⁵ SHD/DAT, 7N 1813, Farde : *Défense de la 1^{ère} Région (1888-1892)*, GRANDRY (général), 1^{er} Corps d'armée, Gouvernement de la place de Maubeuge et commandement supérieur de la défense du groupe de Maubeuge, *Etude succincte sur la situation défensive des places fortes du groupe de Maubeuge et examen de l'opportunité du déclassement de certaines places à simple enceinte*, Maubeuge, le 27 mars 1888.

⁶ SHD/DAT, 7N 1813, Farde : *Défense de la 1^{ère} Région (1888-1892)*, 1^{er} corps, *Au sujet du déclassement des places fortes à simple enceinte*, [s.d.]. Le rapport est non signé mais tout porte à croire qu'il a été rédigé par le commandant du 1^{er} corps le général Billot qui sera bientôt remplacé par le général Jamont le 23 juin 1888. Toutes les citations qui suivent seront tirées des quatre rapports précités.

⁷ Nous ne les avons pas consultés mais une note synthétique du général Mensier, directeur du Génie au Conseil Supérieur de la Guerre, nous donne les grands axes des délibérations. SHD/DAT, 7N 1813, Farde : *Défense de la 1^{ère} Région (1888-1892)*, MENSIER (général), *Rapport du Général Directeur du service du Génie (4^e Direction)*

Les rapports transmis ne parviennent absolument pas aux mêmes conclusions. Le gouverneur de Lille le général Lévy ne doit se prononcer que sur deux places : Arras et Douai. Il propose sans hésiter le déclassement d'Arras. En revanche, il souhaite conserver Douai. La forteresse commande toute une série d'inondations entre la Scarpe et l'Escaut dont la garnison de Douai a la charge. Le gouverneur souhaite même que la valeur défensive de la place soit améliorée par la construction d'un fort d'arrêt : « Il est certain que si un fort d'arrêt était construit à Orchies, de façon à tenir sous son feu les six lignes qui divergent de cette ville, la place de Douai gagnerait beaucoup en puissance défensive, mais telle qu'elle est elle peut rendre d'excellents services ». Même en l'absence de cet ouvrage, selon le général Lévy, Douai conserve toute sa raison d'être : « Quand bien même le fort que l'on a projeté plusieurs fois à Orchies n'existerait pas, une armée d'invasion pourrait difficilement passer par cet étranglement et se servir du chemin de fer d'Orchies à Somain traversant la Scarpe, soit pour tourner une armée qui opérerait vers la Sambre, soit pour inquiéter celle qui pourrait manœuvrer entre Valenciennes et la Scarpe. Il suffirait d'une troupe peu nombreuse pour empêcher ces mouvements en surveillant les barrages des inondations. Douai est encore en mesure de protéger le pays contre un ennemi qui voudrait passer entre Lille et la Scarpe venant de Tournai et d'Orchies ».

Le général Grandry, gouverneur de Maubeuge, doit dans son secteur se prononcer sur un grand nombre de places fortes à simple enceinte. Particulièrement celles situées entre la Scarpe et l'Escaut. Dans son rapport, il indique qu'il souhaite le maintien d'un grand nombre d'entre elles. Il propose ainsi de conserver les forts de Maulde et de Flines dans la région de Valenciennes en les améliorant et en assurant leurs communications ainsi que l'appui mutuel qu'ils doivent se donner ; de conserver Condé en construisant un ouvrage à l'Ecarlate ; de conserver Valenciennes en organisant complètement la défense extérieure de cette place. Quant à conserver Bouchain, il faut, dit-il, le conserver au moins jusqu'au moment où le camp retranché de Valenciennes sera complètement organisé. Grandry désire déclasser et démanteler Cambrai de même que sa citadelle. Il veut conserver Le Quesnoy au moins jusqu'à l'organisation complète du camp retranché de Valenciennes. De même veut-il conserver et réorganiser plus fortement Maubeuge et son camp retranché. Il veut enfin déclasser et démanteler Landrecies. Le Général Grandry reste manifestement attaché au

au Conseil supérieur de la Guerre sur les places à simple enceinte et ouvrages isolés à proposer pour le déclassement, 1^{er} août 1888.

principe de « fort d'arrêt » sur les lignes en provenance de Belgique, ce qui justifie entre autres la conservation des places du Quesnoy et de Condé-sur-l'Escaut. A propos du Quesnoy, il écrit : « La place du Quesnoy commande l'embranchement des voies ferrées de Valenciennes à Aulnoye et de Mons à Cambrai par Bavai. Elle prête en outre un certain appui au fort de Curgies qui n'en est distant que de 7500 mètres et, par lui, à la place de Valenciennes ». En effet, la place Valenciennes est dominée de toutes parts. Seul le nouveau fort de Curgies au Sud-est occupe une position dominante. Mais ce fort est isolé et bien trop « en l'air ». C'est pourquoi le général Grandry propose la construction d'un autre fort à l'Est, au-delà du village d'Estreux. Pour défendre les approches de Valenciennes avec les nouveaux forts de Maulde et de Flines qu'il faudrait mettre en communication, la place de Condé-sur-l'Escaut complète bien le dispositif au contact direct de la frontière belge : « Située à 4 kilomètres seulement de la frontière, la place de Condé barre la vallée de l'Escaut à son confluent avec la Hayne et la voie ferrée pénétrante de Peruwelz à Valenciennes. En outre, elle permet de tendre une large inondation qui, tout en la protégeant elle-même, défend en partie les approches de Valenciennes au Nord-est ».

Dans sa note du 9 mars 1888, le Général Hinstin, commandant le Génie de la 1^{ère} Région, semble au départ opter pour un élagage complet du système fortifié au Nord. « On peut estimer, en ce qui concerne la 1^{ère} région, qu'en dehors des places maritimes, il suffit de constituer très solidement Lille, Maubeuge et Hirson, et de les mettre en état de soutenir un long siège pour la garantir, non contre une occupation plus ou moins prolongée pendant la guerre, mais très probablement contre toute annexion ultérieure ». Le commandant du Génie est sans doute conscient que toutes les places ne peuvent recevoir les améliorations coûteuses et les apports en hommes nécessaires pour une défense prolongée. Il n'empêche, pour les autres places, le général Hinstin se révèle subitement très conservateur. Il pense qu'il ne faudrait s'en séparer qu'avec la plus grande prudence parce qu'elles occupent encore des positions stratégiques. Afin de parer à l'argument du manque d'effectifs, Hinstin indique que ces fortifications ne seraient gardées que par de simples détachements de toutes armes pour la conservation et la garde du matériel. En temps de guerre, elles seraient défendues par les troupes de l'armée active. Dans son rapport, il défend la conservation de chacune d'entre elles, répétant les considérations classiques sur leurs valeurs comme gardiennes des écluses et des chemins de fer ou comme points d'appui de l'armée. « Celles que l'on conservera pour concourir aux actions les plus probables agiront sur le champ de bataille comme un puissant obstacle du terrain en arrière duquel on aurait établi des batteries à grand relief. Le défenseur

y trouvera aussi des ressources de toute nature, et un réduit d'une grande importance en cas d'échec subit sur le reste de la ligne de combat. (...) En résumé, les déclassements à prononcer dès maintenant, même en tenant compte des progrès de l'artillerie, doivent se borner, selon nous, aux places d'Arras, de Douai, moins le fort de Scarpe, d'Aire, moins le fort Saint François, et enfin une partie de la fortification de Cambrai. Toutes les autres places doivent être conservées intégralement ».

De son côté, le général Billot commandant du 1^{er} corps a lu les différents rapports avant de rédiger le sien. Il s'attaque particulièrement aux conclusions de son commandant du Génie le général Hinstin dont il prend ostensiblement le contre-pied à plusieurs reprises. Billot attaque point par point tous les arguments exposés précédemment en faveur des places à simple enceinte. Selon lui, ces dernières n'ont pas joué un rôle majeur au cours de la guerre de 1870-1871, voire ont servi de points d'appui aux Allemands. Le rapport craint en outre que l'expérience d'Amiens ne se reproduise. Les hommes y ont fait preuve d'une certaine mollesse dans la défense. Les soldats français ne souhaitaient pas la ruine de leurs familles et de leurs propres foyers présents dans la cité ; ils ont préféré capituler dès le premier jour. « Ceci se reproduirait dans une guerre malheureuse, et ces petites places, que l'on représente à tort comme les sentinelles avancées des grands centres de résistance, derrière lesquels elles sont du reste, constitueraient une attraction funeste et non une protection sérieuse pour les portions mobiles des garnisons des camps retranchés et pour l'armée du Nord elle-même. Puis, bientôt enlevées par l'ennemi, elles deviendraient des points d'appui fort sérieux pour ses lignes d'investissements ». Le commandant du 1^{er} corps souhaite non seulement un déclassement mais un démantèlement complet parce qu'il pense que ces places à simple enceinte joueront précisément un rôle d'aimant. Selon lui, elles auront tendance de façon presque naturelle à appeler à elles les troupes et le matériel durant la guerre, ce qui ralentira considérablement la marche des opérations. Loin d'être un refuge face à l'efficacité des nouveaux obus à la mélinite, elles se transformeront alors en tombeaux à ciel ouvert. Qui plus est, leur rôle de fort d'arrêt mentionné à plusieurs reprises dans les autres rapports pourrait très bien être assumé par des gardes mobiles : « Il faut dire d'abord que les places à simple enceinte joueront bien mal le rôle d'un fort d'arrêt : une batterie pourvue d'obus torpilles ruinera la ville en quelques heures, anéantira ses moyens de défense, amènera la reddition de la place et l'ennemi ne sera pas trouvé retenu plus longtemps que par la rupture du moindre ouvrage d'art, surveillé par quelques avant-gardes de troupes mobiles ». Enfin l'effet psychologique produit sur les hommes, s'ils devaient reprendre à coup de bombes des places

françaises tombées aux mains de l'ennemi, serait désastreux. Il est indéniable que c'est ce rapport, parce qu'il embrasse d'un seul regard toute la frontière nord de Dunkerque à Maubeuge, qui a pris le plus en compte la révolution de l'obus torpille. Rappelons que le commandant du 1^{er} corps est le supérieur hiérarchique de toute la région et que son avis aura un poids certain devant le Conseil Supérieur de la Guerre. Au total, le général Billot souhaite le déclassement de six places :

« En résumé, les dix places de Cambrai, Aire, Saint-Omer, Arras, Landrecies, Montreuil, Bouchain, Douai, Le Quesnoy et Valenciennes sont jugées incapables de faire une défense honorable et inutiles à la défense générale du territoire. Celle-ci sera suffisamment assurée par le camp retranché de Dunkerque, les places de Lille et Maubeuge, par les forts de Flines, de Maulde, de Curgies et la petite place de Condé, après qu'une réorganisation les aura mis en mesure de résister aux obus-torpilles, enfin par les trois forts d'arrêt à construire à Orchies, Quiévrain et Bavai. Le déclassement des dix places précitées rendra disponibles pour augmenter les forces de Lille, de Maubeuge et de Dunkerque plus de 47.000 hommes et 900 pièces de canon, ressources bien nécessaires à ces grandes places auxquelles les moyens financiers dont on dispose ne permettraient pas de procurer ces bouches à feu estimées, en tenant compte des approvisionnements à plus de six millions ».

Selon Billot, le déclassement doit être suivi du démantèlement le plus rapidement possible afin d'éviter que ces places ne soient utilisées par l'ennemi en temps de guerre. Malgré ses coupes sombres dans la barrière de Vauban, le commandant du 1^{er} corps garde à l'esprit les trouées ferroviaires induites par ces déclassements. Il n'est pas totalement opposé au principe des forts d'arrêt puisqu'il préconise de créer de tels forts vers la frontière belge, sur les lignes qui ne seront plus maîtrisées par les forts déclassés. Le général Billot consacre ainsi un chapitre entier de son rapport à la question des chemins de fer : « Les voies qui relient la France et la Belgique, déclare-t-il, pénètrent sur notre territoire en passant par Dunkerque, Hazebrouck, Lille, Orchies, Maulde, Condé, Valenciennes, Bavay, Maubeuge et Anor ». Aire et Saint-Omer ont une action sur les deux lignes partant d'Hazebrouck. Mais ces deux lignes n'ont qu'un intérêt limité. Elles ne seraient utilisées « que dans le cas où l'ennemi assez fort pour masquer les camps retranchés de Dunkerque et de Lille, voudrait se relier à l'un des ports de débarquement d'Ostende, l'Ecluse [ndlr : Sluis], Sas de Gand ou Anvers ». Billot reconnaît que face aux nombreuses lignes venant d'Orchies, les places de Douai, Cambrai, Bouchain et Valenciennes ont un rôle indéniable. Mais poursuit-il, l'ennemi qui, arrivant de Tournai, disposerait de forces suffisantes pour paralyser les forces mobiles de la garnison de Lille et celles qui occuperaient la position de Raimés, aurait encore deux voies à sa disposition. « La première partant d'Orchies, reprend à Raches la ligne de Libercourt et de

Lens et descend par Saint-Pol et Amiens sur Paris. Elle défie parfaitement les vues du fort de Scarpe et sera isolée de la place de Douai, protégée des sorties de la garnison, par les inondations de la Scarpe et de la Haute-Deûle, que l'ennemi tendra lui-même si la place de Douai ne l'a déjà fait pour assurer sa propre sécurité ». L'autre ligne part également d'Orchies et descend par Somain, Denain, Haulchin, Thiant sur Solesmes, Busigny et Saint-Quentin, restant à huit kilomètres de distance de chacune des deux places de Valenciennes et Bouchain. C'est pourquoi Billot propose en définitive la construction d'un fort d'arrêt à la frontière belge vers Orchies : « Un seul fort d'arrêt construit près d'Orchies suffirait pour tenir toutes les voies ferrées entre Lille et Condé et permettrait, dans tous les cas, de supprimer, les places de Douai, Arras, Cambrai et Bouchain. Entre Condé et Maubeuge, il conviendrait encore de construire deux forts d'arrêt, « l'un en arrière de la station de Quiévrain qui remplacerait Valenciennes, l'autre près de Bavay qui se substituerait au Quesnoy ». Bien entendu ces forts ne ressembleraient en rien aux places à simple enceinte incapables même de remplir le rôle d'un fort d'arrêt.

Enfin, à l'instar du gouverneur de Maubeuge, le commandant du 1^{er} corps pense que le secteur de Valenciennes pourrait constituer un secteur défensif à lui tout seul en favorisant les communications des forts de Maulde, Flines, Curgies et Condé qui commandent les inondations de la région. L'idée est d'y constituer à côté des camps retranchés de Dunkerque, Lille et Maubeuge, une quatrième position militaire :

« Enfin, guidé, par les souvenirs de 1792 et de 1793, l'on a jugé à propos de préparer, en avant des forêts de Vicoigne et de Raimés, au confluent de la Scarpe et de l'Escaut, l'organisation d'une quatrième position militaire, ayant comme point d'appui, les forts de Maulde et de Flines et la petite place de Condé. Les deux premiers séparés par l'Escaut et la Scarpe et une distance de 3600 mètres, couvrent les écluses de Thun et de Rodignies, ils ferment la trouée qui existe au confluent des deux rivières entre les inondations qu'on peut tendre sur leurs bords. Appuyées par ces inondations, des troupes, même peu nombreuses, constitueraient une menace pour l'ennemi qui, de Tournay ou de Mons, voudrait pénétrer en France, soit par Orchies, soit par Bavay ».

Cependant Billot souligne un élément important qui n'avait pas échappé au gouverneur de Maubeuge : le temps extrêmement long nécessaire pour tendre une inondation complète dans la région :

« Il est à remarquer d'abord que le système de défense des places de ce groupe, sauf le fort de Curgies, repose en grande partie sur l'hypothèse que les inondations de la Scarpe et de l'Escaut seront tendues sur tout leur développement. Cette opération

demande de 50 à 85 jours [!] suivant la saison, pour être complète. Elle exige en outre, que les places fortes de Maulde, Flines, Condé, Valenciennes et Bouchain qui contribuent directement à la défense des barrages et des écluses de la Scarpe et de l'Escaut, soient à l'abri d'un coup de main ».

Ce facteur et la présence des galeries des mine de charbon – qui risquent d'être inondées et de ralentir encore un peu plus le processus – auront un rôle déterminant dans le choix des déclassements futurs. Autre élément plus proprement stratégique qui aura également un impact sur ce choix : les rapports considèrent unanimement que s'ils violent la neutralité belge, les Allemands privilégieront la trouée de Chimay. Le général Hinstin, même s'il préconise le maintien de la majorité des forteresses entre la Scarpe et l'Escaut, indique dans son rapport qu'il ne croit pas vraiment à une incursion par Tournai ou Mons, du moins au début de la guerre. « L'ennemi n'a en effet, aucun intérêt à s'écarter autant de ses points d'appui naturels de l'Alsace et de la Lorraine, ni à cheminer avec ses flancs menacés sur des terrains couverts d'obstacles naturels ou artificiels ». Le commandant du 1^{er} corps partage cette idée et ajoute que les lignes de communication allemandes en Belgique seraient en outre menacées par la forteresse d'Anvers. De son côté, le gouverneur de Maubeuge n'évacue pourtant pas la possibilité à l'avenir d'une alliance belgo-allemande : « Un traité d'alliance, ou même la violation pure et simple de la neutralité belge ne sont pas impossibles et bien que cette portion de notre frontière ne soit pas directement menacée aujourd'hui, il serait souverainement imprudent de ne pas lui donner une sérieuse attention ». Il rappelle en outre les vertus offensives de la place de Maubeuge : « Placée dans un saillant, à quelques kilomètres à peine de la frontière, elle peut servir de base d'opérations pour une attaque directe, soit sur Mons et Bruxelles, soit sur Charleroi et Namur par la vallée de la Sambre, soit enfin pour favoriser une attaque de flanc contre un envahisseur pénétrant par la trouée de Chimay ». Face à une invasion allemande par la trouée de Chimay, le commandant du 1^{er} corps reprend la proposition offensive du général Hinstin : « Le devoir de l'armée de la défense serait donc de se porter tout d'abord en avant de la trouée, profitant même à ce sujet des bonnes positions qui existent sur le territoire belge ». Toutefois, Billot se détache du général Hinstin et des autres rapports lorsqu'il commente la retraite éventuelle de l'armée française après une victoire de l'armée allemande de Belgique. Alors que le général Hinstin suppose une retraite par La Capelle, la forêt de Nouvion, Le Cateau et enfin Landrecies derrière la Sambre, alors que la plupart des rapports justifient la conservation des places entre Sambre et Scarpe par la nécessité de protéger les riches provinces du Nord, le commandant du 1^{er} corps n'est pas du tout convaincu que l'ennemi poursuivra dans cette direction pour tenter

de défaire l'armée du Nord. Selon Billot, l'objectif prioritaire d'une armée allemande de Belgique ne sera pas de menacer les provinces du Nord comme en 1870 mais de s'unir aux armées allemandes de Lorraine et d'Alsace pour foncer directement sur Paris.

Une note synthétique de tous les rapports envoyés depuis les quatre coins de France est réalisée par le général Mensier directeur du Génie au Conseil Supérieur de la Guerre. Elle est datée du 1^{er} août 1888. Cette note permet d'avoir un aperçu rapide des considérations transmises par les gouverneurs des places fortes des 2^e et 6^e régions avec l'avis des commandants des 2^e et 6^e corps d'armées. Les rapports de la 2^e région prennent en considération : la citadelle d'Amiens, la place de Péronne, le Château de Guise, le fort d'Hirson et ses annexes, la place de Laon et les ouvrages qui en dépendent, le fort de la Malmaison, le fort de Condé-sur-Aisne et sa batterie annexe. A l'exception d'Amiens, de Péronne et du château de Guise, tous les autres points fortifiés sont de construction récente ou ont été depuis 1870 l'objet de remaniements importants. D'après la note synthétique de Mensier, ils sont à conserver et à améliorer. Le Château de Guise et la citadelle d'Amiens (dont le déclassement figure déjà dans le projet de loi du 10 juin 1886) doivent être démantelés. Enfin, l'on déclassera Péronne dont on reportera utilement les effectifs et le matériel sur la position de Laon – La Fère. Au sein de la 6^e région, le gouverneur de Rocroi conclut lui-même à l'inutilité quasi complète de sa place, avis partagé par le commandant du 6^e corps. Les débats sont plus houleux pour Givet. Gouverneur et commandant du 6^e corps concluent à l'utilité de Givet pour garder la ligne de la Meuse et la ligne de chemin de fer qui la longe. Selon ces deux autorités, les deux places (Givet Notre-Dame et Givet Saint-Hilaire) en fond de vallée peuvent néanmoins être déclassées car elles ne pourraient résister aux nouveaux obus. Qui plus est, elles sont dominées de toutes parts par les hauteurs présentes sur le territoire belge. Gouverneur et commandant s'accordent à nouveau pour saluer l'action du fort de Charlemont qui permet de « contrebattre » ces hauteurs. Une action qui serait utilement complétée par l'occupation du plateau d'Asfeld. Néanmoins, les avis divergent quant à savoir si cette action est suffisante. Le général commandant le 6^e corps estime que la couronne du mont d'Haus doit être conservée et améliorée pour éviter que l'ennemi ne s'y établisse et afin de contrôler la rive droite de la Meuse. De son côté, le gouverneur pense que

les effectifs fournis à Givet sont insuffisants pour garder les deux hauteurs et préfère concentrer la défense à Charlemont sur la rive gauche¹.

Au cours de sa séance du 6 août 1888, le Conseil Supérieur de la Guerre décide de faire analyser tous ces rapports en provenance des quatre coins de France par des sous-commissions composées chacune de trois membres appartenant au Conseil. Les frontières de la France sont divisées en six secteurs. Chaque secteur échoit à une sous-commission : 1° La frontière du Nord, de Dunkerque à Mézières² (généraux Billot, Lewal et Bressonnet) ; 2° la frontière de l'Est, y compris les forteresses de la 6^e région (Hirson – Rocroi – Givet – Montmédy – Longwy) (généraux de Galliffet, Février et de Miribel) ; 3° La frontière des Alpes (généraux Davout, de Bellemare et Lewal) ; 4° la frontière des Pyrénées ; 5° le bassin de la Méditerranée ; 6° les côtes de l'océan et de la Manche (généraux de la Jaille, Bressonnet et de Miribel pour les 4^e, 5^e et 6^e secteurs). Mais lors de cette séance du 6 août, le Conseil Supérieur de la Guerre se rallie déjà à l'idée que nombre de places fortes à simple enceinte constituent un réel danger pour la défense française depuis l'apparition de l'obus torpille dans les parcs d'artillerie. Le Conseil est par ailleurs frappé du chiffre énorme réclamé par les garnisons des places qui privent l'armée active de 600.000 hommes lors de la mobilisation. Le Conseil Supérieur de la Guerre s'exprime de la même façon que le général Billot dans son rapport. Il considère que non seulement l'ennemi pourra s'emparer facilement d'un grand nombre de places à simple enceinte mais qu'il sera ensuite psychologiquement beaucoup plus difficile pour l'armée française de bombarder ses propres villes au cas où il faudrait les reprendre à l'adversaire. Par conséquent, le rapport du Conseil déclare d'ores et déjà qu'il ne faut maintenir des garnisons de défense « que dans les grandes places à forts détachés ou dans les forts d'arrêts pouvant former des points d'appui réellement solides pour les troupes d'opérations ». Il s'agit désormais non plus de considérer la valeur de chaque place séparément mais de les jauger selon le rôle qu'elles auraient à jouer sur le théâtre des opérations³. Lors de la séance du 1^{er} octobre 1888, les sous-commissions des premier et deuxième secteurs rendent leur rapport. Chacune des propositions avancées par ces sous-commissions est encore soumise à un débat puis au vote du Conseil Supérieur de la Guerre. Le destin d'un grand nombre d'anciennes places fortes de la frontière française du Nord est

¹ SHD/DAT, 7N 1813, Farde : *Défense de la 1^{ère} Région (1888-1892)*, MENSIER (général), *Rapport du Général Directeur du service du Génie (4^e Direction) au Conseil supérieur de la Guerre sur les places à simple enceinte et ouvrages isolés à proposer pour le déclassement*, 1^{er} août 1888.

² La place de Mézières ne figure pourtant pas dans le compte-rendu des débats concernant la frontière nord. Il est fort probable que les rapports la concernant ont été versés au dossier de défense de la frontière est.

³ SHD/DAT, 1N 4, CSG, 6 août 1888.

définitivement scellé au cours de cette séance du 1^{er} octobre, prolongée le 5 novembre faute de temps¹ : Aire, Saint-Omer, Arras, Douai, Cambrai, Bouchain, Valenciennes et Landrecies sont déclassés. Même si aucun programme général de défense de la frontière nord n'est débattu – ce débat doit être réservé à des séances spécifiques du Conseil consacrées au plan de guerre – l'idée générale qui se dégage est celle du commandant du 1^{er} corps Billot, à savoir la constitution de quatre secteurs défensifs : 1) Dunkerque – 2) Lille – 3) la position militaire de « Raisme-Vicoigne »² (inondations de la Scarpe et de l'Escaut, forts de Curgies, Maulde, Flines et Condé-sur-l'Escaut) – 4) Maubeuge. Les places d'Hirson, Montmédy et Longwy ne sont pas considérées comme des positions défensives mais joueront un rôle de fort d'arrêt³.

A la suite de tous ces rapports et débats, il est temps de faire le point sur la perception générale française à l'égard de sa frontière avec la Belgique en 1888 et sur les suites pratiques données aux décisions du Conseil Supérieur de la Guerre. Après analyse, il semble que la crainte suscitée par la trouée de Chimay soit de loin celle partagée par le plus grand nombre de commentateurs. De cette focalisation sur les sources de l'Oise jusqu'au désintérêt progressif pour le reste de la frontière, il reste encore un certain chemin à parcourir mais les prémices des futurs déclassements sont déjà perceptibles. Il faut compter aussi avec les nouvelles idées en vogue sur la guerre moderne. Elles privilégient une guerre en terrain ouvert et condamnent de plus en plus les positions militaires fixes, notamment dans le secteur de Valenciennes où les inondations sont jugées problématiques tandis que du côté de Dunkerque, on ne croit plus trop à une attaque par voie de terre. Alors que le commandant du 1^{er} corps Billot proposait par prudence la construction de forts d'arrêt à Orchies, Bavai et Quiévrain sur les lignes ferroviaires en provenance de Belgique, cette proposition ne semble pas avoir été retenue en séance du Conseil Supérieur de la Guerre. Ces forts d'arrêt ne seront jamais construits. Fait significatif, un mois plus tard, le général Jamont, nouveau commandant du 1^{er} corps, tire la sonnette d'alarme dans une lettre adressée au ministre de la Guerre le 14 novembre 1888. Après enquête, il se lamente sur l'état déplorable de la frontière nord dont il serait bien en peine d'assurer la défense en cas de guerre. Une chose est de déclasser les places fortes inutiles, une autre est d'injecter des moyens dans les défenses restantes : « Dans toutes les places, le matériel, les munitions, les approvisionnements sont au complet, déterminés par vous et en bon état. Il n'en est pas de même des travaux de défense et c'est ce

¹ Le vote et le débat concernant Longwy et Montmédy ont lieu le 5 novembre.

² On parle aussi de « groupe de Valenciennes » même si la place est déclassée l'année suivante.

³ SHD/DAT, 1N 4, CSG, séances du 1^{er} octobre et du 5 novembre 1888.

qui cause l'anxiété des officiers auxquels l'état de guerre donnerait une lourde responsabilité. Je ne parlerai que de Dunkerque, Lille et Maubeuge ; les autres places étant secondaires ou étant déclassées, il est à souhaiter que ces dernières soient promptement démantelées ». A Dunkerque « on a rien fait ou presque rien. Le fort des Dunes avec sa batterie annexe et la batterie de Mardyck, voilà tout pour Dunkerque, à Calais on a fait moins encore. On ne sait pas au juste ce que donneraient les inondations. En tous cas, elles seraient longues à tendre. Si on a abandonné des projets, trop vastes d'ailleurs, c'est qu'on a compté sur la neutralité belge. [souligné par nous] On a pensé que Calais et Dunkerque étant d'abord menacées seulement du côté de la mer, on aurait le temps à la déclaration de guerre de se mettre en mesure du côté de la terre. Il n'est plus du tout sûr que cette hypothèse soit juste et il convient de prendre un parti sans délai ». A Lille, note encore Jammont, les forts décidés autrefois n'ont pas tous été construits et la place serait dans une situation très périlleuse si elle était investie. La proximité de l'énorme ensemble peuplé de Tourcoing, Roubaix, Croix, Lannoy, etc. fait craindre une grande latitude pour l'ennemi s'il cherchait à s'emparer de gares, dépôts, abris « et cela à quatre ou cinq kilomètres des forts du secteur nord ». Qui plus est la garnison est bien trop réduite au début de la mobilisation lorsque l'on songe que 78.000 étrangers peuplent la ville « dont beaucoup sont d'une moralité fort médiocre ». « Il est à souhaiter que les armées de campagne s'éloignent le plus tard possible de cette importante région, si elle est menacée ». La situation est meilleure à Maubeuge car les centres peuplés sont moins étendus et par conséquent plus faciles à défendre. « Mais la place est exposée à être attaquée plus promptement, l'ennemi étant plus rapproché et disposant des voies ferrées de Mons et de Charleroi. Les forts décidés autrefois n'ont pas tous été construits. Les ouvrages destinés à les remplacer ou à boucher les trouées sont à construire de suite. Le commandement prévu pour la garnison de défense est trop faible »¹.

Triste bilan qui ne s'améliorera guère au cours des années à venir malgré des investissements plus nombreux à Lille et à Maubeuge. A la majorité, le Conseil Supérieur de la Guerre se prononce le 1^{er} juillet 1889 pour la construction d'ouvrages intermédiaires à Lille et Maubeuge. La place de Lille pose cependant des problèmes quasi insolubles au Conseil car la contrée plate des Flandres n'offre aucune position satisfaisante pour l'établissement

¹ SHD/DAT, 7N 1813, Farde : *Correspondance entre Le Ministre de la Guerre et le général commandant le premier corps d'armée (1877-1906)*, Général Jammont, commandant du 1^{er} corps d'armée à Freycinet, ministre de la Guerre, Lille, le 14 novembre 1888.

d'ouvrages permanents. Les nombreux bâtis, usines, industries entrecoupés de petits massifs boisés limitent le champ de vision des forts déjà établis¹.

4. La Barrière du Nord de Séré de Rivières a-t-elle été construite ?

Au final, les travaux de fortifications sur la frontière nord ne sont guère en rapport avec les projets ambitieux des années 1870. Le bilan en 1914 se solde même par l'abandon quasi complet de toute la frontière nord, malgré de nombreuses dépenses effectuées entre 1874 et 1914². A **Dunkerque**, il avait été envisagé d'établir une ceinture de forts détachés à Brouckerque, Pitgam, Socx, Quaedypre et Maison Blanche en complément des places de Gravelines et Bergues ainsi que des vieux forts Vallière et Castelnau remis à niveau. Mais ce projet est rapidement abandonné. Seul le fort des **Dunes** préconisé par Séré de Rivières dans son étude du printemps 1876 est érigé dans le secteur est entre 1878 et 1880. Il domine tous les accès nord-est de Dunkerque. Il défend le cordon littoral non inondable connu sous le nom de « goulet de Bray-Dunes », traversé par un canal, deux routes et la voie de chemin de fer en provenance de Furnes en Belgique. Ce fort n'est l'objet d'aucun déclassement par la suite³. A la même époque, une nouvelle batterie est élevée à Mardyck dans le secteur ouest. Concernant ces ouvrages extérieurs, à l'instar du corps de place de Dunkerque remanié jusqu'en 1875, les abris et magasins sont casematés mais ne sont pas à l'épreuve des obus explosifs. Le fort de Dunes ne subit aucun changement avant-guerre ; en revanche la batterie de Mardyck est dotée de magasins « à l'épreuve » pour les munitions mais non pour les hommes. Ceci justifie par la suite la création de nouveaux ouvrages extérieurs dans le secteur ouest avec des abris « à l'épreuve » pour les hommes⁴. L'ancienne enceinte est pour sa part améliorée jusqu'en 1879. Ensuite elle est progressivement déclassée jusqu'en 1903, à mesure du développement du port, à l'exception du front de mer réorganisé de 1892 à 1914⁵. Selon un rapport du

¹ SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} juillet 1889.

² Pour plus de clarté, nous détaillerons ici les principales transformations apportées aux fortifications françaises de la frontière du nord jusque 1914. Les causes et le contexte stratégique des déclassements postérieurs à 1889 sont expliqués dans un chapitre ultérieur.

³ *Dunes (fort des)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 174.

⁴ Une batterie annexe construite en 1895 ne contient qu'un magasin à poudre à l'épreuve. En revanche deux autres ouvrages sont dotés d'abris pour les hommes contre les obus à la mélinite : l'ouvrage de Petite-Synthe construit à partir de 1908, entièrement achevé en avril 1914 et un ouvrage destiné à abriter 550 hommes, commencé en 1913 et non encore achevé à la date du 1^{er} avril 1914. SHD/DAT, 7N 1814, 1^{er} Corps d'Armée, Commandement Supérieur de la Défense du Groupe de Dunkerque, *Plan de Mobilisation de la place de Dunkerque-Bergues établi à la date du 1^{er} avril 1914*, Rapport spécial de la Commission de défense, fascicule C, p. 6-8.

⁵ *Dunkerque*, in *Index de la Fortification française...*, p. 175-176 ; TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 318. Entre le bastion 22-23 et le bastion 26, l'enceinte a été démolie en 1912-1913 pour

gouverneur de la place en 1888, Dunkerque possède aussi un intérêt en matière de renseignements concernant le ravitaillement des places fortes du Rhin par la Belgique :

« L'une des parties les plus nécessaires à la bonne préparation de la défense et dont l'organisation s'impose dès la mobilisation, est celle du service des renseignements. Cet agencement est d'autant plus urgent que le gouvernement de Dunkerque touche à la frontière et à la mer. Il importe en effet que les points de transit soient surveillés, puisque c'est par Anvers et Ostende que dès à présent, l'autorité allemande fait aboutir les approvisionnements réclamés par les places situées sur le Rhin. Il paraît donc utile que ce service soit préparé dès le temps de paix, et qu'il y ait entente préalable entre les autorités intéressées (agents consulaires français, commissaires, douaniers, sous-préfets et le gouvernement militaire). Le Général Gouverneur Commandant supérieur de la défense réclame ses instructions dans ce sens, afin d'assurer dès la première heure de la mobilisation, l'exécution d'un service compliqué et étendu, utile non seulement à la défense du camp retranché, mais encore à celle du pays tout entier »¹.

Le gouverneur souhaiterait pour cette raison un service de renseignements propre à la place mais sa demande est refusée car un tel service est déjà prévu au sein du 1^{er} corps d'armée.

Une décision ministérielle du 21 juin 1893, prise après avis du Conseil Supérieur de la Guerre et sanctionnée par décret du 17 septembre suivant, prononce la dislocation du camp retranché de Dunkerque – Calais en trois places distinctes : Dunkerque (comprenant Bergues), Gravelines et Calais². Cette division du camp retranché de Dunkerque indique que son rôle défensif évolue vers l'unique défense du littoral. Ceci va à l'encontre des idées de Séré de Rivières ou du général Jamont qui pensaient tous deux que la position pouvait aussi être utile en cas de guerre dans le nord de la France³. Malgré cette évolution⁴, la place de Dunkerque conserve un plan de protection des voies de communication en période de mobilisation, plan

permettre l'agrandissement du port. SHD/DAT, 7N 1814, *Plan de Mobilisation de la place de Dunkerque-Bergues établi à la date du 1^{er} avril 1914...*, p. 6-8.

¹ Le général gouverneur de Dunkerque avait fait suivre d'une série d'observations le fascicule A du plan de défense du camp retranché pour l'année 1887. Ce rapport annexe est transmis au ministre de la Guerre par le Général Billot, sénateur, commandant le 1^{er} corps d'armée. SHD/DAT 7N 1814, Billot (Lille) à Freycinet (Paris), le 21 avril 1888.

² SHD/DAT 7N 1813, Ministère de la Guerre, Etat-major de l'armée, 1^{er} Bureau, *Note pour la Direction de l'Artillerie (Personnel)*, Paris, le 2 octobre 1893. Le projet avait déjà été évoqué lors de la séance du 1^{er} octobre 1888. SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888.

³ « Il n'y a pas lieu d'en exagérer l'importance, car le quadrilatère de Dunkerque, Gravelines, Bourbourg et Bergues, est trop éloigné des grandes lignes directes d'invasion pour jouer jamais un rôle décisif. Toutefois, la position est précieuse, et elle pourrait acquérir, dans des circonstances données, une très haute valeur. Tant que nous restons maîtres de la mer, une armée française réunie au camp de Dunkerque sera parfaitement inexpugnable. C'est dire qu'elle y trouverait, le cas échéant, une base d'opérations et un refuge éventuel extrêmement avantageux. Son utilité apparaîtrait surtout dans le cas où nous croirions devoir diriger par la région du nord, contre un ennemi déjà parvenu dans le bassin de la Seine, des opérations analogues à celles du général Faidherbe en 1870-1871 ». TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 318-319. Pour l'avis du général Jamont, voir supra.

⁴ Les documents administratifs concernant l'évolution de la place sont essentiellement contenus dans le dossier SHD/DAT 7N 1814.

qui prévoit notamment la surveillance des routes et voies de chemin de fer en provenance de Belgique. En 1914, ce plan prévoit la destruction éventuelle de la ligne de chemin de fer de Furnes à hauteur de la station frontalière de Ghyvelde. Une deuxième ligne d'intérêt local existe entre Furnes et Bergues passant par Hondschoote ; elle doit être également détruite¹. A **Gravelines**, seuls deux magasins à poudre à l'épreuve des bombardements sont construits vers 1877. Le Conseil Supérieur de la Guerre décide dans sa séance du 1^{er} octobre 1888 de conserver cette place « dans son état actuel » parce qu'elle « protège le port de Gravelines et sert de liaison entre les places importantes de Calais et Dunkerque. En outre, elle protège les manœuvres d'eau qui permettent de tendre les inondations dans le Delta de l'Aa ». Mais la place de Gravelines est finalement déclassée en 1902². Les remparts de **Bergues** sont pour leur part quelque peu réorganisés. Un magasin à cartouches est construit vers 1880. Le Conseil Supérieur de la Guerre du 1^{er} octobre 1888 se prononce « pour le maintien de la place de Bergues en réservant la question du déclassement du mur d'enceinte ». La place connaîtra une étrange longévité puisqu'elle n'est déclassée définitivement qu'en 1941³. Les places de deuxième ligne d'**Aire** et **Saint-Omer** sont déclassées par le Conseil Supérieur de la Guerre le 1^{er} octobre 1888. Cette décision est conforme aux vœux du Comité de défense exprimés dès 1876⁴. La place d'Aire doit être détruite dans les plus brefs délais tandis que le décret du 3 février 1892 scelle le démantèlement définitif de Saint-Omer en ordonnant l'évacuation de la garnison vers les autres places de la région⁵. La cité de **Lille** est protégée, outre son enceinte bastionnée agrandie en 1858-1859, par l'adjonction d'ouvrages extérieurs : sept forts, deux batteries maçonnées et treize ouvrages intermédiaires. Les sept forts et les deux batteries sont construits entre 1879 et 1884⁶. Au nord, le fort du Vert-Galant bat la route d'Ypres et le canal de la Deûle tandis que le fort de Bondues contrôle la route de Menin⁷. Au nord-est, le fort de Mons-en-Barœul occupe une croupe plus rapprochée de Lille à trois kilomètres des remparts.

¹ SHD/DAT 7N 1814, 1^{er} Corps d'Armée, Groupement de Dunkerque, 8^e subdivision de région, *Plan de protection des voies de communication*, Dunkerque, le 5 décembre 1908 ; 1^{er} Corps d'Armée, Commandement Supérieur de la Défense du Groupe de Dunkerque, *Plan de Mobilisation de la place de Dunkerque-Bergues établi à la date du 1^{er} avril 1914, Rapport spécial de la Commission de défense*, fascicule A (Résumé de la situation de la place).

² SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888 ; *Gravelines*, in *Index de la Fortification française...*, p. 224.

³ SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888 ; *Bergues*, in *Index de la Fortification française...*, p. 29.

⁴ SHD/DAT, 1N4, CSG, 1^{er} octobre 1888 ; *Aire-sur-la-Lys* et *Saint-Omer*, in *Index de la Fortification française...*, p. 9 et p. 477 ; TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 319.

⁵ SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888 ; SHD/DAT 7N 1813, Ministère de la Guerre, Etat-major de l'armée, 1^{er} Bureau, *Note pour la direction de l'Artillerie (Personnel)*, Paris, le 4 mars 1892.

⁶ *Lille*, in *Index de la Fortification française...*, p. 292-293 ; DEPRET (Julien), *Lille et ses forts, une forteresse méconnue de la IIIe République (1872-1914)*, Salomé, chez l'auteur, 2008 ; TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 320.

⁷ *Bondues (fort de)* et *Vert-Galant (fort de)*, in *Index de Fortification française...*, p. 38-39 et p. 577.

Il surveille le débouché de Roubaix¹. A l'Est la batterie du Camp des Français surveille la route de Tournai². Du côté sud, les deux forts de Sainghin et Seclin sont construits sur la crête qui va de la Marcq à la Deûle. Ils battent le terrain jusqu'aux abords d'Orchies qui n'est qu'à sept kilomètres de Marchiennes sur la Scarpe³. Avant même l'achèvement des travaux, un rapport du comité des fortifications du 21 mars 1882 pointe du doigt le manque de liaison entre les ouvrages détachés du camp retranché de Lille dont le périmètre total dépasse quarante cinq kilomètres, ce qui est gigantesque. Or le terrain plat de la région ne permet pas de compter sur le relief pour défendre les intervalles des forts. C'est pourquoi le Conseil Supérieur de la Guerre approuve le 1^{er} juillet 1889 la construction de treize ouvrages intermédiaires⁴. Le 19 juin 1890, les premiers crédits sont débloqués pour commencer les deux ouvrages du Haut-Vinage et des Marchenelles dans le secteur le plus probable d'une attaque en provenance de la Belgique. En définitive, les treize ouvrages intermédiaires seront construits entre la fin de 1890 et 1894. En 1910, le boulevard de Lille à Roubaix crée une brèche de douze mètres dans les remparts, avec l'aval du Génie. Le déclassement anticipé et contesté de la place de Lille par le ministre de la Guerre Messimy, mène à un désarmement partiel au profit de Maubeuge le 7 août 1914⁵.

Dans l'espace compris entre la Scarpe et l'Escaut, les travaux sont maigres. Sur la Scarpe, les deux places d'**Arras** et **Douai** n'enregistrent aucuns travaux. Le 4 janvier 1884, le comité des fortifications décide le déclassement de presque tous les ouvrages d'Arras à l'exception de la citadelle. Arras et Douai sont finalement déclassés par le Conseil Supérieur de la Guerre le 1^{er} octobre 1888. Les murailles de Douai sont abattues à partir de 1891⁶. Sur l'Escaut, les places de **Cambrai** et **Bouchain** ne subissent aucune transformation. Elles sont également déclassées le 1^{er} octobre 1888⁷. **Valenciennes** est dominée de toutes parts et ses anciennes fortifications ne pourraient soutenir un siège. Au sein du trio constitué le 6 août 1888 pour statuer sur les places du secteur nord, le général Bressonnet s'oppose néanmoins à l'avis des généraux Billot et Lewal qui souhaitent le déclassement de Valenciennes. Selon Bressonnet : « Valenciennes, par sa position qui facilite le débouché sur les champs de bataille du Hainaut en même temps qu'elle menace le flanc d'une armée ennemie débouchant par la trouée de

¹ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 320.

² *Camp des français (batterie du)*, in *Index de Fortification française...*, p. 84.

³ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 321 ; DEPRET (Julien), *Lille et ses forts...*, p. 10.

⁴ SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} juillet 1889.

⁵ DEPRET (Julien), *Lille et ses forts...*, p. 14-18 ; *Lille*, in *Index de la Fortification française...*, p. 292-293.

⁶ *Arras (place d')* et *Douai (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 13 et 170 ; SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888...

⁷ *Cambrai (place de)* et *Bouchain (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 41 et p. 84

Chimay, possède une importance considérable de nature à justifier les dépenses de la création d'une ceinture de forts détachés ». La question est débattue le 1^{er} octobre 1888. Certains généraux défendent l'idée que Valenciennes pourrait devenir le point central d'une grande position militaire sur cette portion de la frontière, comme le souhaitait d'ailleurs Séré de Rivières¹. Ici s'opposent deux conceptions stratégiques diamétralement opposées. Les généraux Bressonnet et Saussier prennent la tête des partisans d'une « ligne de bataille » constituée à l'avance en cas de violation de la neutralité belge. Les généraux Lewal et Billot pensent que c'est une erreur de vouloir imposer un champ de bataille à l'avance et qu'il faut laisser l'initiative au futur défenseur. Le général Billot déclare : « ...le commandant de la 4^e armée, auquel incombera la défense du Nord, dans le cas de la violation de la neutralité belge, ne demande pas de forts, afin de pouvoir rester libre de ses mouvements ». La discussion est âpre. En définitive, par huit voix contre six, le conseil n'accepte pas la construction de forts, même aux frais de la ville. Le déclassement est adopté². Tous ces déclassements sont suivis de démantèlements rapides avec destruction des fortifications et évacuation de la garnison et du matériel vers les ouvrages nouvellement construits³. En revanche, l'ancienne place de **Condé-sur-l'Escaut** est maintenue « comme point d'appui de la position Raisme-Vicoigne »⁴. Plusieurs travaux avaient été entrepris de 1877 à 1879 dont plusieurs abris sous traverse, un magasin à poudre et un magasin à cartouches. Il faut dire que la place commande un réseau de vingt-sept écluses bien utiles pour tendre les inondations face à la Belgique. La place n'est déclassée qu'en 1901⁵ et son armement est évacué définitivement en 1905⁶. La « position Raisme-Vicoigne » est défendue en avant par les nouveaux forts de **Maulde** et de **Flines** jugés aptes en 1888 « à remplir leur rôle qui est de protéger pendant quelque temps les inondations de la Scarpe » même s'ils sont « incapables de résister aux effets des obus torpilles ». Ils ont été construits de 1881 à 1884. Le fort de Maulde situé au nord-ouest de la ville est situé à 900

¹ Les idées défendues par Séré de Rivières en 1876 ont été très peu suivies puisque le général souhaitait dans ce secteur la constitution d'une ligne défensive. Tenot indiquait encore en 1882 : « Arras et Douai sur la Scarpe sont de vieilles villes fortifiées. Nous avons de même sur l'Escaut Cambrai, Bouchain, Valenciennes et Condé. L'ensemble constitue un système difficile à entamer et qui fournirait à une armée d'opérations un excellent point d'appui. L'espace compris entre les bords de la Scarpe et le rayon d'action des forts de Lille est si étroit, qu'on ne doit pas se préoccuper beaucoup de l'éventualité d'une attaque à revers par la rive nord de la Scarpe ». TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 321-322.

² SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888 ; *Valenciennes (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 553.

³ SHD/DAT, 7N 1814, Ministère de la Guerre, Etat-major de l'armée, 1^{er} Bureau, Note pour la direction de l'Artillerie, Paris, le 13 novembre 1890. Voir également les notes administratives envoyées par le ministère de la Guerre entre décembre 1892 et avril 1893 contenues dans le dossier « IV. Places fortes 1^{ère} région 1881-1913 ».

⁴ SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888.

⁵ *Condé-sur-l'Escaut (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 116.

⁶ SHD/DAT, 7N 1816, Farde : *Armement de la place de Maubeuge (1898-1914)*, Note pour la direction du Génie, 25 mars 1905.

mètres à peine de la frontière belge. Il protège la route de Tournai et la vallée de l'Escaut vers l'aval. Le fort de **Flines** protège l'Escaut canalisé en aval de Valenciennes. Les deux forts seront déclassés par la loi du 17 juillet 1912¹. Le fort de **Curgies** fait également partie des nouveaux forts de la région. Il est construit entre 1878 et 1880, à huit kilomètres au sud-est de Valenciennes. Il a comme fonction de protéger la route de Bavay et faire la liaison entre Condé-sur-l'Escaut et la place du Quesnoy. Le fort de Curgies est déclassé le 17 juillet 1912². Tous les forts conservés en 1888 dans la position « Raimés-Vicoigne » (groupe de Valenciennes) sont jugés incapables de résister aux nouveaux obus torpilles. Pourtant, le Conseil Supérieur de la Guerre, sans doute limité sur le plan budgétaire, vote leur « maintien sans amélioration »³.

La loi du 22 juin 1878 permet de reclasser le **Quesnoy**, déclassé en 1867 en même temps qu'Avesnes⁴. L'étude de Séré de Rivières réalisée deux ans plus tôt préconisait effectivement son reclassement⁵. « Le rayon d'action du fort de Curgies s'étendant jusqu'aux abords du Quesnoy, l'intervalle entre les deux places peut être occupé d'autant plus solidement que le ruisseau marécageux de la Rhonelle fournit des positions avantageuses. Entre le Quesnoy et le cours de la Sambre, de Landrecies à Maubeuge, s'étend la forêt de Mormal, impraticable en dehors des chaussées qu'il est facile d'intercepter. On compte donner au Quesnoy les propriétés d'un bon fort d'arrêt »⁶. Au moment de son reclassement, des rumeurs circulent selon lesquelles ce reclassement est une preuve de défiance française vis-à-vis de la Belgique⁷. La place du Quesnoy est réorganisée de 1882 à 1886 avec notamment l'adjonction d'une caserne à l'épreuve, coiffée d'un débouché d'infanterie donnant sur un chemin couvert⁸. La place incapable de résister aux obus torpilles est maintenue en 1888 « sans modification » : «...cette place malgré les dépenses assez considérables qu'on y a faites laisse

¹ Maulde (*fort de*) et Flines (*fort de*), in *Index de la Fortification française...*, p. 188 et p. 306.

² TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 322 ; Curgies, in *Index de la Fortification française...*, p. 128.

³ SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888.

⁴ DEPRET (Julien), *Maubeuge, la militaire, genèse et évolution de la place forte*, Salomé, chez l'auteur, 2004, p. 12.

⁵ SHD/DAT, 7N 1812, SERE DE RIVIERES (général), *Rapport sur l'organisation de la frontière du Nord*, juin 1876.

⁶ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 323.

⁷ « M. de Torcy, l'attaché militaire de la République, qui est revenu tout récemment de Paris, prétend que les idées du général Brialmont sont dominantes en Belgique et que si la guerre éclate, notre armée renforcera l'armée allemande. Je sais que M. de Torcy a même ajouté que c'était en prévision des dangers que cette attitude du Gouvernement Belge pourrait créer à la France que l'on réparait les fortifications du Quesnoy ». MAEB, IND, III, Julien Dolez (Constantinople) à d'Aspremont-Lynden (Bruxelles), le 27 mai 1878. Ceci rencontre bien les préoccupations du plan de Guerre français à la même époque.

⁸ [Le] *Quesnoy (place du)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 272.

encore à désirer. Telle qu'elle, elle peut cependant rendre des services, elle est bien placée sur le flanc de la forêt de Mormal ; elle commande le chemin de fer de Valenciennes à Aulnoye et celui de Mons – Bavay à Solesmes et le Cateau, par lequel l'ennemi pourrait tourner la place de Maubeuge et rejoindre la grande ligne de Paris – Cologne »¹. Le Quesnoy est pourtant déclassé quelques années plus tard en 1901².

La place de **Landrecies** commande le nœud ferroviaire d'Aulnoye – Berlaimont situé un peu plus au nord qui permet de contourner par Avesnes (déclassé en 1867) et Anor la place de Maubeuge pour atteindre la Belgique. Un ennemi qui s'en emparerait pourrait donc contourner cette dernière place pour rejoindre la ligne de Saint-Quentin – Paris à hauteur de Aulnoye – Berlaimont. La place doit être améliorée et pourvue d'abris³. Rien n'est entrepris. Le Conseil Supérieur de la Guerre décide son déclassement le 1^{er} octobre 1888. Son démantèlement définitif est signé le 20 août 1894. Ses remparts sont détruits de 1895 à 1899⁴.

En revanche, la place de **Maubeuge**, principale forteresse qui garde la trouée de l'Oise, est profondément remaniée. Les conseils de Séré de Rivières sont suivis par la commission de défense qui décide dès le 29 mai 1876 de doter la place d'ouvrages extérieurs. Lors des séances du 28 février et du 9 mars 1877, l'emplacement des six forts est arrêté. Trois premiers forts sont édifiés en priorité dès 1878 pour couvrir les trois grands axes stratégiques en provenance d'Aulnoye (au sud), Mons (au nord en Belgique) et Beaumont (à l'est en Belgique). Ensuite, toujours dans l'ordre des priorités, sont édifiés successivement les forts de Boussois (1881), Leveau (1883) et Bourdieu (1885)⁵. Le 1^{er} juillet 1889, le Conseil Supérieur de la Guerre se prononce pour l'achèvement de Maubeuge⁶. Comme à Lille, il faut protéger les intervalles par des ouvrages intermédiaires. Six ouvrages en béton spécial sont construits : Salmagne (1891), Bersilies, Ferrière (1892), Héron-Fontaine, Grévaux et Feignies (1894). En 1891, la commission de révision de l'armement prescrit la construction de 31 batteries annexes. Les travaux commencent en 1892. Six batteries annexes seront en définitive

¹ SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888.

² [Le] *Quesnoy (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 272.

³ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 323.

⁴ *Landrecies (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 265 ; SHD/DAT, 7N 1813, Copie de la loi concernant le démantèlement de Landrecies.

⁵ *Maubeuge (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 306 ; DEPRET (Julien), *Maubeuge, la militaire, genèse et évolution de la place forte*, Salomé, chez l'auteur, 2004, p. 16-17 et p. 73-76.

⁶ SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} juillet 1889.

construites¹. Suite aux déclassements des places de la Scarpe et de l'Escaut, Maubeuge est devenue la clef de la défense de la frontière nord. Son rôle en cas de guerre est multiforme :

« Depuis cette époque, la place du Quesnoy a été reclassée et le fort de Curgies construit, mais Valenciennes, Bouchain et Landrecies ont été déclassés et les deux premières désarmées. Par suite du démantèlement de Valenciennes, Maubeuge a acquis une très grande importance car seule désormais, elle pourra servir d'appui à la défense du pays situé entre la Sambre et l'Escaut et barrer la ligne ferrée de Cologne à Paris ; les places de Condé et du Quesnoy ne pouvant guère avoir aujourd'hui qu'un rôle insignifiant dans la défense du pays. Maubeuge peut être à la fois place offensive et défensive ; à ce dernier point de vue, son rôle principal est de barrer la vallée de la Sambre et la grande voie ferrée de Cologne à Paris, de protéger les opérations et les marches de concentration qui seraient exécutées en arrière, et de prêter un appui aux troupes mobiles chargées d'empêcher l'ennemi de se porter sur Valenciennes et Lille ou de pénétrer en France par la trouée de Chimay. Placée dans un saillant de la frontière à quelques kilomètres à peine de la Belgique, elle peut aussi servir de bases d'opérations pour tenter, soit une attaque directe sur Mons, Charleroi, Dinant en se portant au-devant d'une invasion, soit une attaque de flanc contre un ennemi cherchant à pénétrer dans la trouée de Chimay »².

Ces conceptions s'écartent quelque peu des considérations primitives de Séré de Rivières qui jugeait la place trop avancée sur la frontière pour lui prêter un rôle défensif. La place occupe quoi qu'il en soit une position exceptionnelle au carrefour d'un grand nombre de voies de chemins de fer et de communication. Contrairement aux autres places fortes, même si la place est ancienne, son utilité est difficilement contestable dans le cadre de la guerre moderne :

« ...interceptant les chemins de fer de Paris à Cologne, de Paris à Bruxelles par Hautmont, de Maubeuge à Valenciennes par Bavai, de Maubeuge à Hirson par Solre-le-Château, Fournies et Anor, et celui de Maubeuge à Cousolre. Cette place commande en outre un grand nombre de routes nationales ou départementales qui rayonnent du centre de la ville sur Philippeville, sur Charleroi, sur Binche et sur Mons du côté de la Belgique, sur Valenciennes par Bavai, sur Landrecies, sur Avesnes et sur Solre-le-Château du côté de la France »³.

Les forts de Leveau et des Sarts au nord-ouest et au nord couvrent la zone frontière et le chemin de fer en provenance de Mons. Le fort de Boussois à l'est couvre les routes et la voie ferrée vers l'Allemagne ainsi que la ville de Jeumont accolée à la frontière belge. Le fort de

¹ *Maubeuge (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 306 ; DEPRET (Julien), *Maubeuge, la militaire...* p. 16-17 et p. 73-76.

² SHD/DAT, 7N 1816, Farde : *Armement de la place de Maubeuge (1898-1914)*, Place de Maubeuge, *Rapport de la Commission de révision de l'armement de 1893*.

³ SHD/DAT, 7N 1816, Farde : *Armement de la place de Maubeuge (1898-1914)*, Place de Maubeuge, *Rapport de la Commission de révision de l'armement de 1893...*

Cerfontaine au sud-est couvre le cours de la Sambre, le chemin de fer au nord vers Charleroi et au sud vers Vervins, Hirson, Laon ainsi que la route en direction de Beaumont en Belgique¹. Le 20 mai 1910, le ministre de la Guerre le général Brun fixe le rôle de Maubeuge : « (...)on n'envisage pas pour elle l'éventualité d'un siège régulier, mais elle doit pouvoir se défendre contre les troupes de campagne nombreuses et renforcées par de l'artillerie lourde pendant une période qui n'a pas de raison de se prolonger. Ses fortifications doivent être bien entretenues sans qu'il soit nécessaire de leur donner les derniers perfectionnements. Son armement doit permettre dès le début une action aussi lointaine que possible des ouvrages actuels »². Des travaux de cuirassements spécifiques débutent en 1912 mais ils ne sont pas achevés lors du siège de Maubeuge en août-septembre 1914³.

L'espace de cinquante kilomètres entre Maubeuge et le cours de la Meuse, connu sous le nom de trouée de l'Oise, n'est défendu à l'ouest que par le fort d'**Hirson** et à l'est par la place de **Rocroi**. La perte des sources de l'Oise et des deux places de Philippeville et Mariembourg en 1815 ont conduit la France à longtemps considérer les forêts de Thiérache, Trélon et Signy-le-Petit comme les seuls obstacles naturels frontaliers dont il fallait défendre les débouchés. Or, après 1870, les forêts sont exploitées. Les terrains accidentés sont traversés par plusieurs routes et surtout le chemin de fer de Chimay – Anor achevé en 1868⁴. Le fort d'arrêt d'Hirson est construit entre 1878 et 1880⁵. Il a pour but d'interdire l'usage de la « ceinture ferroviaire du Nord » entre Mézières et Lille mais aussi le contournement de Maubeuge par la ligne Mariembourg – Chimay – Anor – Laon⁶. Notons toutefois que depuis le déclassement de Landrecies Hirson comme Maubeuge peuvent être tournés en suivant la direction Anor – Avesne – Aulnoye⁷. Cette spécificité stratégique justifie aux yeux de certains généraux le maintien de Landrecies. Pourtant le général Billot, commandant du 1^{er} corps jusqu'en juin 1888, pense qu'il s'agit d'un faux problème : « Cette dernière [Landrecies] était censée barrer la route à l'ennemi qui, arrivant de Chimay, par Anor et Fourmies serait venu reprendre à Aulnoye la ligne de Busigny et de Saint-Quentin. Mais il faut dire d'abord que la rupture du

¹ DEPRET (Julien), *Maubeuge, la militaire...*, p. 157-163.

² DEPRET (Julien), *Maubeuge, la militaire...*, p. 14 ; SHD/DAT, 7N 1816, Farde : *Armement de la place de Maubeuge (1898-1914)*.

³ DEPRET (Julien), *Maubeuge, la militaire...*, p. 14 ; SHD/DAT, 7N 1816, Farde : *Armement de la place de Maubeuge (1898-1914)* ; CLEMENT-GRANDCOURT (Général), *Le drame de Maubeuge*, préface du Maréchal Franchet d'Espérey, Paris, Payot, 1935, p. 21-47.

⁴ BOULANGER (Philippe), *La géographie militaire française...*, p. 441.

⁵ *Hirson (fort d')*, in *Index de la Fortification française...*, p. 249.

⁶ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 325.

⁷ BOULANGER (Philippe), *La géographie militaire française...*, p. 441.

pont sur la Sambre [viaduc de Fourmies] arrêterait l'ennemi tout aussi longtemps que la place de Landrecies. Puis il faut surtout compter sur les opérations de la partie mobile de la garnison de Maubeuge dont l'action, grâce à la forêt de Mormal, devra s'étendre facilement jusqu'à la garde d'Aulnoye »¹. Malgré son caractère récent, le fort d'Hirson est très critiqué au cours de la séance du 1^{er} octobre 1888. Le général Cools expose que le fort d'Hirson est absolument incapable de résister à l'artillerie de campagne. Il a été mal conçu ; son assiette est défectueuse et il n'est pas, selon lui, susceptible d'être amélioré. Qui plus est, rappelle-t-il, la trouée d'Anor diminue sa valeur défensive et il est d'ores et déjà délaissé : « En fait, le fort d'Hirson se trouve dès maintenant dans la 3^e catégorie instituée par la loi de 1791 ; depuis 1886 on n'y fait aucune espèce de travaux. Tout y est désorganisé en ce moment »². L'avis du général Cools est partagé par le général Lewal qui propose de « laisser les choses en l'état » pour ne pas déclasser un fort tout récemment construit. Les autres généraux ne font pas d'opposition à ces commentaires. Le déclassement d'un fort aussi récent dérange visiblement les membres du Conseil Supérieur de la Guerre, sans doute pour une simple question d'opinion publique. Le général Cools renchérit en critiquant le plan de mobilisation qui y prévoit pourtant une garnison de 1200 hommes, 58 canons et de nombreux approvisionnements. Sur proposition du général de Bellemare, le Conseil admet en principe la réduction de son armement, de sa garnison et de ses approvisionnements³. Le fort d'Hirson est officiellement déclassé le 29 juillet 1912⁴.

La place de **Rocroi** contrôle quant à elle les routes et chemins qui viennent de Belgique, depuis Chimay, Mariembourg et Couvin⁵. Des casemates pour le logement de la garnison et l'établissement d'un hôpital de guerre y sont entrepris en 1883 et 1884. La petite place de guerre est déclassée par le Conseil Supérieur de la Guerre le 1^{er} octobre 1888⁶.

A **Givet**, le fort de **Charlemont** sur les hauteurs de la rive gauche subit de nombreux aménagements de 1878 à 1884. En 1888, tous les généraux sont d'accord pour reconnaître ses propriétés offensives comme point d'appui d'une armée française longeant la Meuse vers Dinant, Namur et Liège ou menaçant le flanc gauche d'une armée ennemie pénétrant par la

¹ SHD/DAT, 7N 1813, Farde : *Défense de la 1^{ère} région (1888-1892)*, 1^{er} corps, *Au sujet du déclassement des places fortes à simple enceinte*, [s.d.].

² SHD/DAT, 1N4, CSG, 1^{er} octobre 1888.

³ SHD/DAT, 1N4, CSG, 1^{er} octobre 1888.

⁴ *Hirson (fort d')*, in *Index de la Fortification française...*, p. 249.

⁵ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 325-326.

⁶ *Rocroi (citadelle de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 442 ; SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888.

trouée de Chimay. « Le fort de Charlemont, quoique dominé par des hauteurs qui se trouvent sur le territoire de la Belgique peut néanmoins, de l'avis unanime, soutenir la lutte à la condition d'être amélioré »¹. Le canon du fort de Charlemont permet également selon Tenot d'interrompre la ligne de chemin de fer reliant Liège – Namur – Dinant au chemin de fer de Chimay par Doische et Mariembourg². En 1888, la commission chargée de statuer sur la 6^e région avant le vote définitif du Conseil Supérieur de la Guerre, se prononce sans hésitation pour le déclassement des « deux Givet » : Givet Notre-Dame et Givet Saint-Hilaire. En revanche, le débat déjà apparu entre le gouverneur de Givet et le commandant du 6^e corps au sujet du Mont d'Hairs se prolonge jusqu'au sein de cette commission. Les généraux Bressonnet et Billot sont favorables à la construction d'ouvrages permanents sur le Mont d'Hairs pour éviter que l'ennemi n'y installe des batteries. Le général Lewal y est opposé et propose plutôt la création à Charlemont de batteries cavernes pour contrebattre le Mont d'Hairs en cas d'occupation. La discussion se poursuit le 1^{er} octobre devant le Conseil Supérieur de la Guerre. Le général Billot pense contre l'avis du général de Miribel que les ouvrages à établir sur le Mont d'Hairs compléteraient l'action offensive de Charlemont. Il fait connaître « qu'il a eu l'occasion d'étudier, sur place, le débouché d'une armée française par Givet ; il a pu ainsi constater qu'il fallait avoir un point d'appui sur la rive droite, sans quoi le débouché [vers la Belgique] serait difficile »³. Un petit ouvrage, comme le propose le général Bressonnet, conviendrait pour cet objet. Le projet d'occupation du Mont d'Hairs est finalement abandonné par 7 voix contre six au profit de l'amélioration du fort de Charlemont toujours intégré au système de défense de la frontière nord en 1914⁴.

A **Mézières**, le sous-comité de défense de 1874 avait projeté la réorganisation de l'ancienne forteresse dominée de toutes parts par une ceinture de forts détachés. Mais un second projet moins coûteux l'emporte. Il consiste « à construire aux **Ayvelles** sur un éperon qui commande la vallée de la Meuse et le débouché du vallon de la Vence suivie par le chemin de fer de Reims, un fort d'arrêt qui maîtriserait les deux voies ferrées, c'est-à-dire la ligne de Paris par Rethel – Reims et la grande ligne longitudinale de Lille – Hirson – Mézières – Verdun –

¹ SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888.

² TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 326-327 ; *Charlemont (fort de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 96 ; SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888.

³ SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888.

⁴ *Charlemont (fort de)*, *Givet (place de)*, et *Mont d'Hairs (ouvrages du)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 96, p. 219 et p. 321 ; SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888.

Lerouville »¹. Le fort d'arrêt des Ayvelles est construit de 1877 à 1880. Vers 1888-1890, un magasin est creusé sous la contrescarpe. Le fort est toujours classé en 1914².

La place de **Sedan** est déclassée dès 1875 avec le fort de **Bazeilles** (au confluent de la Meuse et de la Chiers). Elle commande pourtant un important nœud routier dont la route de Bouillon en provenance de Belgique³. En 1876, Séré de Rivières souhaite voir cette place conservée car il pense que l'on construira sous peu un chemin de fer entre Bouillon et Sedan. L'erreur est répétée par Ténot en 1882 :

« Sedan – le théâtre du sinistre naufrage du second empire – est le principal point de convergence des routes du Luxembourg belge. Un embranchement de chemin de fer doit relier Sedan à la petite ville belge de Bouillon sur la Semoy ; il sera sans doute prolongé jusqu'à la ligne de Liège – Neufchâteau – Luxembourg, ligne qui, dans l'hypothèse de la violation de la neutralité belge, mettrait en communication directe les deux principales armées allemandes d'invasion »⁴.

Il est question en 1875 de construire à Bazeilles un nouveau fort d'arrêt afin de continuer à garder le confluent de la Meuse et de la Chiers et d'empêcher l'ennemi d'utiliser la ligne de chemin de fer qui longe la Meuse entre Sedan et Verdun. Mais le projet reste dans les cartons du ministère⁵. Séré de Rivières souhaite également établir un fort d'arrêt à **Velosne** sur la future ligne reliant Virton à Montmédy (1881), ce qui permettrait de déclasser la place de **Montmédy**⁶. Mais le projet est controversé. Alors que Séré de Rivières privilégie une action de flanc depuis Verdun pour contrebalancer les mouvements allemands en provenance de Metz – Thionville, Henri François Xavier Gresley, chargé en 1874 d'organiser l'état-major général au ministère de la Guerre, souhaite pour sa part adjoindre à la citadelle de Montmédy un rideau défensif orienté nord-sud. Devant le refus du projet de fort d'arrêt à Velosne, des travaux considérables sont effectués à l'antique citadelle de Charles-Quint ; le projet de rideau défensif est néanmoins abandonné⁷. Montmédy est conservé en 1888 comme « fort d'arrêt qui

¹ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 327-328.

² *Ayvelles (batterie des) et Mézières (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 310.

³ *Sedan (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 489.

⁴ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 328.

⁵ *Bazeilles (fort de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 24 ; TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 328.

⁶ ENGERAND (F.), *Le secret de la Frontière...*, p. 191. L'historien Ténot rappelle l'existence de cette ligne en 1882. Il indique qu'elle n'est pas encore en activité, ce qui n'est pas exact puisque la ligne est ouverte depuis l'année précédente. TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 328.

⁷ *Montmédy (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 297 et p. 332 ; Il est probable que ces controverses stratégiques sur la trouée de la Chiers aient un lien avec plusieurs demandes d'information de

interdira aux Allemands et conservera aussi longtemps que possible aux armées françaises l'usage de la ligne de Charleville à Longwy, qui se relie aux places de Thionville et de Metz : elle jouera naturellement ce rôle tant qu'elle tiendra, et, si elle en arrive à capituler, elle fera sauter le tunnel qui passe à proximité, et avec lequel elle a une communication souterraine. Si l'ennemi, entrant par le Luxembourg et la Belgique, veut utiliser la ligne ferrée de Virton à Montmédy, cette ligne est encore commandée par la place »¹. Montmédy fait toujours partie intégrante du système défensif français en 1914². Enfin, à l'extrémité nord-est du pays, **Longwy** doit être conservé comme place d'arrêt. Longwy garde non seulement l'entrée de la vallée de la Chiers mais contrôle aussi un nœud ferroviaire important. En 1888, le général commandant le 6^e corps d'armée explique que la place intercepte utilement la voie ferrée d'Arlon à Longuyon et la route de Luxembourg. « Si la forteresse de Montmédy, au lieu d'être où elle est, se trouvait à Longuyon, Longwy ne serait pas nécessaire : mais le nœud de chemin de fer à Longuyon n'est gardé par rien. Longwy complète Montmédy ». Toujours selon le commandant du 6^e corps, sans pouvoir résister longtemps à une attaque sérieuse, la place est en mesure de retarder la concentration des armées allemandes « si ces armées empruntent les territoires belge et luxembourgeois »³. Plusieurs ouvrages sont construits au cours des années 1880 à Longwy dont des casemates pour le logement et un magasin à poudre. Longwy offre une résistance héroïque en août 14 et ne tombe que le 26 août⁴.

En arrière, **Amiens** et **Péronne** intégrées dans les plans de 1874 sont délaissées faute de crédits. Amiens est déclassée par le Comité des fortifications le 4 avril 1882⁵. A Péronne, le projet de 1874 est reconduit par le Conseil Supérieur de la Guerre en 1888. Malgré l'opposition des généraux Billot et Lewal qui jugent ce projet trop coûteux, on y prévoit la création d'une « tête de pont » sur la Somme avec maintien de l'enceinte et forts détachés. Les budgets ne suivent pas et la place est déclassée en 1901⁶. En revanche, conformément aux souhaits de Séré de Rivières, la position de **La-Fère – Laon – Soissons – Reims** à l'extrémité est de la colline de Champagne a été puissamment organisée comme ligne de bataille potentielle. Les nouveaux forts de **Condé-sur-Aisne** et de **la Malmaison** relient par ailleurs respectivement Laon à Soissons et à Reims. A bien des égards, c'est cette position qui doit

l'attaché militaire français à Bruxelles concernant le dispositif belge adopté sur la Semois pendant la guerre franco-prussienne. Voir infra l'intérêt de la France pour la ligne de la Semois et le sud Luxembourg.

¹ SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888.

² *Montmédy (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 332.

³ SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888.

⁴ *Longwy (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 297.

⁵ *Amiens (place d')*, in *Index de la Fortification française...*, p. 11.

⁶ *Péronne (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 395 ; SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888.

jouer le rôle de dernier rempart contre une invasion allemande en provenance de la trouée de l'Oise : « En résumé, la région fortifiée qui s'étend de La Fère à Laon et à Condé-sur-Aisne, forme désormais une immense place d'armes contre laquelle un ennemi débouchant par les routes du Nord se heurterait nécessairement de front. Sur ce champ de bataille si soigneusement épaulé et solidement flanqué, une armée française momentanément forcée à la retraite pourrait avec sécurité faire halte et front contre l'ennemi »¹. Pourtant Soissons est déclassée le 20 juillet 1885. Le fort de la Malmaison, après l'expérience des obus torpilles de 1886, est déclassé le 1^{er} octobre 1888 mais, selon le Conseil Supérieur de la Guerre, les autres forts de la position doivent être conservés et améliorés. Le général Cools note ainsi qu'à la Fère, il ne faut pas « améliorer » mais « créer » car rien n'a été entrepris jusqu'à présent. Les travaux ne seront finalement pas à la hauteur des ambitions initiales. Reims et La Fère ne recevront qu'une ceinture incomplète puisque seuls les fronts « exposés » comportent des ouvrages. Le 17 juillet 1912, La Fère, Laon et Condé-sur-Aisne sont déclassés. Reims sera pour sa part pratiquement laissée sans défenseurs au début de la guerre. La région si importante sur le plan stratégique, constituera le ventre mou du front pendant toute la durée du conflit².

¹ TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France...*, II, p. 226.

² *La Fère – Laon – Soissons (position défensive de), Malmaison (fort de la) et Reims (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 261, p. 301 et p. 434 ; SHD/DAT, 1N 4, CSG, 1^{er} octobre 1888 ; ORTHOLAN (Henri), *Le général Séré de Rivières...*, p. 451 et p. 506.

5. Un cas à part : l'intérêt de la France pour la pointe du Luxembourg

Nous avons vu que les débats stratégiques sur la fortification de la frontière nord, s'ils se focalisent sur l'espace situé à l'ouest de la Meuse, n'avaient pas totalement négligé la défense de la « trouée de Stenay », dite aussi « trouée de la Chiers ». A deux reprises, en 1873 puis en 1875, le ministre français de la Guerre cherche à obtenir auprès de l'attaché militaire à Bruxelles un rapport détaillé sur l'importance accordée au cours de la Semois par le Baron Chazal durant la guerre franco-allemande de 1870. Au départ, le ministre de la Guerre semble croire à l'existence d'un dispositif défensif belge important sur cette rivière et cherche à savoir si des travaux de campagne y ont été établis. Après s'être renseigné auprès d'officiers belges ayant participé aux opérations de 1870 dans le Luxembourg, l'attaché militaire Demasur vient tempérer les suppositions de son supérieur :

« Tous ces officiers ont été unanimes à reconnaître qu'aucun travail de fortification passagère ou autre n'avait été exécuté sur la Semoy, tant à cause de la précipitation avec laquelle les troupes belges avaient été portées sur la frontière que par suite du manque presque absolu d'outils. Les seules précautions prises ont consisté dans l'envoi sur la rive gauche de la Semoy de quelques patrouilles d'infanterie et de cavalerie. Le tableau de l'emplacement des différents corps de l'armée belge à la date des 1^{er} et 2 septembre 1870 que je joins à cette dépêche démontrera, du reste, à Votre Excellence que les rives de la Semoy n'étaient que très médiocrement gardées et que le gros de l'armée belge était encore bien éloigné de cette rivière »¹.

En cas de guerre future, il est évident que la position de la Semois, flanquant une armée française pénétrant dans le Luxembourg, pourrait s'avérer déterminante. Manifestement peu satisfait des réponses obtenues, le ministre revient à la charge le 9 juin 1875. Cette fois, le successeur de Demasur, Jules Edouard Hepp, fournit un rapport circonstancié sur l'importance de la Semois dans le plan Chazal en 1870. Ce rapport est fortement influencé par les conversations que l'attaché militaire a eues avec Chazal lui-même. Nous avons vu dans notre chapitre sur la guerre franco-prussienne que c'est en partie sous la pression de Léopold II que Chazal avait pris l'initiative de positionner le 1^{er} corps de l'armée d'observation au cœur du Luxembourg. Or, dans le rapport de l'attaché militaire, il apparaît nettement que Chazal a cherché à se donner le beau rôle auprès du représentant militaire français. Le commandant de l'armée belge aurait choisi, contre l'avis général, de traverser la Meuse pour se rapprocher de la zone de combat :

¹ SHD/DAT, 1M 1452, Demasur (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Versailles), le 17 septembre 1873.

« L'exécution de son projet de rapprocher l'armée de la frontière rencontra d'ailleurs une opposition générale et vive. Il y persiste malgré le Roi, Commandant en Chef de l'armée, malgré le Chef de l'Etat-major général, le lieutenant général Renard, malgré l'avis unanime des militaires qui furent consultés. D'après eux, dans l'incertitude où l'on était sur la part que la Belgique serait appelée à prendre dans les événements, on devait masser l'armée en arrière de la Meuse, en se contentant de garder le passage de cette rivière, et la tenir prête à se concentrer rapidement sur Malines, et de là sur Anvers : deux gros détachements surveilleraient seuls la frontière, l'un en avant de Liège, l'autre près de Philippeville »¹.

Quoique fortement orientées par l'orgueil du général, certaines informations dans ce rapport sont dignes d'intérêt. Ainsi en est-il à notre avis du véritable rôle des compagnies belges sur la Semois et des conceptions stratégiques de Chazal relativement à ce dispositif. Chazal aurait confié à l'attaché militaire qu'il ne croyait absolument pas en 1870 à une offensive à travers la Belgique et que le rôle assigné aux troupes présentes sur la Semois était d'observer les mouvements des deux belligérants. L'attaché militaire français Hepp comprend ainsi qu'en cas d'attaque, l'armée belge est surtout préoccupée de ne pas être coupée de son réduit national. Ceci conditionne tout le reste. Et à en croire le récit qu'en fait Chazal, la défense belge sur la Semois en 1870 n'a été que purement circonstancielle. Hepp conclut de toute cette conversation que la Belgique n'a à l'avenir aucunement l'intention de défendre son territoire sur une position aussi excentrée. Anvers reste bel et bien la clef de la défense belge comme le prouvent d'ailleurs les études en cours pour établir les défenses jusqu'au cours de la Nèthe et du Rupel². Ces informations collectées par l'attaché militaire sont assez inquiétantes si l'on considère que le plan I français de 1875 est basé sur une non-violation de la Belgique et du Luxembourg. Par conséquent, il est possible que ces informations aient influencé à la même époque les débats du Génie français concernant la conservation des places de Longwy et Montmédy³.

La montée des tensions en 1878-1879 renouvelle l'intérêt du public pour la situation militaire européenne. Plusieurs ouvrages et articles paraissent qui s'attardent sur la question d'une future guerre franco-allemande. Le *Journal des Sciences Militaires* publie deux articles, un en

¹ SHD/DAT, 1M 1453, Le quartier général était situé à proximité de Saint-Hubert, au château de Bure près de la station de Grupont. Hepp (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), le 13 juin 1875.

² SHD/DAT, 1M 1453, Hepp (Bruxelles) à ministre de la Guerre (Paris), le 13 juin 1875.

³ Voir notre précédent chapitre sur la défense de la frontière nord et la controverse au sujet de ces places.

1879¹ et un en 1880², du Major X. Derrière ce pseudonyme se cache le colonel Ferron, futur ministre français de la Guerre en 1887³. Les articles de Ferron sont très novateurs pour l'époque. Dans son premier article, le colonel du Génie français cherche à déduire le plan de guerre de l'Allemagne à partir de l'organisation ferroviaire du Reich. Selon Ferron, trois armées allemandes convergeront vers le cœur de la France en provenance du nord, de l'est et du sud de l'Allemagne. Selon l'officier français, ces armées allemandes seront composées respectivement de cinq⁴, sept⁵ et cinq corps d'armée⁶.

Ceci n'est pas sans rappeler les prophéties du lieutenant-colonel Meyer dans ses considérations sur les défenses naturelles et artificielles de la France parues en allemand en

¹ Major X... [FERRON (Théophile) (colonel)], *Les chemins de fer allemands et les chemins de fer français au point de vue de la concentration des armées*, Paris, Dumaine, 1879, 40 p. (Extrait du *Journal des Sciences Militaires*, mai 1879, 5-16 juillet 1879, p. 357-380. L'ouvrage est commenté longuement dans *La Belgique militaire*, 29 octobre 1882, p. 545-556.

² Major X...[FERRON (Théophile) (colonel)], *Etude stratégique sur la frontière du Nord-Est*, in *Journal des Sciences Militaires*, janvier 1880, p. 49-68 .

³ FERRON (Théophile Adrien), général et ministre français. Il intègre l'Ecole polytechnique en 1850 et devient officier du Génie. Après avoir servi en Crimée et en Algérie, il devient professeur à l'Ecole d'application de l'artillerie et du Génie de Metz. Directeur du Génie en Nouvelle-Calédonie en 1866. Il est rappelé en métropole en 1871 où il participe à la répression contre la Commune de Paris. Colonel en 1878, il est directeur du Génie à Bourges. Général de brigade le 6 juillet 1882, il est affecté au ministère de la Guerre comme sous-chef d'Etat-major général. Général de division (13^e division d'infanterie) le 20 mars 1886. Le 30 mai 1887, il succède comme ministre de la Guerre au général Boulanger. Mais son passage au ministère de la Guerre est de courte durée puisqu'il est remplacé dès le 4 décembre 1887. Grand officier de la légion d'Honneur (30 novembre 1887), il décède le 6 mai 1894 des suites d'un accident de cheval. DRAGO (R.) et allii (dir.), *Dictionnaire biographique des membres du Conseil d'Etat (1799-2002)*, Paris, Fayard, 2004.

⁴ « Les voies ferrées de la région nord de l'Allemagne permettent donc de concentrer avec une rapidité extrême tous les corps d'armée de cette région sur la ligne Liège – Aix-la-Chapelle – Duren, pour en former une armée du Nord. En consultant la répartition des troupes sur le territoire de l'empire, il y a lieu de penser que cette armée du Nord se composerait probablement des corps I, II, IX, X, VII dont les sièges de commandement sont à Koenigsberg, Stettin, Altona, Hanovre, Munster ». Major X...[FERRON (Théophile) (colonel)], *Les chemins de fer allemands...*, p. 9.

⁵ « Les Allemands construisent actuellement dans la vallée de la Moselle un chemin de fer qui doit relier Thionville à Trèves et à Coblenz. Ce chemin sera prochainement livré à la circulation. A partir de Coblenz, il se dirigera en ligne droite sur Berlin par la ligne nouvelle qui, semblable à une voie romaine, gagne Berlin par Wetzlar – Eschewega – Nordhausen – Zebst – Postdam. Cette ligne, qui traverse le Rhin sur le pont de Coblenz, permettra d'obtenir le maximum de la rapidité dans les communications entre Berlin et l'Alsace-Lorraine. Une autre grande voie à double voie partant de Metz, passant à Sarrebruck, Kaiserlautern, Neustadt, Manheim, Francfort, Hanau, Fulda, Gotha, Leipzig, plonge jusqu'au sud de la Silésie par Dresde, Bautzen, Gorlitz, Breslau, Oppeln. Cette grande artère traverse le Rhin sur le pont à double voie de Manheim. Il est probable que les deux voies ferrées mentionnées ci-dessus seraient les deux grands collecteurs des corps d'armée stationnés dans la région centrale de l'Allemagne. Les corps V (Posen), Garde (Berlin), IV (Magdebourg), XI (Cassel), VIII (Coblenz), XII (Dresde), VI (Breslau), feraient sans doute usage de ces voies ferrées comme des plus directes pour venir prendre leur ordre de bataille sur la ligne Thionville – Metz ». Major X...[FERRON (Théophile) (colonel)], *Les chemins de fer allemands...*, p. 11-12.

⁶ « La probabilité d'une concentration dans la haute Alsace au début de la guerre étant écartée, tous les corps stationnés dans l'Allemagne du sud, à savoir : les corps XIII, XIV, XV, dont les sièges de commandement sont à Stuttgart, Carlsruhe, Strasbourg, et les corps bavarois, dont les sièges de commandement sont à Munich et Wurtzbourg, seraient dirigés sur Haguenau et Strasbourg pour y être concentrés et former l'armée d'Alsace ». Major X...[FERRON (Théophile) (colonel)], *Les chemins de fer allemands...*, p. 13.

1860 et traduites en français en 1867¹. Mais contrairement aux propos de l'officier allemand et à ceux de la plupart des stratèges français qui insistent sur la trouée de l'Oise en cas de passage des Allemands par la Belgique, Ferron pense que l'armée allemande du Nord abordera la frontière française entre Montmédy et Sedan pour donner rapidement la main sur la Chiers à l'aile droite de l'armée centrale. Il envisage par conséquent la traversée du Luxembourg belge, non pas à pied mais au moyen des lignes de chemin de fer qui y sont présentes. Ferron suppose que l'usage des chemins de fer luxembourgeois sera assuré aux Allemands, soit par convention « présentée à la signature du Roi », soit par la passivité des Belges qui préféreront se retirer dans Anvers en attendant le secours des Anglais, comme l'indiquent les travaux importants effectués sur la Nèthe et le Rupel. Ferron est plutôt catégorique dans son jugement : « Nous avons la ferme conviction que, dans le cas d'une guerre entre la France et l'Allemagne, la partie méridionale de la Belgique serait traversée par l'armée allemande du Nord et les voies ferrées de la Belgique seraient mises à la disposition de cette armée. Quant à la neutralité du Luxembourg dont tous les chemins de fer sont déjà entre les mains des Allemands, il serait naïf de croire que les généraux allemands consentiraient à en tenir compte »². Même s'il évoque en passant la trouée de l'Oise, la ligne de bataille la plus probable pour Ferron est la voie ferrée Arlon – Luxembourg – Trêves. Les Allemands s'y déploieraient « en faisant usage de trois lignes à simple voie dirigées vers le sud et rattachant la grande artère Namur – Cologne aux places de Luxembourg, Thionville et Metz, à savoir : la ligne Cologne ou Duren – Euskirchen – Trêves ; la ligne Pepinster – Spa – Stavelot – Luxembourg ; la ligne Liège ou Namur – Neufchâteau – Virton »³.

Ferron propose de grands travaux ferroviaires afin d'améliorer la concentration française dans les régions menacées. Concernant la trouée de Stenay, il propose la construction d'un réseau de concentration d'une puissance extrême » pour faire arriver dans la région de Verdun, Rethel et Mézières, « toutes les troupes du sud-ouest, de l'ouest, du nord-ouest et du nord ». De même des quais nombreux de débarquement devraient être ménagés aux points

¹ Mr., *Frankreichs natürliche und künstliche Vertheidigungsmittel*, mit Anwendung der neuesten Grundsätze über Fortification, bei einem Kriege Deutschlands gegen Frankreich, von Mr., Oberstlieutenant i.P. des Generalquartiermeistersabtes, Leipzig, Geibel, 1860, VIII-153 p. ; Mr. (lieutenant-colonel de l'état-major général), *Considérations sur les défenses naturelles et artificielles de la France en cas d'une invasion allemande*, traduit de l'allemand par A. Bacharach, Paris, Tanera, 1867, 151 p. L'ouvrage est attribué par Philippe Boulanger au lieutenant-colonel Meyer. BOULANGER (P.), *La géographie militaire de la France...*, p. 32.

² Major X...[FERRON (Théophile) (colonel)], *Les chemins de fer allemands...*, p. 9.

³ Major X...[FERRON (Théophile) (colonel)], *Les chemins de fer allemands...*, p. 8.

d'aboutissement des diverses lignes de ce réseau »¹. La résistance sur la rive gauche de la Meuse entre Mézières et Dun serait appuyée par un mouvement offensif de l'armée française sur la rive droite, débouchant des côtes de Lorraine entre Dun et Verdun en direction de Montmédy et Longuyon. Ferron regrette d'ailleurs que Dun ne constitue pas la clef nord des fortifications de la barrière de l'Est car c'est là que les côtes de Lorraine sont coupées par la Meuse. La position de Dun fortifiée aurait assuré la liaison entre les armées situées sur les deux rives du fleuve. Toujours guidé par l'idée qu'il se fait du plan de guerre allemand, Ferron est plutôt critique sur les travaux réalisés jusqu'à présent par le Génie français dont il fait partie. Il aurait fallu selon lui privilégier les régions réellement menacées. Il ne comprend pas par exemple les raisons qui ont guidé le Comité de défense pour le maintien de Givet, tourné par la ligne de chemin de fer Charleroi – Mariembourg – Vireux alors que le matériel de cette place aurait pu être ramené bien plus utilement au nœud ferroviaire de Mézières². Ferron a connaissance des débats au sujet de l'avenir de cette dernière place qu'il aurait pour sa part fortifiée en priorité. Le reste des fortifications de la frontière nord ne l'intéresse guère. Plutôt que de fortifier Maubeuge, il aurait volontiers reporté l'ensemble de la ligne de défense sur la Somme : « Au nord de Maubeuge, il n'est plus possible, vu le grand nombre de lignes ferrées pénétrantes et les facilités de détournement données par le terrain, de constituer des fortifications d'arrêt de quelque utilité. C'est à la traversée de la vallée de la Somme, à Amiens, Peronne, que devraient être organisées les fortifications d'arrêt de toutes les lignes ferrées du Nord. La guerre de 1870-1871 a démontré que ces places d'arrêt, à cheval sur la vallée tourbeuse de la Somme, seraient en même temps des places de manœuvre de premier ordre si le théâtre de la guerre s'étendait dans cette région »³. Ferron défendait déjà cette idée dans un ouvrage publié en 1873, alors que la réorganisation du système défensif français n'en était encore qu'à ses balbutiements. Il préconisait alors le démantèlement de toutes les places de 1^{ère} ligne, à l'exception de la place de Lille qui pourrait encore jouer un certain rôle dans le cas d'une guerre au nord de la France⁴.

Dans les six mois suivants, Ferron développe son sujet dans un second article. En cas de guerre avec l'Allemagne, il envisage trois cas de figures possibles dont deux traitent d'une attaque allemande par le Nord avec violation des neutralités belge et luxembourgeoise. Le

¹ Major X...[FERRON (Théophile) (colonel)], *Les chemins de fer allemands...*, p. 19.

² Major X...[FERRON (Théophile) (colonel)], *Les chemins de fer allemands...*, p. 10.

³ Major X...[FERRON (Théophile) (colonel)], *Les chemins de fer allemands...*, p. 37.

⁴ FERRON (M.) (chef de bataillon), *Considérations sur le système défensif de la France*, Paris, Plon, 1873, p. 81.

premier cas envisagé est une attaque combinée contre le centre du dispositif français entre Verdun et Toul et contre l'aile gauche française entre Dun et Verdun. Les territoires belge et luxembourgeois seraient écornés. Comme dans l'article de juillet 1879, Ferron envisage une résistance française à partir des « côtes Lorraines ». Le deuxième cas de figure est une attaque allemande par la trouée de Charmes, qui ne concerne pas la Belgique. Enfin, la troisième possibilité est selon Ferron la plus simple et la plus probable. Les Allemands déplaceraient leur masse de manœuvre dans le Nord et attaqueraient massivement à travers les Ardennes en cherchant à contourner l'aile gauche française. Une contre-attaque française à partir de Verdun en vue de couper les lignes de communication ennemies avec Luxembourg et le Rhin serait en mesure de stopper l'aile marchante allemande. Ceci permettrait une attaque combinée vers le point faible du dispositif allemand dans la région de la Sarre en s'appuyant successivement au sud sur Toul puis sur Epinal¹.

Les articles de Ferron étaient-ils suffisamment sérieux pour susciter des craintes au sein du ministère français de la Guerre ? Ce n'est pas impossible car en octobre 1880, une reconnaissance détaillée du cours de la Semois entre Arlon et Florenville est réalisée par le capitaine d'artillerie Meunier, adjoint au comité d'Etat-major. Fait assez remarquable depuis la défaite de 1870 qui confine l'armée française à un rôle défensif, la reconnaissance est accompagnée d'une étude très précise d'un mouvement offensif français par la pointe sud du Luxembourg belge². Il faut noter le caractère singulier de l'étude car le capitaine d'artillerie Meunier aurait pu être chargé d'une simple reconnaissance générale de la Semois pour déterminer quelles dispositions prendre afin d'en interdire le passage à une armée allemande. La mission de Meunier semble répondre au cas envisagé quelques mois plus tôt par Ferron dans son article de juillet 1879, à savoir une ligne de bataille allemande Arlon – Luxembourg – Trêves. En effet, il s'agit pour Meunier de repérer quel serait le passage de la Semois le plus favorable pour réaliser une offensive française vers Arlon dans le flanc gauche d'une armée

¹ Major X...[FERRON (Théophile) (colonel)], *Etude stratégique sur la frontière du Nord-Est*, dans *Journal des Sciences Militaires*, janvier 1880, p. 49-68.

² SHD/DAT, 7N 1812, MEUNIER (capitaine d'artillerie), *Etude sur la vallée de la Semoy* (entre Arlon et Florenville). Les dernières pages de cette étude manquent. Le document est non daté mais il est accompagné de deux annexes datées. L'annexe 1 datée du 18 octobre 1880 est intitulée « Notice sur la Semoy ». Elle étudie le régime de la rivière et les points de passage. Le capitaine Meunier ajoute à la fin qu' « il a paru inutile d'étudier l'éventualité de la destruction de ses ponts : leur tablier est en général élevé au-dessus de l'eau, la portée des arches est faible ; ces ouvrages, très massifs, seraient fort difficiles à détruire et beaucoup plus faciles à réparer ». L'annexe 2 datée du 15 octobre 1880 s'intitule « Itinéraire d'Arlon à Florenville par Chiny ». Elle inventorie de façon très complète toutes les voies de communication et ressources de chacune des bourgades de la région. Enfin le dossier comprend une carte de Rehmann au 1/200.000. Les citations qui suivent sont tirées de ces documents.

allemande accoudée sur sa droite à Trèves. Les places de Montmédy et Longwy serviraient vraisemblablement de points d'appui à une pareille offensive française. Toutefois, l'étude ne précise pas si les Français chercheraient à pénétrer en Belgique les premiers ou s'ils répondraient à une attaque allemande dirigée vers la Semois.

Dans son étude, le capitaine Meunier s'intéresse uniquement à la partie de la Semois comprise entre Arlon et Florenville. Il note que d'Arlon où elle prend sa source jusqu'à Chantemelle, la Semois est un ruisseau qui traverse des prairies vaseuses et tourbeuses. Elle n'est pas franchissable en dehors de passages fixes et l'ennemi bien positionné sur la rive droite, en terrain découvert, pilonnerait aisément les Français débouchant par la forêt qui borde la rive gauche. De Chantemelle au confluent des Rulles, la vallée cesse d'être tourbeuse et la Semois est guéable en certains endroits grâce au lit de cailloux qui tapisse le fond de la rivière. Du confluent des Rulles à Etalle jusqu'à Chiny, la Semoy est franchissable partout et constitue un obstacle insignifiant jusqu'au confluent de la Vierre à Jamoigne. Enfin, en aval de Chiny, la rivière n'est guère traversable qu'en des points bien déterminés parce qu'elle prend le caractère « propre aux cours d'eau de l'Ardenne : lit de rocailles, cours rapide, vallée très étroite, pentes très abruptes et boisées ». Le passage entre Chantemelle et Chiny est donc le plus approprié. Mais, selon le capitaine Meunier, il est inutile de prendre en considération le secteur en aval de Termes puisqu'il faut aller à la rencontre de l'ennemi qui se tiendra vraisemblablement sur le plateau situé entre la Semois et les Rulles et ne se risquera guère au-delà s'il veut éviter d'être acculé sur ses arrières à la grande forêt de Chiny. Le secteur à considérer se situe donc entre Chantemelle et les Termes. Une analyse plus poussée affine encore la reconnaissance du capitaine Meunier. Il divise le secteur en quatre zones. Dans le premier secteur, entre Chantemelle et Sivry, la rive gauche est difficile et boisée, à l'exception de la clairière de Chantemelle. Même en admettant que les Français parviennent à déboucher sur la rive droite, l'ennemi possède encore de bonnes positions défensives à Hachy et risquerait de rejeter les Français dans les marécages. Dans le deuxième secteur, entre Sivry et Villers-sur-Semoy, la Semoy est guéable « partout où la couleur blanche du fond dénote la présence du gravier ». Les ponts sont au nombre de sept. La traversée est très facile. Cependant, à l'exception d'Etalle qui s'étend sur les deux rives, toutes les localités (Sivry, L'Enclos et Villers) se trouvent sur la rive droite, ce qui facilite le travail de la défense. Qui plus est, l'ennemi pourrait s'aider des nombreux ponts pour improviser des barrages rapides et augmenter ainsi la ligne d'eau. Le bourg d'Etalle lui-même, important pour ses ressources et voies de communication, est facilement défendable car l'artillerie française placée sur la rive

gauche au plateau de Fratin ne parviendrait pas à bombarder efficacement la bourgade en raison de la présence du bois de Sainte-Marie qui camoufle les abords de la localité. Qui plus est, à nouveau, l'ennemi peut se retirer au nord et adopter des positions solides sur le plateau de la rive droite. Le troisième secteur entre Villers-sur-Semoy et Breuvanne est la meilleure portion de la rivière pour attaquer l'ennemi :

« Le plateau de Han (entre Tintigny et Villers), prolongé vers Villers par des bois qui descendent jusqu'à la rivière, tient sous son feu le plateau de Marinsart, et en défend d'autant mieux l'accès à l'ennemi que le terrain y est complètement à découvert. Sous cette protection, l'occupation du plateau de Marinsart est facile, par la route de Tintigny à Ansart, qui traverse la Semoy et la Rulle. Le plateau occupé, Villers tombe de lui-même, au cas improbable où l'ennemi ne l'aurait pas encore évacué ; le pont du chemin de fer et le pont de Villers permettent aux troupes du plateau de Han de déboucher à leur tour, pour appuyer le mouvement de conversion à droite. Le plateau entre Semoy et Rulle, qu'il était si difficile d'attaquer de front, soit par Chantemelle, soit par Etalle, soit par tout autre point entre Chantemelle et Villers, se trouve abordé de flanc et presque sans lutte ».

Enfin si l'ennemi se tient dans le quatrième secteur entre Breuvanne et Termes, ce qui est peu probable, il est préférable de l'aborder à nouveau par la position Han – Tintigny – Breuvanne. Le capitaine fournit en annexe un « itinéraire d'Arlon à Florenville par Chiny » dans lequel il détaille toutes les voies de communication de la région entre Arlon et Florenville. Il fait remarquer que le secteur d'attaque mis en évidence dans son étude est très bien desservi à ce niveau :

« ...on doit faire ici remarquer, à l'avantage de la position Han – Tintigny – Breuvanne, combien il est facile d'arriver par les routes qui relient chacune de ces localités à Bellefontaine¹, nœud des chemins qui traversent le massif boisé entre la Semoy et le Ton. Quant aux communications parallèles, elles sont assurées par les deux routes Sainte-Marie – Bellefontaine – Saint-Vincent et Sainte-Marie – Tintigny – Breuvanne, cette dernière côtoyant la rivière et pourtant défilée des vues de la rive droite ».

Le capitaine Meunier note qu'il est difficile de prévoir davantage les opérations qui suivront. Le plateau entre Semoy et les Rulles une fois occupé, les Français seront maîtres de toute la ligne et libres de déboucher partout. Les détachements ennemis, éventuellement chargés de la défense des routes de la forêt des Ardennes, ne pourraient conserver leurs positions devant les attaques auxquelles ils seraient exposés sur leurs arrières.

¹ Localité très bien reliée à Montmédy.

L'étude du capitaine Meunier s'inscrit en l'occurrence dans la conception très large d'une irruption allemande par la trouée du Nord (trouée de Dun – Stenay) avec violation des territoires belgo-luxembourgeois. Bien entendu l'étude de cette trouée n'implique pas nécessairement la prise en considération du territoire belge. En cas de guerre, les Allemands pourraient se contenter de limiter le mouvement de leur aile droite à la vallée de la Chiers. C'est dans cette perspective qu'est réalisée en 1884 l'étude du colonel Grisot sur la trouée de Stenay¹. Cet avis est partagé par le chef d'escadron d'artillerie Cochard, directeur de l'école d'artillerie du 6^e corps, qui réalise en juillet 1889 un historique des places de Longwy et Montmédy depuis le Moyen Age jusqu'à leur rôle dans la guerre de 1870-1871. En se basant sur l'expérience de la dernière guerre où les Belges gardaient les débouchés de la Semois, l'officier français pense que les Allemands ne violeront la neutralité belge que s'ils étaient convaincus de remporter la victoire : « Actuellement le rôle qu'aurait à jouer cette partie de la frontière du Nord-est serait un rôle assez secondaire par suite de la neutralité de la Belgique. Les Allemands respecteraient-ils cette neutralité ? Non sans doute si après des premiers succès leur intérêt les poussait à une violation. Mais au début d'une guerre, alors que les chances seraient incertaines, leur prudence bien connue éviterait probablement tout acte qui serait de nature à augmenter le nombre de leurs ennemis »².

Les études de Grisot et Cochard conservées dans les archives sur la défense de la frontière nord semblent ici purement informatives. Elles ne sont guère révélatrices des orientations stratégiques du haut commandement français et font partie de ces documents statistiques conservés parce qu'ils contiennent des données de géographie militaire utiles pour la réalisation d'études ultérieures. C'est encore dans cette catégorie qu'il faut classer le travail d'hiver du commandant Clerc, du 8^e régiment d'infanterie, sur la trouée stratégique qui s'étend de Stenay sur la Meuse française à Trêves sur la Moselle. Ce long rapport est daté du 15 avril 1890. L'auteur y décrit avec un luxe de détails toutes les voies de communication de la région frontalière en débordant largement sur le sud de la province belge du Luxembourg. L'étude aurait pu passer inaperçue mais elle est remarquée par ses supérieurs précisément pour sa description géographique très précise. C'est pourquoi elle est versée au 3^e Bureau de l'Etat-major général. Selon le commandant Clerc, en cas de guerre, l'occupation de Luxembourg par les belligérants est inévitable. L'officier français pense qu'il faudrait

¹ SHD/DAT, 7N 1812, GRISOT (Colonel), *Etude sur la trouée de Stenay*.

² COCHARD (L), chef d'escadron d'artillerie, directeur de l'école d'artillerie du 6^e corps, *Etude sur la vallée de la Chiers : Montmédy-Longwy*, Châlons, le 22 juillet 1889, SHD/DAT, 7N 1812.

d'ailleurs s'y jeter hardiment dès le premier coup de canon afin d'interdire l'utilisation du nœud ferroviaire luxembourgeois à une armée allemande. Selon Clerc, il faudrait cependant éviter d'être rejeté sur Arlon par une contre-offensive allemande afin de ne pas compter les troupes belges parmi les troupes ennemies. Les passages soulignés dans la marge indiquent que les voies de communication ont tout particulièrement retenu l'attention des supérieurs de l'officier français. Clerc a en effet bien su mettre en évidence le caractère stratégique de la région Arlon – Luxembourg – Trèves :

« Il résulte de la composition de ce réseau que les Allemands ont de nombreuses voies ferrées permettant de jeter des troupes sur le Luxembourg tandis que les Français n'en ont que deux, celle de la Chiers et celle de Verdun (...) Si l'on examine ensuite les lignes transversales permettant des mouvements latéraux on trouve qu'il existe outre les lignes du Rhin, trois voies ferrées réunissant la région de Trèves à la Meuse belge. 1° par la Kyll, Euskirchen et Düren. 2° par la Sûre, Ettelbrück, Saint-Vith, Montjoie et Aix-la-Chapelle, 3° par Luxembourg, Arlon et la région Namur-Liège. Il en résulte donc l'importance indéniable de la région Luxembourg – Arlon – Trèves, qui tient toutes les voies ferrées réunissant la Moselle moyenne et la Meuse belge. Il faut aussi remarquer que la région Trèves-Conz correspond à trois grandes voies de concentration des allemands qui sont : la ligne de la Moselle, celle de la Kyll et celle de Saint-Vith et la Sure, que de plus elle est reliée par la ligne de la Sarre aux autres points de concentration des Allemands situés plus à l'Est »¹.

Cet intérêt pour les lignes de chemins de fer du Luxembourg n'est pas anodin et rencontre bien les nouvelles préoccupations des services de renseignements français, surtout depuis la création de la ligne de l'Eifel qui longe la frontière belge d'Aix-la-Chapelle à Saint-Vith et se prolonge en 1889 vers Trois-Vierges et Ettelbrück. Le travail du commandant Clerc a d'ailleurs été réalisé quelques mois après la jonction de la voie des Fagnes avec le réseau luxembourgeois.

B. Le point de vue allemand : le long règne de Moltke (1870-1888)

1. La crainte d'une revanche française, les carences de l'armée belge et l'« incident Lahure » (1873-1875)

Alors que la France n'a même pas encore commencé ses travaux de réflexion sur son nouveau système défensif après la perte de l'Alsace et de la Lorraine, alors que la réorganisation de son

¹ SHD/DAT, 7N 1163, *De Stenay à Trèves*, Travail d'hiver de M. le Commandant Clerc, 8^e régiment d'infanterie, Saint-Omer, le 15 avril 1890,

armée n'en est qu'à ses balbutiements, Moltke est déjà à l'ouvrage. En janvier 1873, il voit poindre en France, dans la presse d'opinion et les milieux politiques, une volonté de revanche. « Dans un proche avenir, la France cherchera à récupérer même sans aides, ce qu'elle a perdu »¹. Le mémoire de Moltke rédigé à cette date envisage une guerre contre la France seule. Le passage par la Belgique y occupe une place privilégiée à cause des remaniements récents des frontières : « Dans les Chambres belges même, il a été mis en évidence qu'après la perte de Metz et Strasbourg, la France est nécessairement obligée d'emprunter le chemin de la Belgique pour gagner l'Allemagne. Cependant, note encore Moltke, la réforme de l'armée dans ce pays a avorté et il ne faut pas compter sur une résistance sérieuse de cette dernière sur le théâtre des opérations »². Cette remarque assassine sur la réforme manquée du système militaire et la faiblesse conséquente de l'armée belge est la première d'une longue série. Moltke revient ensuite comme dans ses mémoires précédents sur l'intérêt des fortifications anversoises et la perspective d'une invasion française en Belgique. La position du réduit belge ne lui convient pas. En lui substituant Liège et Namur, les Belges auraient permis une aide directe des Allemands. Tout au plus les Belges peuvent-ils espérer l'envoi de quelques bataillons anglais à Anvers, qui viendront avant tout protéger les « intérêts commerciaux » de l'Angleterre. Cependant les Français, malgré les sympathies d'une partie de la population francophone, ne peuvent espérer s'emparer de la Belgique aussi longtemps que la Prusse ne sera pas vaincue. Pour atteindre le Rhin et Cologne, en longeant la Meuse, la France devra distraire une partie de ses troupes devant Anvers et Bruxelles³.

Le fait nouveau par rapport aux mémoires passés est que l'Allemagne est désormais maîtresse de la position de Metz : « Maintenant, la distance qui sépare Metz de la Meuse, n'est pas plus grande que depuis Mézières ou Valenciennes. Nous pourrions donc toujours au moment opportun apparaître à Liège ou à Aix-la-Chapelle avec les forces nécessaires. Si la rupture de la neutralité [belge] s'avère probable pendant les transports et les premiers mouvements de rassemblement, comme le laisserait présumer une forte concentration vers Laon ou en avant,

¹ MOLTKE, AW, III, p. 79.

² MOLTKE, AW, III, p. 80 ; A plusieurs reprises au sein des Chambres belges sera effectivement épinglé le discours prononcé par Thiers, chef du pouvoir exécutif, dans la séance de l'Assemblée nationale de France du 18 mai 1871 : « Il n'y a pas d'intérêt militaire à traverser le Luxembourg. Il faudrait que nous fussions bien aveugles pour tenter de traverser une contrée ou nous trouverions la redoutable place de Luxembourg occupée par l'ennemi. La voie, c'est celle de Sambre et Meuse, il n'y en a pas d'autre ». MAEB, IND, II, Note du département politique insérée dans le dossier à la date du 18 mai 1871.

³ MOLTKE, AW, III, p. 80.

nous aurons toujours sous la main un ou deux corps à Trèves, qui constituent soit une réserve pour une offensive à l'Ouest, soit l'avant-garde d'un mouvement de retrait vers le Nord »¹.

En novembre 1874, la parution du livre du baron Lahure sur le service des Etats-majors en campagne donne du grain à moudre à la presse d'opinion. Aux accents de l'anticlérisme prussien s'ajoutent alors des réclamations contre les insuffisances défensives de l'armée belge en 1870, accusée de ne pas avoir fait son devoir en laissant passer les Français. Les Allemands fondent essentiellement leur reproche sur une note de bas de page provocatrice figurant au début de l'ouvrage de l'officier belge, comme un pied-de-nez à sa hiérarchie. On y apprend que l'armée belge a, sur ordre, volontairement laissé un espace entre elle et la frontière².

Ces renseignements sont conformes en effet aux instructions du général Chazal du 26 août 1870, qui ordonnaient de laisser un espace de un ou deux kilomètres entre les troupes belges et la frontière³. La polémique éclate en novembre 1874, alors que le capitaine Lahure a fait une large publicité de son ouvrage dans les journaux et qu'il a pris soin de l'envoyer aux personnalités militaires les plus en vue du moment. Figurent au nombre des destinataires le vainqueur de Sedan, Moltke lui-même⁴. Fin novembre 1874, un correspondant bruxellois de la *National-Zeitung* prétend que le Gouvernement allemand a fait une démarche officielle auprès du Gouvernement belge pour obtenir une clarification sur les affirmations avancées par Lahure⁵. En réalité, aucun contact de ce genre n'a jamais existé. Le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères allemand Bernhard von Bülow considère même la polémique comme « un incident qui n'a existé que dans l'imagination de certains correspondants de journaux »⁶. L'ambassadeur anglais alerté par l'affaire ne croit pas non plus à la thèse d'une démarche diplomatique allemande. En revanche, de façon plus lucide, il pense que l'Allemagne est inquiète du réarmement français et que l'incident Lahure a fourni l'occasion à certains

¹ *Ibidem*.

² LAHURE (Auguste), Baron, capitaine E.M.B., *Direction des armées. Note sur le service des états-majors en campagne et en temps de paix*, Bruxelles, Weissenbruch, Muquardt, 2 vol., 1875, p. 10-12 et p. 57.

³ « Aucun officier, sous-officier ou soldat, sous quelque prétexte que ce soit, ne pourra franchir la frontière ni même s'en approcher à plus de un ou deux kilomètres, ni dépasser les avant-postes ». Chazal aux commandants des deux corps de l'armée d'observation, Quartier général à Namur, le 26 août 1870, MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 72 : Instructions données en 1870 par Chazal et Guillaume.

⁴ Ainsi une note du ministère de la Guerre envoyée au ministère des Affaires étrangères en avril 1875 indique-t-elle : « Le livre de Monsieur Lahure doit être bien connu en Prusse. L'auteur m'a montré une lettre de remerciement de M. de Moltke à qui il avait envoyé son livre ». MAEB, IND, II, Ministère de la Guerre à ministère des Affaires étrangères, direction des armées, avril 1875.

⁵ NA-UK, FO 10/349, Lumley (Bruxelles) à Derby (Londres), le 29 novembre 1874.

⁶ MAEB, IND, II, de Pitteurs Hiegaerts (Berlin), à d'Aspremont-Lynden (Bruxelles), le 5 décembre 1874.

officiers allemands de prendre contact avec des officiers belges – dont un note Lumley est « attaché à la personne du Roi » – pour les presser d’améliorer leur système militaire¹.

Il n’empêche, l’ « incident-Lahure » anime la presse militaire au cours des mois qui suivent. Le numéro de décembre de la *Militair-Literatur Zeitung*, après avoir parcouru le livre de Lahure, accuse les Belges de ne pas avoir fait leur devoir en 1870. Selon le journal allemand, l’armée belge était obligée de soutenir l’armée allemande, qui aurait dû être assimilée le 1^{er} septembre 1870 à une armée de secours puisque le territoire belge avait été violé en premier lieu par les troupes françaises. Divers articles allemands déclarent dans la foulée que la Belgique n’était tout simplement pas capable à l’époque de faire respecter sa neutralité. Les reproches allemands s’inscrivent en réalité dans le cadre d’une campagne de presse plus vaste, alimentée par le *Kulturkampf* allemand, contre l’influence de l’Eglise en Allemagne et contre certaines pressions de l’Eglise belge à cet égard². Ainsi la *National-Zeitung* du 17 décembre 1874 affirme-t-il à propos du supposé laxisme belge de 1870 que « cette singulière stratégie trouve bien son explication dans le caractère clérical qu’avait le ministère et qu’il a encore aujourd’hui »³.

L’incident Lahure secoue assez bien le milieu militaire belge. D’abord pour une tout autre raison que les fameux passages sur la campagne de 1870. Au mois de novembre 1874, Lahure est accusé par le capitaine Crousse, professeur à l’école de guerre, d’avoir plagié son propre cours pour rédiger son ouvrage⁴. Ce n’est que dans un second temps que l’ouvrage de Lahure attire l’attention des autorités à cause de ses affirmations osées sur le commandement maladroit de l’armée belge en 1870. *La Belgique militaire* s’emploie à réfuter en décembre 1874 ces allégations largement reprises dans la presse allemande. Les écrits imprudents de Lahure lui seront vivement reprochés par la suite. Son départ de Bruxelles pour Gand est vraisemblablement une punition pour sa trop grande indépendance d’esprit⁵.

¹ NA-UK, FO 10/349, Lumley (Bruxelles) à Derby (Londres), le 29 novembre 1874.

² Voir les dossiers spéciaux aux Affaires étrangères belges : *Incident germano-belge*, 1871-1876.

³ MAEB, IND, II, de Pitteurs Hiegaerts (Berlin), à d’Aspremont-Lynden (Bruxelles), le 18 décembre 1874.

⁴ DUCHESNE (A.), *Dernier héritier d’un nom militaire illustre... Le colonel d’état-major baron Auguste Lahure (1835-1891)*, dans *Carnet de la Fourragère*, XIV-7, 1962, p. 488-507 ; L’attaché militaire français rapporte également la polémique à son commencement. Il note également, sans avoir pu se procurer l’ouvrage, que des passages sont épinglés par la presse. Nous n’avons pas trouvé d’autre rapport français sur le sujet. SHD/DAT, 1M 1453, Hepp (Bruxelles) à Etat major général du ministre de la Guerre, 2^e Bureau, le 27 novembre 1874.

⁵ DUCHESNE (A.), *Dernier héritier d’un nom militaire illustre...*, p. 488-507; XIV-8, 1963, p. 555-572. Dans une lettre au ministère des Affaires étrangères, le ministre de la Guerre le général Thiebault déclare : « En se permettant de telles appréciations, le capitaine Lahure a posé un acte de légèreté des plus répréhensibles, et j’ai

L' « incident Lahure » continue à alimenter la chronique militaire par la suite. Dans son numéro de mars 1875, la *Militair Zeitung* persiste et signe en commentant l'ouvrage anonyme de Brialmont sur la situation politique et militaire des petits états paru dans *La Belgique militaire*¹. Dans ce commentaire décernant à la fois éloges et reproches, la feuille allemande revient dans sa conclusion sur les événements de 1870 :

« Nous ajouterons encore d'une façon générale, que l'armée d'un pays neutre doit absolument partager le sort de l'armée de secours. Après la bataille de Sedan, l'armée belge n'a pas agi de cette manière à l'occasion des violations de frontières commises par des Français, ainsi que Lahure l'a démontré tout récemment. Il est aussi connu que des Prussiens faits prisonniers par des Français et amenés par eux sur le territoire belge, ont en vain demandé à l'armée neutre de faire son devoir »².

Manifestement mal intentionné, l'article continue sur le même ton en réclamant un meilleur traitement de la population flamande du pays, malmenée par les francophones de Belgique. *La Belgique militaire* réplique par un article où elle met en exergue les ordres transmis aux commandants des troupes belges positionnées à la frontière, preuve probante à ses yeux de la loyauté belge. La Belgique cite ainsi une partie des instructions de Chazal transmises le 26 août aux commandants des deux corps d'armée où il est spécifié que les troupes belges devaient inviter « courtoisement » les troupes étrangères « à se retirer ou à déposer les armes ». *La Belgique militaire* fait preuve d'une mauvaise foi exemplaire puisqu'elle ne cite pas le début des instructions de Chazal ordonnant précisément aux soldats belges de se trouver au moins à un ou deux kilomètres de la frontière et de ne pas dépasser les avant-postes³. En mai 1875, l'affaire continue de susciter les commentaires, y compris dans les milieux diplomatiques, puisque l'ambassadeur belge Nothomb demande de Berlin que la direction politique lui fournisse une brochure dont on lui a parlé qui déclare qu'en 1870, l'armée belge n'aurait pas été en état de défendre la neutralité du pays. « Veuillez m'édifier à cet égard »⁴.

pris à son égard des mesures qui lui ont fait comprendre qu'il avait encouru le blâme et la défaveur du Gouvernement ». MAEB, IND, II, Thiebauld à d'Aspremont Lynden, Bruxelles, le 16 mai 1875.

¹ [BRIALMONT (A.)], *Situation politique et militaire des petits Etats et particulièrement de la Belgique*, Bruxelles, 1874, 110 p. Supplément à *La Belgique militaire*, 20 septembre 1874-1^{er} novembre 1874.

² *Militair-Zeitung*, mars 1875, traduction de *La Belgique militaire*, 25 avril 1875, p. 502.

³ *La Belgique militaire*, 25 avril 1875, p. 503.

⁴ MAEB, IND, II, Nothomb (Berlin), à d'Aspremont Lynden (Bruxelles), le 1^{er} décembre 1875.

Les interrogations de Nothomb sont loin d'être bénignes. En réalité, les « révélations de Lahure » rencontrent un fort courant d'opinion dans les plus hautes sphères allemandes qui sont persuadées en 1875 que la France désire la revanche et que la guerre est sur le point d'éclater. Dans ce cadre, des personnalités comme Bismarck ou Moltke craignent que n'émerge en France une alliance du trône et de l'autel tournée contre l'Allemagne luthérienne. En cas de guerre, le gouvernement catholique de Belgique pourrait faire alliance avec la monarchie française restaurée avec toutes les possibilités stratégiques que cela impliquerait¹. Le 31 avril 1875, au cours du dîner donné par l'ambassadeur de Russie à l'occasion de la fête de l'Empereur Alexandre II, le Baron Nothomb aborde le maréchal de Moltke. Ce dernier tient des propos très alarmistes au ministre belge. Il lui annonce qu'une guerre franco-allemande est à craindre pour les mois à venir. « Par un vote qui a passé inaperçu, confie-t-il à Nothomb, l'effectif de l'armée française sera augmenté de 140.000 hommes. (...) Les puissances devraient se concerter et s'enquérir sérieusement des intentions de la France ; elles ne remplissent pas leur devoir, l'Angleterre notamment »². Au cours du même dîner, Nothomb s'entretient avec le secrétaire d'Etat von Bulöw. Ce dernier communique au ministre belge un avertissement assez grave de Bismarck : « Le Chancelier, que son refroidissement a retenu chez lui, m'a chargé de vous dire que votre Roi doit plus que jamais s'occuper de son armée ; la Belgique sera peut-être plus tôt qu'elle ne le pense dans le cas de défendre sa neutralité ; elle doit avant tout compter sur elle-même »³. Nothomb prend les paroles de Moltke et de Bülow très au sérieux. Si la Belgique devenait suspecte à l'Allemagne, l'existence du pays pourrait se trouver compromise. Le ministre belge fournit à cet égard des renseignements sur la manière dont les milieux militaires allemands envisagent la guerre prochaine :

« Les militaires allemands sont convaincus que la France ne peut se procurer une trouée pour s'attaquer avec quelque chance de succès au cœur de l'Allemagne qu'en violant la neutralité belge ; si la Belgique est impuissante ou suspecte, l'Allemagne

¹ *Die grosse Politik der europäischen Kabinette (1871-1914)*, I, p. 269 [abrégé désormais de la façon suivante DGP]; DEBELAK (J.), *Die Neutralität der Schweiz und Belgiens in einem französisch-deutsche Kriege*, dans *Oesterreichische militärische Zeitschrift*, 1875, I, p. 159-185 ; Pour une approche documentaire de la question, HERZFELD (Hans), *Die deutsch-französische Kriegsgefahr von 1875* (Forschungen und Darstellung aus dem Reichsarchiv, Heft 3), Berlin, Mittler und Sohn, 1922, 58 p. ; DEMOULIN (R.), *La Belgique et la crise internationale de 1875*, in BRAIVE (G.) et LORY (J.) (dir.), *L'Eglise et l'Etat à l'époque contemporaine : Mélanges dédiés à la mémoire de Mgr Aloys Simon*, Bruxelles, Facultés Universitaires Saint-Louis, 1975, p. 149-176.

² MAEB, Incident germano-belge, III, Nothomb (Berlin) à d'Aspremont Lynden (Bruxelles), le 1^{er} mai 1875,

³ *Ibidem*.

préviendra la France en occupant la première notre territoire. Si vous en doutez, relisez l'histoire de la guerre de 7 ans »¹.

Afin de clore « l'incident Lahure » et ses corollaires fâcheux, le ministre de la Guerre belge le général Thiebault renseigne la direction politique des Affaires étrangères sur le livre du baron Lahure. Thiebault affirme pour sa part l'attitude impeccable de l'armée belge lors de la guerre franco-allemande ; il réclame d'ailleurs au passage que le ministre de Belgique à Berlin défende l'honneur de l'armée belge « à chaque fois que l'occasion s'en présentera »². Il est significatif cependant que la réponse envoyée à Nothomb tronque les passages les plus problématiques de l'ouvrage de Lahure, en ne recopiant à l'attention de Nothomb que la fin du passage tendancieux. Ainsi, le ministre de la Guerre fait l'impasse sur le passage essentiel de la citation, celui sur le repli des avant-gardes belges face aux échappés de Sedan. Il n'est pas impossible que cet oubli soit volontaire, afin justement de ne pas attirer l'attention de Nothomb sur la journée critique du 1er septembre³.

Du côté français, le livre de Lahure est relativisé⁴. Si l'ouvrage du capitaine Lahure a suscité tant de commentaires en Allemagne, c'est sans doute aussi parce qu'il est paru au plus mauvais moment, alors que les milieux militaires allemands commentaient avec crainte la rapidité du réarmement français et déploraient parallèlement la faiblesse militaire belge. A ce niveau les renseignements de Nothomb sont très fiables et méritent toute notre attention. Dans le courant du mois de mai, Moltke rédige effectivement un mémorandum dans lequel le territoire belge est au centre de ses considérations politico-stratégiques. Dans ce mémorandum, il affirme bien que seul le passage par la Belgique peut offrir à la France une chance de succès en cas de conflit. Ainsi, Moltke considère que la concentration allemande très importante entre Metz et le pied des Vosges est protégée en partie grâce à la neutralité de la Belgique qui couvre son flanc droit. Pour cette raison, plus l'armée belge sera faiblement organisée, plus la France sera tentée de pénétrer sur le territoire belge pour menacer l'Allemagne de ce côté. Le chef de l'Etat-major général se demande dans ce cas si l'Angleterre aura encore la force et la volonté d'intervenir sur le continent. Tout au plus la flotte anglaise offrira un soutien pour la protection des côtes allemandes. Dans l'esprit de Moltke, il n'est pas impossible que le cabinet ultramontain de Bruxelles fasse cause commune

¹ *Ibidem.*

² Thiebault, ministre de la Guerre à d'Aspremont Lynden, Bruxelles, le 16 mai 1875, MAEB, IND, II.

³ *Ibidem.*

⁴ SHD/DAT, 1M 1453, Hepp (Bruxelles) à Etat major général du ministère de la Guerre, 2^e Bureau, le 27 novembre 1874,

avec la France de Mac Mahon tentée par la restauration monarchique. « La Belgique assisterait alors paisiblement à l'évolution de la situation retranchée dans Anvers ou elle pourrait se joindre à nos ennemis »¹. Moltke note cependant que l'occupation de la Belgique ne se ferait pas sans mal, en raison de l'opposition des partis libéraux et de la population flamande. Des villes comme Bruxelles, Liège et Namur devraient être occupées. Selon Moltke, la France pourrait procéder de deux façons. Soit elle accumulera discrètement des troupes dans la région Valenciennes – Avesnes, soit elle traversera immédiatement le territoire belge. Quoiqu'il en soit, poursuit le stratège, une armée française ne pourra guère se rassembler devant Aix-la-Chapelle avant le 25^e jour de la mobilisation, « même avec l'aide des voies de chemins de fer passant par Liège et Hasselt »². L'invasion de la Belgique est par conséquent une opération qui doit se préparer et qui mobilisera des troupes nombreuses qui ne pourront être employées à la défense de la France. C'est là la faiblesse d'un pareil dispositif. C'est pourquoi Moltke se propose le cas échéant de prendre l'offensive le plus rapidement possible en traversant la Moselle en direction de Paris. La rapidité du système de mobilisation allemand permettra à l'armée de pénétrer en France dès le 17^e jour et d'atteindre Châlons sur la Marne le 25^e jour. Pour cette opération, deux ou trois corps d'armées seront nécessaires tandis que le reste des troupes sera envoyé plus au nord pour protéger la région de Cologne³. On remarquera au passage qu'il n'est pas question dans ce mémorandum de mai 1875 d'un quelconque passage allemand par la Belgique. Sans doute Moltke et Bismarck ont-ils voulu faire peur aux Belges afin de les pousser à renforcer leur organisation.

Ces hauts cris allemands de 1875 sont réellement contre-productifs car ils retournent finalement les inquiétudes belges contre leurs auteurs. Nothomb craint forcément une campagne préventive de la part de l'Allemagne. Selon lui, la prétendue menace française pourrait avoir été formulée pour justifier une entrée des troupes allemandes en Belgique. Nothomb affolé communique directement l'information à Bruxelles mais aussi au ministre d'Angleterre Russel afin qu'il prévienne son Gouvernement⁴. A Bruxelles, le ministre d'Angleterre Lumley est directement mis dans la confidence⁵. Les Anglais se renseignent

¹ *Betrachtung vom Mai 1875 über ein Vorgehen des französische linken Flügels durch Belgien*, in MOLTKE, AW, III, p. 85-86

² *Ibidem*.

³ *Betrachtung vom Mai 1875 über ein Vorgehen des französische linken Flügels durch Belgien*, in MOLTKE, AW, III, p. 85-86 ; SCHMERFELD (Ferdinand von) (Oberstleutnant a.D.), *Die deutschen Aufmarschpläne 1871-1890*, Berlin, Mittler, 1929, p. 55-56.

⁴ Russel (Berlin) à Derby (Londres), le 1^{er} mai 1875, in Lord NEWTON, *Lord Lyons. A record of British diplomacy*, Londres, 1913, II, p. 73.

⁵ NA-UK, FO 10/359, Lumley (Bruxelles) à Derby (Londres), le 3 mai 1875.

dans les jours qui suivent sur le degré de préparation de l'armée belge¹. Mais le *Foreign Office* cherche avant tout à calmer le jeu. Lord Derby craint que la Belgique n'amplifie démesurément les sirènes allemandes. Il confie ses appréhensions à Russel qui côtoie Nothomb à Berlin : « A en juger par les rapports que Nothomb envoie à son Gouvernement, il a été complètement terrifié et est prêt à conseiller l'acceptation sans conditions des propositions allemandes »². La tension retombe finalement lorsque la Belgique, de concert avec l'Angleterre et la France, interprète la démarche de Moltke et de Bismarck comme une manœuvre pour faire vaciller le Gouvernement catholique belge et obtenir son remplacement par les libéraux anticléricaux³.

La crise franco-allemande de 1875 a aussi suscité l'inquiétude du *War Office*. Ce dernier étudie sérieusement peu de temps après la meilleure façon d'aider la Belgique en cas de guerre entre les deux grandes Puissances. Le 13 novembre 1875, le *Foreign Office* transmet à Lumley une demande du *War Office* pour obtenir du Gouvernement belge l'accueil du Lieutenant Colonel Home et de deux officiers dans les fortifications et les établissements militaires du pays. Ils sont chargés d'étudier « certaines questions connectées avec l'armée et les ouvrages de défense de ce pays [Belgique] »⁴. Des termes édulcorés pour désigner ce qui est bien une mission secrète confiée à trois officiers de l'*Intelligence Department* du *War Office*⁵. Quoique le Gouvernement Belge ait déjà accordé à plusieurs reprises par le passé les autorisations nécessaires à des officiers anglais en visite en Belgique, le ministre des Affaires étrangères belges Jules Malou demande expressément au *Foreign Office* que les officiers anglais ne portent pas ostensiblement leur uniforme, ce qui pourrait créer des problèmes diplomatiques avec les attachés allemands et français qui sont très susceptibles sur ce genre de question. Malou rappelle la visite du Duc de Wellington « in full uniform » qui avait causé à l'époque beaucoup d'ennuis au Ministère⁶. Une fois ces précautions prises, l'accueil des officiers anglais n'en est pas moins jugé « plus que chaleureux » par le *Foreign Office* qui demande de remercier les autorités belges pour leur gentillesse⁷. Le résultat de cette mission

¹ NA-UK, FO 10/359, Lumley (Bruxelles) à Derby (Londres), 9 et 14 mai 1875.

² Derby (Londres) à Russel (Berlin), le 3 mai 1875, in Lord NEWTON, *Lord Lyons. A record of British diplomacy*, Londres, 1913, II, p. 73.

³ MAEB, Incident germano-belge, III, Beyens (Paris) à d'Aspremont Lynden (Bruxelles), le 5 mai 1875 ; THOMAS (D.H.), *The Garantee of Belgian Independence...*, p. 345.

⁴ NA-UK, FO 10/356, *Foreign Office* (Londres) à Lumley (Bruxelles), le 13 novembre 1875.

⁵ THOMAS (D.H.), *The use of the Scheldt...*, p. 452 ; WULLUS-RUDDIGER, *La Belgique et l'équilibre européen. Documents inédits*, Paris, Berger-Levrault, 1935, p. 271.

⁶ NA-UK, FO 10/360, *British Legation* (Bruxelles) à Derby (Londres), le 26 novembre 1875.

⁷ NA-UK, FO 10/368, *Foreign Office* (Londres) à Lumley (Bruxelles), le 23 février 1876.

n'est pas vraiment à l'avantage de la Belgique, qui espérait sans doute que son accueil toujours cordial à l'égard des Anglais soit récompensé par la promesse de l'envoi d'un corps expéditionnaire britannique à Anvers en cas de guerre franco-allemande. Le rapport du *War Office* envoyé au sous-secrétaire d'Etat le 8 juin 1876 indique des solutions complètement différentes :

« (...) la vraie méthode pour protéger la Belgique de la France est d'agir contre la France sur le littoral de la Manche et si l'Allemagne est l'agresseur, en attaquant ce pays par le Danemark »¹.

Tous ces bruits de guerre sont en définitive suffisamment crédibles pour susciter des inquiétudes dans la plupart des capitales concernées. Au début du mois de mai 1876, Léopold II rencontre Guillaume 1^{er} à Wiesbaden. Alors que Léopold II n'est pas encore rentré en Belgique, l'attaché militaire français apprend avec stupéfaction que le Roi des Belges a invité depuis l'Allemagne le ministre de la Guerre le général Thiebauld « à une reconnaissance militaire détaillée de la région s'étendant, au sud, le long du cours de la Sambre et de la Meuse, de Charleroi par Namur et Huy à Liège, et vers le nord, par Bruxelles jusqu'à Anvers ». L'étude de ce terrain doit s'attacher surtout « à la description des voies de communication, des localités et de leurs ressources pour le logement ou le cantonnement des troupes ainsi que de toutes les positions susceptibles d'être utilisées pour la défensive ». Le général Libois, chef d'état-major de la 1^{ère} circonscription militaire à Anvers est chargé de cette lourde mission. Huit officiers sont désignés pour être employés aux travaux de reconnaissance ordonnés par le Roi. En outre, une commission composée de deux ingénieurs des chemins de fer de l'Etat et d'un capitaine d'Etat-major, est constituée au ministère de la Guerre pour étudier toutes les questions relatives au tracé des lignes de chemins de fer belges et aux conditions du transport des troupes, « spécialement en vue des mouvements à exécuter dans les limites du terrain à reconnaître »². A la même époque, le général Séré de Rivières achevait son mémoire sur la défense de la frontière Nord. En 1875-1876, le rôle de la Belgique en cas de guerre franco-allemande était donc bien au centre des préoccupations de Londres, Bruxelles, Paris et Berlin.

¹ NA-UK, FO 10/374, A *War Office* official, signature illisible, au sous-secrétaire d'Etat, le 8 juin 1876.

² SHD/DAT, 1M 1453, Hepp (Bruxelles) à de Cisse (Paris), le 10 mai 1876 ; DUCHESNE (A.), *L'armée et la politique...*, p. 400 ; VANDEPLAS (A.), *A propos d'un voyage de Léopold II en Allemagne*, in *Zaire*, XI, 1956, p. 379-386.

2. Une absence manifeste d'intérêt pour le territoire belge

Après cet épisode, le jeu des alliances européennes dans le contexte de la crise d'Orient de 1876-1878 font craindre à Moltke un isolement allemand au cœur de l'Europe. Entre 1877 et 1880, le chef d'état-major allemand rédige une série de cinq mémoires dans lesquels il envisage une guerre soit contre une alliance franco-autrichienne, soit contre une alliance franco-russe¹. Il est vraisemblable que Moltke cherche avant tout à convaincre l'Empereur et Bismarck de l'opportunité d'une alliance germano-autrichienne non seulement sur le plan diplomatique mais aussi sur le plan militaire. Moltke craint par-dessus tout les conséquences stratégiques d'une alliance franco-russe. La double alliance germano-autrichienne est bien scellée en 1879 mais elle ne prévoit pas de conversations techniques. Bismarck y est opposé parce qu'il caresse un objectif plus large encore : l'alliance des trois Empereurs qui sera effectivement conclue en 1881. Ces mémoires militaires de Moltke ressemblent moins à des plans de guerre qu'à des réflexions politico-stratégiques, sans doute destinées à alerter Guillaume Ier et Bismarck. Que ce soit contre une alliance franco-autrichienne ou contre une alliance franco-russe, l'Allemagne ne dispose pas manifestement des moyens militaires suffisants pour réagir². Dans ceux-ci, le territoire belge n'est évoqué qu'une fois pour spécifier que la neutralité belge sera respectée par la France. Tout indique que c'est l'opinion générale de Moltke durant cette période. Dans les deux cas – alliance franco-autrichienne et alliance franco-russe – Moltke imagine l'armée allemande dans une position défensive face à la France, à l'exception d'un mémoire réalisé en février 1877. Dans le cas d'une alliance franco-autrichienne, Moltke propose d'abord de vaincre l'Autriche avant de se retourner contre la France. Moltke suppose que la France empruntera la voie classique entre Metz et Strasbourg pour traverser le Rhin à Mannheim³. Dans ses considérations de décembre 1878 à propos d'une guerre contre la France et l'Autriche, Moltke indique que la France ne cherchera pas à violer la neutralité belge ou suisse pour ne pas s'attirer des « complications politiques et matérielles »⁴.

¹ MOLTKE, AW, III, p. 90-108.

² Legationsrat Otto von Bulow (Stettin) à Auswärtiges Amt (Berlin), télégramme du 16 septembre 1879, *DGP*, III, p. 75 ; Bismarck (Metz) à Guillaume Ier (Berlin), le 24 septembre 1879, *DGP*, III, p. 97 ; Moltke (Fribourg) à Guillaume Ier (Baden-Baden), le 10 octobre 1879, *DGP*, III, p. 221 ; BRIDGE (F.R.) et BULLEN (R.), *The Great Powers...*, p. 210-211 ; ZUBER (T.), *Inventing...*, p. 76.

³ *Denkschrift vom Januar 1877 (Krieg mit Österreich und Frankreich) ; Betrachtungen vom Dezember 1878 über einen Krieg gegen Frankreich und Österreich*, in MOLTKE, AW, III, p. 90-92 et p. 95-98.

⁴ MOLTKE, AW, III, p. 96.

Moltke ne propose d'adopter une stratégie offensive à l'ouest que dans un son premier mémoire de 1877 dans lequel il envisage une alliance franco-russe. Il reconnaît déjà que les fortifications du Rhin offriraient une bonne ligne de défense mais il craint la rapidité de la mobilisation française. Le plan envisagé par Moltke est ambitieux, pour ne pas dire invraisemblable, car l'Allemagne doit chercher à livrer une bataille décisive contre la France dès la troisième semaine pour se retourner ensuite contre la Russie à l'aide des chemins de fer. Moltke pense d'ailleurs qu'il sera difficile d'atteindre Paris en si peu de temps, c'est pourquoi il propose dans son mémoire de signer un traité séparé avec la France, même sur la base du *statu quo ante-bellum*¹. La France revancharde accepterait-elle après trois semaines de combat seulement de ne pas chercher à récupérer l'Alsace-Lorraine ? C'est peu probable².

Dans les deux autres mémoires qui traitent d'une alliance franco-russe, Moltke propose plutôt de commencer les opérations par une offensive contre la Russie. Les raisons sont multiples. Dans son mémoire d'avril 1879 il prend d'abord acte du fait que les fortifications françaises sont désormais trop fortes sur la frontière pour espérer une victoire rapide. Il pense aussi que la ligne du Rhin et ses puissantes fortifications permettront d'offrir une résistance assez longue, sans mobiliser pour autant un grand nombre de troupes, ce que ne permet pas la frontière orientale de l'Empire. Les XIV^e, XV^e, VIII^e et XIII^e corps avec la 25^e division seront utilisés pour la défense du Rhin. Les fortes garnisons de Metz et Strasbourg offriront une réelle efficacité offensive et une première résistance sérieuse sur la rive droite du Rhin. Moltke espère cependant que l'Autriche, même si elle ne s'allie pas à l'Allemagne, conservera la neutralité³. Une double alliance défensive germano-autrichienne est finalement conclue le 7 octobre 1879. Moltke est ravi mais il écrit cependant trois jours plus tard à Guillaume I^{er} – toujours en pleine négociation technique avec l'Autriche à Baden-Baden – qu'elle ne serait utile à l'Allemagne qu'en cas de guerre contre le Russie. Dans ce cas de figure idéal les forces de la Russie seraient divisées en deux face aux troupes germano-autrichiennes qui s'uniraient alors pour une offensive décisive en Russie. Ce qui est une bonne chose, ajoute Moltke, puisque à l'est, l'Allemagne ne dispose pas comme à l'ouest d'une véritable ligne de défense et doit protéger sa frontière avec beaucoup de troupes. L'alliance austro-allemande permettra ainsi d'envoyer à l'ouest les 100.000 hommes supplémentaires qui seront nécessaires pour la défense des places de Metz, Strasbourg,

¹ *Denkschrift vom 3 Februar 1877 (Krieg gegen Rußland und Frankreich)*, in MOLTKE, AW, p. 92-94

² ZUBER (T.), *Inventing...*, p. 76.

³ *Denkschrift vom April 1879 (Krieg gegen Rußland und Frankreich)*, MOLTKE, AW, III, p. 98-100.

Mayence, Coblenze, Cologne et Wesel. En revanche Moltke met en garde l'Empereur contre une alliance germano-autrichienne dirigée contre la France. Une telle configuration est à éviter car elle risquerait de voir à nouveau l'Autriche prendre pied en Allemagne du Sud. Il souhaiterait donc limiter la double alliance de ce côté. Les commentaires dans la marge de Guillaume Ier indiquent que cela n'était pas réalisable sur le plan diplomatique : « Ce que nous avons promis à l'Autriche contre la Russie, l'Autriche a dû nous le promettre contre la France, sinon la partie est inégale »¹.

En janvier 1880 Moltke rédige un nouveau mémoire où il envisage désormais une guerre austro-russe qui éclaterait à cause de la question d'Orient et des intérêts opposés des deux puissances rivales dans les Balkans. En vertu de la nouvelle alliance, les Russes seraient en guerre avec l'Allemagne également et il suppose que la France en profiterait pour laver l'affront de 1870 et récupérer les territoires perdus. Malgré l'absence d'une stratégie militaire commune avec l'Autriche-Hongrie, Moltke n'a pas abandonné son idée d'une grande offensive germano-autrichienne à l'est. Dans ce mémoire, il espère même pouvoir la mener dès le début de la guerre, avec toutes les forces autrichiennes disponibles. À l'ouest, l'Allemagne garderait la défensive face à la France. Comme dans les autres mémoires, Moltke n'évoque pas la possibilité d'une offensive française à travers la Belgique. Rappelons que le premier objectif de guerre français serait de récupérer l'Alsace-Lorraine, ce qui rend une attaque directe de ce côté plus vraisemblable. Moltke croit en une résistance de Metz et de Strasbourg tout au long du conflit. Ces deux places, indique-t-il, ne permettront pas d'empêcher la percée française en Alsace-Lorraine mais éviteront néanmoins l'occupation pure et simple².

On le constate, Moltke attache un certain prix à la ligne de fortifications du Rhin. Malgré les nouvelles théories stratégiques qui privilégient l'envoi de troupes par chemins de fer pour protéger les frontières, la politique de fortifications de l'Allemagne n'en reste pas moins conséquente. Rappelons que les forteresses du Rhin servent non seulement de points d'appui à la défense en cas d'offensive française mais aussi de boucliers protecteurs des ponts de chemins de fer qui permettent le transit des troupes d'un bout à l'autre de l'Empire. La ligne du Rhin est fortifiée au nord jusqu'à hauteur de Wesel. La couverture de la mobilisation

¹ Moltke (Fribourg) à Guillaume Ier (Baden-Baden), le 10 octobre 1879, *DGP*, III, p. 221 ; MOLTKE, *AW*, III, p. 102-104.

² *Denkschrift vom Januar 1880 (Krieg gegen Rußland und Frankreich)*, MOLTKE, *AW*, III, p. 104-106.

allemande justifie cette politique mais pas seulement. Il s'agit aussi de se protéger contre un mouvement français à travers la Belgique et la trouée du Limbourg. En 1872, Cologne reçoit même une ceinture de forts détachés. Après la crise de l'obus torpille en 1886, les différents ouvrages qui ont été construits reçoivent de nouveaux aménagements. La ceinture des forts est achevée en même temps que les forteresses belges de la Meuse en 1892. Cependant, contrairement à celles-ci, elles connaîtront une nouvelle phase de modernisation de 1907 à 1913¹.

En janvier 1881, quelques mois avant la signature de l'alliance des trois empereurs en juin, Moltke écrit un nouveau mémoire concernant une guerre avec la France. Ce plan inclut des annexes sur la sécurité des frontières, la sécurité et l'armement des forteresses. D'après la présence de ces annexes, il semble qu'il s'agisse là d'un authentique plan de guerre et non d'un simple papier destiné à influencer la politique étrangère du Reich. Ce plan de janvier 1881 prévoit une guerre sur deux fronts avec la moitié de l'armée allemande à l'est et l'autre à l'ouest. Moltke y développe son idée d'offensive germano-autrichienne contre la Russie. S'il est prouvé plus tard que les Allemands ne doivent se battre que d'un seul côté, la mobilisation et le déploiement seront néanmoins conduits selon le plan primitif et les troupes non utilisées sur un front seront transférées sur l'autre². A nouveau, Moltke n'accorde aucun crédit à un possible enveloppement français par le nord. S'ils cherchent à passer par le Luxembourg, ils courent le risque d'être coupés de leur base par une contre-attaque allemande dans leurs lignes de communication et d'être acculés au territoire belge comme en 1870³.

Le 6 janvier 1882, Waldersee est nommé assistant de Moltke. Il est appelé à lui succéder à la tête de l'Etat-major général⁴. A partir de 1882, c'est Waldersee qui devient entièrement responsable des voyages d'Etat-major (*Generalstabsreise*), c'est-à-dire des jeux de guerre accompagnés de reconnaissance à la frontière et destinés à former les officiers dans des conditions proches de la réalité. Waldersee remet un peu de sérieux et d'innovation dans ces exercices qui se focalisaient bien souvent auparavant sur des théâtres d'opérations périphériques. Les nouveaux « voyages » proposés par Waldersee s'approchent davantage de

¹ GRABAU (Albert), *Das Festungsproblem in Deutschland und seine Auswirkung auf die strategische Lage von 1870-1914*, Berlin, Junker und Dunhaupt, 1935, p. 103-117 ; MEYNEN (Henriette) (ed.), *Festungsstadt Köln – Das Bollwerk im Westen*, Cologne, Emons, 2010, p. 128-138.

² ZUBER (T.), *Inventing...*, p. 90.

³ SCHMERFELD (Ferdinand von) (Oberstleutnant a.D.), *Die deutschen Aufmarschpläne 1871-1890*, Berlin, Mittler, 1929, p. 105.

⁴ WALDERSEE (Alfred Grafen von), *Denkwürdigkeiten. I: 1832 – 1888*, Stuttgart, Heinrich Otto Meisner, 1923, p. 218.

véritables situations de guerre et permettent de tester les plans de guerre¹. En les analysant de façon systématique, on obtient un bon panorama des opinions stratégiques de l'Etat-major général à cette époque. Or, lorsque l'on passe en revue les exercices proposés par Waldersee durant l'ère de Moltke et même après, on constate aisément qu'ils n'émettent jamais l'hypothèse d'un quelconque passage sur le territoire belge². Les deux exercices explicitement « joués » contre la France sont même à l'opposé d'une telle conception. L'idée générale du *Generalstabsreise* de 1884 est la suivante : « Pendant que la plus grosse partie des forces de l'armée allemande de l'ouest est confrontée à d'importantes forces ennemies en Lorraine, une armée française est entrée en Haute Alsace par Belfort ; les armées allemandes qui se trouvent là-bas en infériorité numérique sont passées sur la rive droite du Rhin par Neuenburg et Altbreisach »³. Le jeu de guerre de 1887 est quant à lui très classique et rejoue pour ainsi dire la campagne de 1870. Le Grand Quartier général allemand y a décidé la formation de trois armées qui ont pour mission de se porter en avant et de chercher l'ennemi là où il se trouve. La première armée (2 corps) est concentrée vers Merzig – Lebach. La deuxième armée (4 corps, 2 divisions de cavalerie) à Neunkirchen et Zweibrücken. La troisième armée (5 corps, 2 divisions de cavalerie) à Landau – Rastatt. La première armée a pour mission de se porter en avant, de franchir la Saar à Saarlouis et de se joindre à la deuxième armée qui avance par Sarreguemines et Sarrebruck. Du côté français, trois armées sont également alignées le long de la frontière. La première armée (3 corps, une division de cavalerie) en Haute-Alsace. La deuxième armée (5 corps, 2 divisions de cavalerie) en Basse-Alsace. La troisième armée (4 corps et deux divisions de cavalerie) en Lorraine. Cette dernière a pour mission de traverser la frontière en se dirigeant vers Mayence, en soutenant le flanc gauche de la deuxième armée⁴.

Malgré l'alliance des trois empereurs conclue en juin 1881, les mémoires de Moltke demeurent plutôt méfiants à l'égard de la Russie⁵ et continuent par la suite à envisager une guerre sur deux fronts. Même s'il y accorde moins de crédit, Moltke prévoit également une variante contre la France sans son allié russe. Dans un cas comme dans l'autre, le plan

¹ BUCHOLZ (Arden), *Moltke, Schlieffen and Prussian War Planning...*, p. 89-90 ; ZUBER (T.), *Inventing...*, p. 99.

² Les consignes de tous ces exercices sont reprises dans leur intégralité dans MOHS (Hans), *General-Fedlmarschall Alfred Graf Waldersee in seinem militärischen Wirken*, II, Berlin, R. Eisenschmidt, 1929, p. 109-231.

³ MOHS (H.), *General-Fedlmarschall Alfred Graf Waldersee...*, II, p. 132.

⁴ *Idem*, p. 184-189.

⁵ L'opinion publique russe avait gardé un goût amer contre les « iniquités » de Bismarck au Congrès de Berlin de 1878. Le chancelier n'avait pas soutenu toutes les conquêtes russes dans les Balkans. Cette question des Balkans reste pendante en 1881. BRIDGE (F.R.) et BULLEN (R.), *The Great Powers...*, p. 218.

allemand reste sensiblement le même tout au long de la période qui s'étend de 1880 à 1888. Pour répondre à une guerre contre la Russie et la France Moltke propose une offensive à l'est de concert avec l'Autriche-Hongrie et une stratégie « défensive-offensive » face à la France ; après un premier mouvement de retraite sur le Rhin, l'armée allemande prendrait l'offensive pour livrer la bataille décisive derrière le Main entre Mayence et Francfort. Avant le mouvement de retraite vers le Rhin, Moltke propose cependant, afin d'affaiblir quelque peu l'attaque française, de livrer d'abord bataille dans deux positions défensives, une en Lorraine entre Forbach et Sarre-Union et une en Alsace à l'ouest de Neubreisach¹.

Si la Russie décide de rester neutre, les troupes de l'est sont rapatriées par chemin de fer sur le front ouest. Moltke prévoit de réunir quatre armées : trois armées en Lorraine sur la Sarre – face à laquelle il pense que la France concentrera massivement ses troupes pour tenter une percée vers Mayence – et une armée en Alsace au sud de Colmar. Contrairement à ses plans de guerre conçus dans les années 1870, Moltke ne souhaite pas prendre directement l'offensive. Il préférerait attendre l'ennemi dans les mêmes positions que celles prévues pour une guerre sur deux fronts (Forbach – Sarralbe et à l'ouest de Neubreisach), positions renforcées et prolongées sur leurs ailes par l'apport des troupes de l'est pour empêcher un mouvement tournant de l'ennemi. Mais Moltke suppose que les Français répugneront très probablement à quitter leur nouvelle ligne de forteresses, c'est pourquoi il propose le cas échéant de briser la ceinture fortifiée française en attaquant avec les forces allemandes de Lorraine vers Nancy-Lunéville². Au cours de cette période, Waldersee gagne progressivement en influence au sein de l'Etat-major général et critique certains choix stratégiques de Moltke sur la rive droite du Rhin. Il considère par exemple négativement l'attaque de Nancy proposée par Moltke et reprise dans un mémoire de Brandenstein³ de novembre 1883. Il s'agit selon lui d'une opération dangereuse parce qu'elle demande beaucoup de rapidité. Les troupes allemandes poussées trop en avant sont exposées à un enveloppement des Français qui pourraient empêcher la retraite. Ainsi, l'attaque de Nancy risque selon lui d'ouvrir la route du

¹ ZEITZ (Hugo) (Generalleutnant a. D.), *Der Schirmer des geeinten Reiches*, in COCHENHAUSEN (Friedrich von) (Generalleutnant a. D.) (dir.), *Von Scharnhorst zu Schlieffen (1806-1906), hundert Jahre preußisch-deutscher Generalstab. Auf Veranlassung des Reichswehrministeriums bearbeitet von aktiven und ehemaligen Offizieren des Reichsheeres*, Berlin, Mittler und Sohn, 1933, p. 237-238 ; FOERSTER (Wolfgang), *Aus der Gedankenwerkstatt des Deutschen Generalstabes*, Berlin, Mittler, 1931, p. 19-25 ; SCHMERFELD (Ferdinand von) (Oberstleutnant a.D.), *Die deutschen Aufmarschpläne...*, p. 107-150.

² ZEITZ (H.), *Der Schirmer des geeinten Reiches...*, p. 238-239.

³ Commandant de la 31e division à Strasbourg et plus tard inspecteur général du corps des Ingénieurs et des Pionniers.

Rhin à l'ennemi si elle échoue¹. En octobre 1884, ce sont les mêmes principes qui guident Waldersee dans sa critique de la position Forbach – Sarralbe que Moltke souhaite adopter. Il critique non seulement la position allemande trop avancée en Lorraine mais également le principe même d'attendre l'ennemi « dans une quelconque position ». Waldersee craint aussi que la place de Metz ne retienne pas suffisamment de troupes françaises comme l'escompte Moltke. L'armée française massée en Lorraine profiterait alors de sa supériorité numérique pour passer au sud de la ligne Forbach – Sarralbe par Sarre-Union, ce qui lui ouvrirait la route de Mayence : « c'est un devoir de conserver l'armée intacte. C'est seulement sur le Rhin que commence le combat pour notre existence et là-bas nous pouvons le conduire avec succès et en même temps engager facilement l'offensive »².

Tout ces considérations nous éloignent des frontières de Belgique et démontrent bien une extrême prudence allemande à cette époque. Waldersee souhaite attirer les troupes françaises en Lorraine dans les positions les plus favorables possibles pour ensuite reprendre l'initiative. Comme il n'est pas écouté, Waldersee propose à Moltke peu de temps après d'adopter une position plus au sud entre Sarre-Union et Sarrebourg mais Moltke y est opposé car il craint cette fois-ci un enveloppement français par le nord³. Ce sont encore les mêmes principes qui guident Waldersee dans son opposition à un projet de forts d'arrêts pour renforcer la nouvelle frontière entre Metz et Strasbourg. Cette demande a été soulevée par Brandstein commandant la 31^e division à Strasbourg, dans un courrier envoyé au ministre de la Guerre Bronsart von Schellendorff en novembre 1883. Selon Brandstein, dans la perspective d'une guerre défensive à l'ouest, six forts sont nécessaires : « 1. à Delme ; 2. et 3. à Vic et Moyenvic, 4. à Marimont près de Maizières, 5. à Hepe près de Sarrebourg et 6. à Molsheim. Avec une garnison totale de 6000 hommes... Et si l'on veut faire plus, on peut encore soulever l'opportunité de construire un fort à Arry sur la Moselle et à Vigny (sur la route de Pont-à-Mousson à Han-sur-Nied) »⁴. Brandstein inscrit cette demande dans le cadre le plus probable d'une guerre à mener sur deux fronts dans laquelle seule une moitié de l'armée allemande

¹ *Bemerkungen Graf Waldersees zu einer Denkschrift des Generalleutnants v. Brandenstein vom November 1883*, janvier 1884, in MOHS (H.), *General-Fedlmarschall Alfred Graf Waldersee...*, II, p. 273-275.

² *Bemerkungen des Grafen Waldersee zum Aufmarsch gegen West*, Berlin, octobre 1884, in MOHS (H.), *General-Fedlmarschall Alfred Graf Waldersee...*, II, p. 282-283.

³ ZUBER (T.), *Inventing...*, p. 96 ; ZEITZ (Hugo) (Generalleutnant a. D.), *Der Schirmer des geeinten Reiches*, in COCHENHAUSEN (Friedrich von) (Generalleutnant a. D.) (dir.), *Von Scharnhorst zu Schlieffen (1806-1906), hundert Jahre preußisch-deutscher Generalstab. Auf Veranlassung des Reichswehrministeriums bearbeitet von aktiven und ehemaligen Offizieren des Reichsheeres*, Berlin, Mittler und Sohn, 1933, p. 238.

⁴ General v. Brandenstein au ministre de la Guerre General v. Bronsart, Strasbourg, le 1er novembre 1883, lettre reproduite dans MOHS (H.), *General-Fedlmarschall Alfred Graf Waldersee...*, II, p. 270-271.

pourrait être alignée face à l'ouest : « Sans forts, nous aurons peu de chance de nous maintenir aussi loin en avant avec notre demi-armée. Metz et Strasbourg paralyseront relativement peu de troupes... »¹. Les raisons qui poussent Waldersee à s'opposer aux demandes de Brandstein sont conformes à ses vues exposées précédemment. En cas d'alliance franco-russe, il préfère une retraite prudente sur le Rhin où les troupes allemandes sont susceptibles de remporter une victoire décisive après un retour offensif. Waldersee fustige surtout la vieille tactique de ligne défensive organisée à l'avance². Les fortifications proposées par Brandstein risquent de susciter qui plus est des initiatives nouvelles dans le camp français et de démoraliser l'armée allemande en lui enlevant le goût de l'initiative :

« Nous dévoilons aux Français, qui pour le moment comptent encore sur une attaque rapide de notre part, nos projets défensifs, nous perdons cet avantage, après s'être laissé attaqué dans une position plus reculée, de pouvoir engager une offensive efficace, nous forçons les Français à envisager une offensive à travers la Suisse ou la Belgique, nous dérobons à notre armée la fraîcheur d'esprit que confère le droit de décider l'offensive »³.

Cette remarque concernant la Belgique, même si elle paraît anecdotique, indique bien que Waldersee est convaincu que les Français n'ont pas l'intention de traverser la Belgique. Remarquons, car il aura l'occasion de le répéter à la fin des années 1890⁴, que Waldersee préfère cantonner le théâtre des opérations en Lorraine où il estime la victoire à portée de mains. Le futur chef d'Etat-major ne souhaite pas exporter la guerre au nord ou au sud, ce qui serait plus inconfortable pour l'armée allemande.

Il reste une question en suspens. En cas de guerre contre la France seule, sans crainte d'une offensive Russe et avec un maximum de forces à sa disposition, Moltke aurait-il été prêt à envisager une traversée du territoire belge ? Moltke répond à cette question dans son plan contre la France seule de 1887. A cette époque la diplomatie bismarckienne triomphe. La triple alliance entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et l'Italie (1882) est renouvelée le 20 février ; tandis que le traité de réassurance entre les trois Empereurs est signé le 18 juin 1887. La crise de l'obus-torpille rend les forteresses allemandes du Rhin aussi obsolètes que les

¹ *Ibidem.*

² La stratégie « défensive-offensive » est très populaire au sein de l'Etat-major général sous l'influence de la pensée de Moltke. BUCHOLZ (Arden), *Moltke, Schlieffen and Prussian War Planning...*, p. 91-92.

³ *Bemerkungen Graf Waldersees zu einer Denkschrift des Generalleutnants v. Brandenstein vom November 1883*, janvier 1884, in MOHS (H.), *General-Feldmarschall Alfred Graf Waldersee...*, II, p. 279.

⁴ Voir infra les considérations de Waldersee à la fin de sa carrière.

forts Séré de Rivières¹. Cette crise, la croissance des effectifs français et la plus grande rapidité de mobilisation française par rapport à la Russie, conduisent Moltke à renforcer son dispositif à l'ouest. En 1887, dans son plan de déploiement pour une guerre contre la France seule (*Westaufmarsch*), quatorze corps allemands sont alignés face à la France. Notons que prudemment, le stratège allemand laisse toujours quatre corps d'armée à l'est. Moltke décide d'occuper une ligne de Bolchen (Boulay) à Sarre-Union. Moltke pense que l'enveloppement français de la droite de l'armée allemande est impossible car il serait entravé par la position de Metz et stoppé par la position sur la colline de Bolchen (Boulay) et par la Nied. Une contre-attaque allemande conduirait alors aisément les Français en Belgique comme lors de la manœuvre de Sedan. Quant à un enveloppement plus profond à travers les Ardennes belges de la part de la France, un tel plan retournerait la Grande-Bretagne et la Belgique contre la France, ce qui serait encore plus avantageux pour l'Allemagne². Le colonel anglais Talbot, futur attaché militaire anglais à Bruxelles, pense d'ailleurs à cette époque que la violation de la neutralité belge par la France est souhaitée par les milieux militaires allemands, précisément pour obtenir le soutien des Belges et des Britanniques³. Mais ce passage en Belgique, l'Etat-major général allemand l'envisage-t-il pour son propre compte ? De façon catégorique, Moltke répond à cette question dans son *Westaufmarsch* de 1887 :

« Si nous voulions contourner au nord de Verdun les forteresses françaises, nous devrions alors former un front face à la Meuse vers le Sud. Nous aurions alors toutes nos lignes de communication de flanc et serions en cas d'une bataille perdue dans la situation la plus inquiétante qui soit »⁴.

A bien des égards, le danger français en Lorraine et l'extrême prudence allemande qui en découle est battue en brèche par les rapports de renseignements allemands. En effet l'Etat-major général allemand dispose à l'époque d'informations de première main sur le plan français puisque un agent allemand occupe un poste important au sein des Chemins de fer de l'Est, dont le réseau est déterminant pour la mobilisation⁵. Celui-ci a accès aux documents de

¹ ROLF (Rudi), *Die Entwicklung des deutschen Festungssystems seit 1870*, vollständige und bearbeitete Ausgabe des Manuskriptes, Tweede Exloermond, Fortress Books, 2000, p. 63-65.

² MOLTKE, *Denkschrift vom Jahre 1887. Grundzüge für den Aufmarsch gegen Westen*, in SCHMERFELD (Ferdinand von) (Oberstleutnant a.D.), *Die deutschen Aufmarschpläne...*, p. 125.

³ MAEB, IND, III, Note du Prince de Caraman-Chimay se référant à une lettre de Vivian, le 26 février 1887.

⁴ MOLTKE, *Denkschrift vom Jahre 1887. Grundzüge für den Aufmarsch gegen Westen*, in SCHMERFELD (Ferdinand von) (Oberstleutnant a.D.), *Die deutschen Aufmarschpläne...*, p. 127 ; GRABAU (Albert), *Das Festungsproblem in Deutschland und seine Auswirkung auf die strategische Lage von 1870-1914*, Berlin, Junker und Dunhaupt, 1935, p. 13.

⁵ Ces informations nous sont connues grâce à une étude réalisée au sein des archives militaires allemandes dans l'entre-deux-guerres. Un petit peu de temps après la fin du conflit, le conseiller aux archives (Reichsarchiv), GREINER, reçut la mission de faire une étude sur le sujet suivant : « De quelles informations de renseignements

mobilisation ferroviaire. Il fournit ceux de 1885-1886 durant l'été 1885. Fort de ces renseignements, le colonel Alfred von Schlieffen, à cet instant chef du 3^e département de l'Etat-major général chargé des renseignements, donne une estimation pratiquement exacte du plan VII français. Schlieffen note que l'aile droite de l'armée française est remarquable tandis que sur les 90 kilomètres entre Frouard et la frontière belge, seule la IV^e armée est présente¹. Ce qui indique que la France n'a aucune intention offensive en Lorraine et s'apprête essentiellement à devoir défendre la « Trouée de Charmes ». La seule action offensive que les Allemands peuvent craindre au nord est un raid de la 2^e division de cavalerie le premier jour de la mobilisation. A propos de la frontière du nord, Schlieffen indique :

« L'ennemi paraît considérer une offensive à travers l'autre trouée dans la ligne défensive au nord de Verdun comme improbable. D'un autre côté, la possibilité d'une marche par l'armée allemande à travers la Belgique n'a pas été laissée de côté. On s'est sans doute préparé à cette éventualité, comme cela est indiqué par le déploiement de toute l'aile gauche loin en arrière, par le déploiement d'éléments directement sur la frontière belge et par la concentration ici de la masse de la cavalerie française »².

Dans le plan VII, la cavalerie française doit couvrir la mobilisation et la concentration de tout le dispositif, rien n'indique qu'on y ait privilégié une couverture de la frontière nord. En revanche, une brigade du 2^e corps d'armée est bien envoyée à Stenay, ce qui indique à fortiori une préoccupation française pour la province belge du Luxembourg ou du moins pour le Grand-Duché³. Fin décembre 1886, le 3^e département allemand reçoit un nouveau rapport qui annonce un déploiement français complètement nouveau. Les différentes armées françaises seraient reportées beaucoup plus au nord comme si les Français voulaient se prémunir d'une attaque allemande massive par la Belgique et le Luxembourg. Dans ce plan, la 1^{ère} armée de 3

disposaient l'Etat-major Général concernant la mobilisation française et son déploiement durant la période 1885-1914 ? Quelle était l'estimation allemande de l'ennemi ? Quels étaient en réalité les plans français ? » Il en résulta une étude de 157 pages : GREINER, « Welche Nachrichten besaß der deutsche Generalstab über Mobilmachung und Aufmarsch des Französischen Heeres in den Jahren 1885-1914 » BA-MA RH 61/398 (anciennement W10/50267). Cette étude a été éditée et traduite pour ses parties les plus importantes dans ZUBER (Terence), *German War Planning, 1891-1914: Sources and Interpretations*, Woodbridge, Boydell Press, 2004, p.7-48. Sur l'espionnage allemand en France voir : FOLEY (Robert T.), *Easy Target or Invincible Enemy ? German Intelligence Assessments Before the Great War*, in *The Journal of Intelligence History*, n° 2, hiver 2005.

¹ Le document de Schlieffen situe la 4^e armée au sud-est de Ste Ménehould, ce qui correspond bien à la ligne Bar-le-Duc – Grandpré assignée à la 4^e armée par le plan VII. GREINER, *Welche Nachrichten...*, p. 8-9 ; *Les armées françaises dans la Grande Guerre...*, p. 9-12 ; *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves*, SHD/DAT, 7N 1737 ; MARCHAND (A.), *Plans de concentration de 1871 à 1914*, Paris, Berger-Levrault, 1926, p. 59-72.

² GREINER, *Welche Nachrichten...*, p. 13-14 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 9-10.

³ *Les armées françaises dans la Grande Guerre...*, p. 9-12 ; *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves*, SHD/DAT, 7N 1737 ; MARCHAND (A.), *Plans de concentration de 1871 à 1914*, Paris, Berger-Levrault, 1926, p. 59-72.

corps est concentrée entre Mézières et Dun ; la 2^e armée de 3 corps entre Verdun et Sainte-Menehould ; la 3^e armée de 3 corps à Toul ; la 4^e armée entre Toul et Epinal, la 5^e armée de 3 corps à Neufchâteau ; la 6^e armée à Besançon-Vesoul ; la 7^e et 8^e armée (7 divisions de réserve au total) à Langres et Châlons-sur-Marne¹. D'après le document Greiner, « le 3^e département considère ce déploiement comme un faux, probablement avec raison. Au moins n'a-t-il jamais été considéré, à notre connaissance, dans un aucun ouvrage de littérature militaire français. Néanmoins, il peut être considéré comme une étude concernant la violation de la neutralité belgo-luxembourgeoise, qui avait déjà aussi été considérée dans des plans antérieurs »².

Dans le premier quart de l'année 1887, le 3^e département reçoit à nouveau les tables de marche de tous les éléments de l'armée française. L'estimation allemande est à nouveau très proche de la réalité du plan français. Le capitaine von Rohr écrit un mémoire qui inclut des considérations sur les changements survenus depuis l'année précédente. Ce document avait cependant déjà disparu des archives à l'époque où Greiner a rédigé son rapport. Il n'est donc pas possible de connaître les commentaires allemands au sujet du dispositif adopté par la France au moment précis de la crise franco-allemande de 1887³.

Le plan allemand de 1888-1889 est le dernier rédigé par Moltke. Il s'agit à nouveau d'un plan pour une guerre contre la France et la Russie. Alors que l'année précédente, le traité de réassurance pouvait faire espérer une guerre contre la France seule, il apparaît très vite que la Russie reste une puissance menaçante pour l'Allemagne. Comme dans les plans précédents, Moltke conserve l'idée d'une offensive contre la Russie et d'une « défensive-offensive » contre la France. Cependant ce plan de guerre sur deux fronts est pour la première fois un *Westaufmarsch*. A cause de la rapidité de la mobilisation française, mais aussi pour ne pas indisposer les Russes dont on espère toujours gagner la neutralité, Moltke est désormais obligé de masser la plus grande partie de ses troupes à l'ouest : 11 corps face à la France et seulement 7 face à la Russie⁴. Face à l'ouest, sept corps d'armées sur les onze présents occuperont d'abord une position avancée en Lorraine sur une ligne s'étendant de Bolchen (Boulay) à Finstingen (Fénétrange). Les troupes allemandes y attendront les troupes

¹ ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 10.

² GREINER, *Welche Nachrichten...*, p. 18 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 10.

³ *Ibidem*.

⁴ *Denkschrift des Feldmarschalls Moltke über den Feldzug gegen Rußland bei gleichzeitigem Kriege mit Frankreich*, février 1888, in MOLTKE, *AW*, III, p. 117-119 ; MOHS (H.), *General-Feldmarschall Alfred Graf Waldersee...*, II, p. 307-308 ; ZUBER (T.), *Inventing...*, p. 121.

françaises en position défensive. Sept divisions de réserve seront postées en arrière. Si les Russes n'attaquent pas, le plan reste le même mais les effectifs sont renforcés par l'apport des corps d'armée transportés par chemins de fer depuis la frontière de l'est. De même, si les six corps d'armée italiens sont envoyés sur le Rhin, comme le fait espérer le traité d'alliance avec l'Italie, une invasion française du côté de l'Alsace ne sera pas à redouter¹. Un mouvement tournant à travers la Suisse ou la Belgique de la part des Français est également discuté même s'il est jugé « invraisemblable » par Moltke. Ce mémoire de 1888 donne une dernière fois l'occasion de découvrir les vues de Moltke concernant le territoire belge :

« En Belgique l'armée belge constituerait à peine un obstacle sérieux contre la traversée des Français. Cependant, ces derniers s'affaibliraient considérablement par l'occupation du pays, et leur mouvement rencontrerait quoi qu'il arrive la ligne du Rhin. La distance entre la Lorraine et Cologne n'est pas plus grande que celle qui sépare la frontière française de cette ville. Contre nos corps poussés dans cette direction, les Français devraient faire front en direction du sud. Ils auraient par conséquent toutes leurs communications prises de flanc et la Hollande sur leurs arrières tandis que l'Angleterre, à cause de la menace pesant sur Anvers, ne resterait pas indifférente »².

Moltke considère en définitive dans son mémoire de mars 1888 que la concentration en Lorraine est apte également à se prémunir contre un enveloppement par la Belgique ou par la Suisse si elle réagit immédiatement³. C'est en substance ce qui se détache encore un an plus tard d'une conversation entre Waldersee et Bismarck le 10 juillet 1888. Interrogé par le chancelier sur l'opportunité qu'il y aurait à traverser le territoire belge, celui qui deviendra quelques semaines plus tard le nouveau chef du Grand Etat-major allemand répond qu'il tient plutôt comme « très désirable que ce soit la France qui veuille opérer à travers la Belgique »⁴. Ce qui sous-entend une nouvelle fois que Waldersee ne croit pas du tout à un passage des Français de ce côté⁵.

¹ *Denkschrift des Feldmarschalls Moltke betreffend Krieg gegen Frankreich (Auszug)*, mars 1888, in MOHS (H.), *General-Fedlmarschall Alfred Graf Waldersee...*, II, p. 309.

² *Denkschrift vom März 1888 (Krieg gegen Frankreich – Rußland)*, in MOLTKE, AW, III, p. 119-121.

³ *Ibidem*.

⁴ WALDERSEE (Alfred Grafen von), *Denkwürdigkeiten*, I, Stuttgart, Heinrich Otto Meisner, 1923, p. 412.

⁵ Est-ce à dire que Waldersee souhaite réellement un passage français par la Belgique ? Nous nuançons plus bas ce jugement.

II. 1889-1905 : Traverser la Belgique. Manœuvre habile ou hérésie stratégique ?

A. La Belgique dans les plans de guerre français

1. Un passage jugé trop risqué : vers le démantèlement complet de la Barrière du Nord

La crise franco-allemande de 1887, la construction des forts de la Meuse et la campagne de presse française sur le prétendu traité germano-belge ont contribué à faire naître des inquiétudes du côté français concernant la germanophilie présumée de Léopold II et d'une partie de son Gouvernement¹. Sur le plan stratégique, la crise et ses prolongements ont vraisemblablement réveillé l'intérêt de la France pour sa frontière du Nord. Le 30 novembre 1887, le commandant Devaureix du 3^e Bureau de l'EMGA (en charge des opérations) remet une « Etude sur la marche possible d'une armée allemande par le Luxembourg »². L'auteur y envisage en réalité deux itinéraires possibles par la Belgique : soit un mouvement ample prévoyant la traversée de la Meuse pour se diriger vers la trouée de l'Oise ; soit un mouvement tournant plus court dans le Luxembourg. L'auteur conclut rapidement que ce deuxième mouvement est le plus probable parce qu'il permet d'éviter à l'armée allemande d'étirer ses lignes de communication à travers la Belgique. Les têtes de lignes allemandes trop éloignées de leur base d'opération risqueraient d'être soumises sur leurs arrières à un retour offensif des Français dans le Luxembourg. En outre, l'armée allemande traverserait cette région à l'abri de la ligne de la Meuse belge dont elle ferait « surveiller et au besoin sauter les ponts (...) de Liège à Givet ». Devaureix estime que les troupes allemandes « ne se serviraient pour ainsi dire pas des routes de terre, qui, dans cette contrée pauvre et montueuse ne leur permettraient que des marches lentes et très difficiles ». L'utilisation des voies de chemins de fer est donc incontournable. A la frontière méridionale du théâtre des opérations, Devaureix pointe du doigt la ligne Cologne – Trèves – Thionville que les Allemands utilisent déjà abondamment puisqu'elle leur appartient. A la frontière septentrionale, il écarte en revanche la ligne belge de la Meuse Liège – Namur qu'il juge trop exposée à un retour offensif puisqu'elle longe en grande partie la rive gauche de la Meuse. Mais, signale Devaureix, une

¹ GUILLEN (P.), *La crise franco-allemande de 1886-1887 et les relations franco-belges*, in *Les relations franco-belges de 1830 à 1934*. Actes du colloque de Metz, 15 et 16 novembre 1974, Metz, 1975, p. 87-96.

² SHD/DAT, 7N 1812, DEVAUREIX (commandant), *Etude sur la marche possible d'une armée allemande par le Luxembourg, et sur les dispositions à prendre, d'après les données de la concentration française en vue de parer à cette éventualité*, 30 novembre 1887.

fois ces deux lignes considérées, il reste encore dans le Luxembourg deux bonnes lignes à simple voie : la ligne Aix-la-Chapelle – Pepinster – Ettelbrück – Longuyon et la ligne Aix-la-Chapelle – Angleur – Virton – Montmédy¹.

Le 19 octobre 1888, une nouvelle étude est réalisée par le 3^e Bureau adressée au général Billot (22 décembre 1888) et au général Saussier (5 février 1889), tous deux membres du Conseil supérieur de la Guerre. Cette deuxième étude met d'avantage l'accent sur la trouée de l'Oise et l'axe d'opérations que constitue la voie ferrée de Cologne à Paris par Namur et La Fère². En vérité, ces deux études très rapprochées du 3^e Bureau sont purement informatives. A l'instar du 2^e Bureau (renseignements), le 3^e Bureau considère qu'il est peu probable que l'Allemagne se risque à entreprendre une traversée du territoire belge même si le passage est aujourd'hui techniquement possible. Pourquoi ? Premièrement en raison de la garantie anglaise qui plane toujours au-dessus de la Belgique. Deuxièmement en raison du facteur temps : l'Etat-major allemand est dans l'impossibilité de concentrer ses forces aussi rapidement sur la frontière du Nord que sur celle de l'Est. Il perdrait un temps précieux en traversant la Belgique. Le 3^e Bureau ne souhaite donc pas remettre en cause fondamentalement le plan français mais appelle néanmoins à des mesures de prudence³.

Suite à ce climat de défiance alimenté par la presse boulangiste, suite à la transmission des deux études susmentionnées réalisées par le 3^e Bureau concernant un éventuel passage des Allemands par la Belgique, le général Saussier, gouverneur militaire de Paris et membre du Conseil supérieur de la Guerre, décide de s'investir personnellement dans la question stratégique belge. Du 25 au 28 juin 1889, il effectue un voyage d'étude d'Hirson à Bruxelles en passant par les places de Liège, Namur et Anvers. Il désire vérifier l'efficacité du système défensif belge et par la même occasion statuer sur le sort des vieux forts français d'Hirson et Charlemont. Saussier conclut après son voyage que les nouveaux forts créés par la Belgique sur la Meuse rempliront bien le rôle de « barrière » tel qu'annoncé par le général Brialmont. Ils retarderaient indéniablement des troupes allemandes. Le général affirme néanmoins par prudence qu'il faut conserver Hirson parce qu'il couvre la mobilisation et la concentration de

¹ *Ibidem.*

² *Note relative au cas de violation, par l'Allemagne de la neutralité belge* (Note définitive datée du 19 octobre 1888. Sur la note au brouillon figure le nom du Capitaine de Castello), SHD/DAT, 7N 1812.

³ SHD/DAT, 7N 1812, Voyage d'étude du Général SAUSSIÉ : *Renseignements relatifs à un voyage d'étude (Frontière du Nord et Belgique)*. Note n° 1 : *Note relative à la violation de la neutralité belge par l'Allemagne (Degré de Probabilité - Mesures à prendre)*, Paris, le 20 mars 1889 ; PEDRONCINI (Guy), *Influence de la neutralité belge et luxembourgeoise sur la stratégie française : le plan XVII*, in *Les relations franco-luxembourgeoises de Louis XIV à Robert Schuman*, Metz, 1978, p. 186-187.

l'armée française en cas de violation de la neutralité belge. « Il en est de même pour le fort de Charlemont (à Givet) non seulement pour ses propriétés défensives mais encore à cause du rôle qu'il serait appelé à jouer dans le cas d'une offensive française dirigée après une victoire dans l'Est »¹. Le général Saussier ne s'embarrasse guère de la neutralité belge lorsqu'il s'agit de remporter une victoire décisive sur l'Allemagne. Cependant, dans l'esprit du général, il s'agit uniquement de mesures de précautions qui ne justifient absolument pas un changement du plan de mobilisation français. Quand bien même une alliance secrète existerait, la traversée du territoire belge serait une erreur de la part de l'Allemagne : « Même dans l'hypothèse, absolument invraisemblable, d'un traité secret laissant à l'Allemagne la libre disposition des chemins de fer belges et hollandais, l'armée allemande chargée de faire une diversion par la Belgique ne pourrait atteindre l'aile gauche de nos armées, qu'après que la question aurait été réglée dans l'Est »². Le général Saussier s'appuie entre autres sur une note de novembre 1888 qui étudie le réseau ferroviaire belgo-néerlandais dans la perspective d'une concentration allemande sur le front Mons – Namur. Malgré sa densité, le réseau ferroviaire belgo-néerlandais comporte essentiellement des lignes à simple voie non aménagées pour le transport des troupes³. Le 3^e Bureau conclut lui-même qu'« à cause de l'insuffisance des réseaux belges et néerlandais, l'Allemagne si elle voulait diriger son attaque principale par la Belgique, ne pourrait, même avec la libre disposition de ces réseaux, amener le gros de ses forces sur notre frontière du Nord que par étapes. Les dix jours de marche nécessaires pour traverser la Belgique feraient perdre aux armées allemandes le bénéfice de cette avance : il n'est d'ailleurs guère admissible qu'en portant le gros de ses forces au Nord, l'Allemagne laisse l'Alsace-Lorraine exposée à nos attaques. (...) La seule hypothèse, méritant d'être discutée, est celle d'une simple diversion faite à travers la Belgique par une armée allemande détachée de la masse principale opérant dans l'Est »⁴. Cette note conforte Saussier dans ses conclusions qu'ils livrent le 27 juillet 1889 au ministre de la Guerre⁵.

¹ SHD/DAT, 7N 1812, général SAUSSIÉ : *Notes sur un voyage d'étude (Hirson-Namur-Liège-Anvers-Bruxelles) du 25 juin au 28 juin 1889.*

² *Ibidem.*

³ « A l'exception de la ligne Aix-la-Chapelle – Liège – Namur – Châtelet qui est à deux voies sur tout son parcours, les autres lignes du réseau Hollando-Belge empruntent des tronçons à une voie ; en outre aucune de ces lignes n'est aménagée en vue de grands transports de troupes (points de croisements, de rebroussements, pentes raides, courbes à petit rayon, etc.) » SHD/DAT, 7N 1812, Note n° 6 : *Etude des lignes hollando-belges au point de vue d'une concentration allemande sur la ligne Mons-Namur.*

⁴ Note n° 1 : *Note relative à la violation de la neutralité belge...*, *op.cit.*

⁵ SHD/DAT, 7N 1812, Saussier à de Freycinet, Paris, le 27 juillet 1889.

Le rapport Saussier n'incite guerre le CSG à modifier le plan X mis en œuvre en mai 1889¹. Au cours de l'année 1890, nous observons tout au plus un léger changement concernant la surveillance de la trouée du Luxembourg. Lors de la séance du CSG du 5 mai 1890, les 4^e et 5^e divisions de cavalerie reçoivent pour mission d'explorer entre le chemin de fer Verdun – Metz et la frontière belge, les directions générales de Metz, Thionville, Luxembourg et Arlon « pour découvrir les mouvements des troupes allemandes et s'opposer à toute tentative de la cavalerie ennemie sur la trouée de Stenay »². Selon le CSG, la concentration supposée de l'armée allemande reste néanmoins limitée à la frontière franco-allemande : « Les conditions de rapidité dans lesquelles s'exécuteront les transports stratégiques de son armée, donnent à l'Etat-major allemand toute sécurité pour pousser les têtes de colonne jusque sur la frontière ; par suite, son déploiement se fera vraisemblablement sur la ligne Thionville – Metz – Sarrebourg – Rothau – Colmar. Pour fixer les idées, on peut admettre que les armées allemandes formeront quatre masses, correspondant aux différentes zones de concentration déterminées par le réseau ferré »³.

Nous constatons d'emblée que l'étude du général Saussier et les notes sur lesquelles il se fonde sont passées complètement à côté des nouvelles voies créées dans l'Eifel et le Luxembourg puisqu'elle n'envisage que les lignes aboutissant à la ligne de front Mons-Namur au nord du sillon Sambre-et-Meuse⁴. En 1891, préoccupé par l'importance stratégique du massif des Ardennes, le général Jamont, commandant le 6^e corps d'armée et futur général en chef, confie l'étude de cette question à son officier d'ordonnance, le capitaine Harmel. Une fois réalisée, Jamont transmet l'étude au ministre de la Guerre le 27 mai 1891⁵. Harmel comble les lacunes des analyses stratégiques précédentes. Il conclut que l'infrastructure ferroviaire existant dans la région inhospitalière des Ardennes permettrait désormais aux troupes allemandes d'envisager des opérations à partir de l'Eifel, du Luxembourg et du Hunsrück, en complément du théâtre des opérations d'Alsace-Lorraine « fatalement trop étroit ». « Le plus important des trois facteurs qui ont modifié l'importance stratégique de la

¹ *Les armées françaises dans la Grande Guerre...*, p. 18-20.

² SHD/DAT, 1N 5, CSG, 5 mai 1890.

³ *Ibidem*.

⁴ « 1° Utrecht – Anvers – Termonde – Mons ; 2° Arnheim – Lierre – Malines – Bonne-Espérance ; 3° Venloo – Herenthals – Louvain – Piéton ; 4° Ruremonde – Diest – Tirlemont – Louvain – Marchiennes ; 5° Ruremonde – Maestricht – Saint-Trond – Charleroi ; 6° Aix-la-Chapelle – Liège – Namur – Châtelet ; 7° Maestricht – Liège – Landen – Namur ». [Note n° 6...*op.cit.*]

⁵ PEDRONCINI (Guy), *Influence de la neutralité belge et luxembourgeoise sur la stratégie française...*, p. 187.

région de l'Eifel est assurément la création des voies ferrées » indique le capitaine Harmel¹. Néanmoins, tout comme ses prédécesseurs, l'officier français pense que la première bataille à livrer est sur la frontière de l'Est : « Nous supposerons qu'une bataille heureuse gagnée en avant de Nancy a permis à l'Armée française de rejeter les Allemands sur la Sarre ». Dans cette hypothèse, poursuit Harmel, la Belgique devra être considérée comme un second théâtre d'opérations. En effet, en cas de victoire, les Français ne peuvent continuer leur mouvement vers Mayence ou Spire si « les troupes de réserve et de 2^e ligne » allemandes se trouvent sur les positions de Luxembourg – Sierk – Merzig « affluant par les voies ferrées de la Moselle, de la Kyll et de l'Eifel ». Cette position menacerait dangereusement la trouée du Tiercelet mais couvrirait aussi des corps d'opérations allemands qui opéreraient par la Belgique vers la trouée de Chimay. L'étude s'attarde notamment sur la ligne à double voie de Namur à Luxembourg par Marche – Neufchâteau – Arlon, qui assurerait parfaitement la liaison entre ces corps allemands, la position de Luxembourg et l'armée allemande de Lorraine. A nouveau, la solution proposée par le capitaine Harmel pour contrer cette manœuvre ne s'embarrasse guère de la neutralité belge :

« C'est alors qu'il pourrait être avantageux et même nécessaire de déboucher à notre tour par la trouée de Chimay pour nous porter sur Aix-la-Chapelle et menacer Cologne. Ce serait la manière la plus sûre et la plus rapide de faire tomber une résistance qui autrement, trouverait dans l'Eifel et le Hunsrück un terrain favorable à la guerre de chicane et de partisans. Il semble qu'à ce moment la violation de la neutralité belge aurait pour nous plus d'avantages que d'inconvénients (...) Vouloir l'enlever [le Hunsrück] de front serait une bien grosse besogne. Il tomberait au contraire de lui-même le jour où une armée Française menacerait Bonn et Cologne. Pour résister à la marche en avant d'une armée française de Belgique, les Allemands auront la ligne de l'Ourthe puis celle de l'Amblève, enfin celle de la Roer »².

En définitive, ces études nouvelles écornent très peu la doctrine stratégique française. Au Conseil supérieur de la Guerre, les hauts officiers répètent qu'il faut se garder contre toute diversion allemande visant à distraire les armées françaises de la frontière de l'Est. Néanmoins, sous l'influence du général de Miribel, qui rédige lui-même en 1891 une série de « notes relatives au cas de la violation de la neutralité belge »³, une variante au plan XI est adoptée qui envisage l'hypothèse de la violation de la neutralité belge par des forces secondaires destinées à tourner l'aile gauche du dispositif français par les trouées de Stenay et

¹ SHD/DAT, 7N 1812, HARMEL (Capitaine), *Etude sur le massif des Ardennes : Ardenne – Eifel – Hunsrück* (IVe partie : Conclusions).

² *Ibidem*.

³ SHD/DAT 7N 1812, *Notes relatives au cas de la violation de la neutralité Belge*, Papiers du Général de Miribel (1891).

de Chimay. Les notes du général de Miribel de 1891 sont extrêmement brouillonnes. Elles mériteraient un long travail d'édition pour déterminer avec soin les considérations qui ont incité de Miribel à préparer cette variante. Au début du dossier, le général français justifie sa démarche de la façon suivante :

« Les événements qui ont eu lieu, il y a bien peu de temps, en Belgique, nous ont mené à deux doigts d'une guerre qui n'aurait débuté qu'après l'installation d'un, de deux ou même de trois corps allemands. Le théâtre d'opérations se serait trouvé modifié de ce chef. (...) Nous avons donc été amenés à préparer un projet de variante au Plan XI pour parer à ces événements imprévus (...) mais chaque fois qu'on improvise, on s'aperçoit qu'il vaut mieux prévoir. Nous avons donc été amenés à prévoir une variante du Plan XI et à la soumettre au Conseil »¹.

Le général de Miribel fait-il allusion ici à la crise de 1887 ? Ses conseils sont en tous les cas écoutés par le CSG. Une variante n° III du plan XI est mise en vigueur le 23 janvier 1892. Elle change les rôles des 4^e, 5^e et 7^e armées. La 7^e armée remplace la 5^e armée comme réserve générale. La 5^e armée remplace la 4^e armée et vient barrer la trouée de Stenay dans la zone de Bar-le-Duc, Ste Menehould. Ces changements permettent à la 4^e armée de se concentrer au nord face à la Belgique dans la zone de Guise, Hirson, Reims. La première division de cavalerie couvre le dispositif à Maubeuge tandis que deux divisions d'infanterie occupent les positions d'Avesnes et Le Quesnoy².

La couverture éventuelle de la frontière Nord par la 4^e armée ne disparaît pas complètement des plans suivants (XII à XV). Elle est maintenue à l'identique en tant que « variante » officielle dans le plan XII appliqué le 15 février 1893. Dans ce plan, il reste néanmoins entendu que la décision sera recherchée en Lorraine³. Il appert en effet que la « variante belge » est considérée comme une hypothèse d'intérêt secondaire, à adopter dans le cas peu vraisemblable d'un passage des troupes allemandes à travers la Belgique. L'adoption des « variantes » dans le plan français ne fait d'ailleurs pas l'unanimité. Le 4 avril 1892, le général Saussier fait ressortir au CSG que plus il y aura de variantes préparées, plus il sera difficile de prendre une résolution au moment crucial⁴. En février 1894, lors des discussions

¹ SHD/DAT 7N 1812, *Notes relatives au cas de la violation de la neutralité Belge*, Papiers du Général de Miribel (1891).

² SHD/DAT, 7N 1737, *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves...*, p. 12 ; *Les armées françaises...*, p. 22.

³ SHD/DAT, 7N 1737, *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves...*, p. 16 ; *Les armées françaises...*, p. 23-24..

⁴ *Les armées françaises...*, p. 22.

relatives à l'établissement du plan XIII, le Conseil Supérieur de la Guerre critique désormais ouvertement l'utilité du maintien d'une variante avec transport spécial vers le nord pour le cas de la violation de la neutralité belge ou vers le sud pour la Suisse. Il estime que les Allemands ne peuvent pénétrer en France à l'ouest de la Meuse ou aborder la Meuse au nord de Stenay avant le dix-huitième jour. Or, sur ces entrefaites, la 4^e armée française a largement le temps de se porter au devant de l'aile marchante allemande sur un front Guise – Hirson – Reithel sur lequel elle se trouverait à partir du dixième jour, bien avant l'arrivée des troupes ennemies. Le schéma est toujours le même pour l'Etat-major français : le meilleur moyen d'empêcher l'adversaire de pénétrer en Belgique, c'est d'être plus fort que lui sur la Moselle¹.

Le plan XIII est mis en application l'année suivante et approuvé par le Conseil Supérieur de la Guerre lors des séances des 20, 25 mars et 13 juillet 1895². Cinq hypothèses possibles d'attaque allemande sont envisagées lors de la séance du 20 mars 1895. Aucune ne concerne la violation de la neutralité belge. L'hypothèse d'une traversée du territoire belge est uniquement évoquée en fin de réunion. Elle est alors mise sur un pied d'égalité avec la violation de la neutralité suisse. Elle est considérée comme un objet d'étude anecdotique, envisagé pour être complet tout en spécifiant bien qu'aucun des membres du Conseil n'y croit³. Les variantes belges et suisses sont finalement abandonnées car on estime que le plan XIII se suffit à lui-même⁴. En cas de violation de la neutralité belge : « Les divisions de réserve et brigades territoriales des 1^e et 2^e régions seraient maintenues dans le nord et concentrées vers Maubeuge, Hirson. Au besoin, la 4^e armée (en totalité ou en partie) serait poussée sur la ligne Guise, Hirson, Reithel et remplacée dans sa zone par la 9^e armée »⁵. Beaucoup d'auteurs commentent à posteriori ces faits comme le signe d'une négligence de la part de l'Etat-major français⁶. Cependant, si on confronte ces considérations sur un passage par la Belgique avec les réflexions de Schlieffen à la même époque, on constate effectivement

¹ Séance du Conseil Supérieur de la Guerre, 5 février 1894, citée d'après GARROS (L.), *Préludes aux invasions de la Belgique*, dans *Revue historique de l'armée*, V-1, 1949, p.21.

² GARROS (L.), *Préludes aux invasions de la Belgique...*, p.21.

³ SHD/DAT, 1N 6, CSG, 20 mars 1895.

⁴ *Les armées françaises...*, p. 25.

⁵ SHD/DAT, 7N 1737, *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves...*, p. 19.

⁶ GARROS (L.), *Préludes aux invasions de la Belgique*, dans *Revue historique de l'armée*, V-1, 1949, p. 17-37 ; TANNENBAUM (Jan Karl), *French estimates of German plans*, in MAY (Ernest) (dir.), *Knowing one's enemies: Intelligence assessment before the two world war*, Princeton University Press, New Jersey, 1984, p. 150-171 ; ORTHOLAN (H.), *Le général Séré de Rivières, le Vauban de la revanche*, Paris, Bernard Giovanngeli éditeur, 2003.

que le chef de l'Etat-major allemand considère la traversée de la Belgique comme dangereuse, précisément à cause de la position de flanc de l'armée française sur la Moselle¹.

Dans le plan XIV mis en œuvre en avril 1898, la volonté du CSG a été de préparer un plan unique, « exécutoire dans toutes les éventualités »². A l'instar du plan précédent, le CSG estime qu'en cas de violation des pays neutres voisins, les mouvements de l'armée peuvent être exécutés après la première phase de concentration. Les débarquements des divisions de réserve d'aile pourront être modifiés à la dernière minute et renforcés au besoin par une partie des armées d'aile. Ces divisions contiendront « les avant-gardes ennemies jusqu'à ce qu'une décision ait pu être prise en Lorraine »³. En 1899, suite à l'incident de Fachoda et à la tension franco-anglaise, le plan XIV est légèrement modifié. Cette modification ne semble pas avoir remis en question les faibles précautions prises à l'égard du territoire belge⁴. Cependant, par précaution, une étude est réalisée au 2^e Bureau en janvier 1899 sur « l'attitude probable de la Belgique en cas d'un conflit entre l'Angleterre et la France »⁵. Cette étude conclut que la Belgique ne laissera débarquer l'armée anglaise à Anvers et dans ses ports que si l'Allemagne s'allie avec l'Angleterre, ce qui est très peu vraisemblable :

« L'attitude de la Belgique en cas d'un conflit anglo-français dépend entièrement de celle de l'Allemagne. Dans l'hypothèse actuellement très peu vraisemblable [souligné dans le texte] d'une alliance anglo-allemande entraînant la coopération de la Belgique, il est possible que le 16^e jour à partir de la date de la conclusion de l'alliance, une armée coalisée [illisible] de 178.000 Anglais, Allemands et Belges, et comprenant 3 divisions de cavalerie et 4 corps d'armée, soit rassemblée dans la zone Chimay – Mariembourg – Charleroi – Thuin »⁶.

Ce désintérêt pour la Belgique dans le plan français s'accompagne à la même époque de coupes sombres dans les défenses de la frontière Nord. Le phénomène est accentué par la volonté du département de la Guerre de rationaliser les dépenses. En avril 1899, le général directeur du Génie attire l'attention du ministre de la Guerre de Freycinet sur les disparités des

¹ Voir infra notre chapitre sur le plan allemand et la Belgique.

² *Les armées françaises...*, p. 27.

³ Extrait d'une note du 3^e Bureau au sujet de l'établissement d'un nouveau plan, 13 mai 1897, cité d'après *Les armées françaises...*, p. 28.

⁴ *Les armées françaises...*, p. 29 ; SHD/DAT, 7N 1737, *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves...*, p. 21.

⁵ SHD/DAT, 7N 1168, « Note sur l'attitude probable de la Belgique en cas d'un conflit entre l'Angleterre et la France », janvier 1899, 1 croquis joint.

⁶ *Ibidem*. Une carte du dispositif éventuel des armées anglaise, belge et allemande à la lisière de la frontière française accompagne l'étude. Nous reproduisons cette carte dans notre corpus de cartes au chapitre correspondant.

travaux exécutés dans toute la France. Cette démarche entraîne la création de la Haute Commission des Places fortes (HCPF), groupe de travail constitué surtout de membres du Conseil Supérieur de la Guerre, présidé par le généralissime désigné avec comme secrétaire le directeur du Génie. La HCPF est chargée d'adapter l'évolution des places aux nécessités des plans de concentration successifs¹. Etant donné, l'absence d'intérêt pour la Belgique dans le plan de déploiement français, les projets de déclassement se multiplient sur la frontière nord². Sont spécifiquement visés à cette époque Gravelines, Condé-sur-l'Escaut, Le Quesnoy, Péronne, Laon, La Fère, Longwy et l'enceinte de Lille³. Le rôle de cette dernière place est complètement déconsidéré dans une étude réalisée par le Génie français en 1899 :

« (...) la considération de mettre à l'abri les richesses de la ville ne justifie pas l'existence de la place forte. En effet, dans le secteur réputé d'attaque, se trouvent les deux importantes cités de Roubaix et Tourcoing aussi riches que Lille et qu'il conviendrait dans cet état d'idées, d'englober dans son périmètre. Comme barrage sur les voies ferrées, la place n'aurait qu'un rôle secondaire, car elle est contournée à l'est et à l'ouest par de nombreuses voies traversant librement la frontière. Lille, ne répond, en somme, à aucune utilité ; il convient donc de renoncer à l'améliorer et de déclasser son enceinte »⁴.

Le Conseil Supérieur de la Guerre du 6 février 1899 propose de verser Maubeuge et Montmédy dans les places de seconde classe, c'est-à-dire que ces places seraient entretenues sans améliorations substantielles en rapport avec les progrès de l'artillerie mais conserveraient néanmoins leur armement en raison du rôle éventuel qu'elles pourraient encore jouer en cas de guerre⁵. Le projet de loi du 24 février 1899 envisage également le déclassement en troisième catégorie d'ouvrages récents comme ceux de la position de Valenciennes (Curgies, Flines, Maulde). Ceci indique bien le peu crédit que l'on accorde désormais à l'hypothèse

¹ TRUTMANN (P.), *La Barrière de fer...*, p. 46-59.

² Le déclassement des forts de la frontière du Nord occupe plusieurs séances du Conseil Supérieur de la Guerre. Au cours de la séance du 10 avril 1899 sont posés sur la table des négociations les dossiers suivants : déclassement de l'enceinte de Lille ; déclassement de Condé sur l'Escaut ; déclassement du Quesnoy, déclassement de Péronne ; déclassement de l'enceinte de La Fère ; déclassement du fort de Charlemont ; déclassement de Longwy [SHD/DAT, 1N 8, CSG, 6 février 1899 ; 10 avril 1899 ; 26 novembre 1900]. Sur le maintien ou le déclassement de ces places fortes, voir notre chapitre précédent « La Barrière du Nord de Séré de Rivières a-t-elle été construite ? ». Un document peu exploité par l'historiographie est présent dans le dossier SHD/DAT, 7N 1812, « Dossier (SECRET). Système défensif de la Région du Nord ». Une note au crayon sur la couverture cartonnée : « Ce document doit remonter à 1899 ». Le « dossier secret » expose toutes les considérations qui justifient le déclassement d'un grand nombre de places françaises à l'aune du plan de déploiement.

³ DEPRET (Julien), *Maubeuge, la militaire, genèse et évolution de la place forte*, Salomé, chez l'auteur, 2004, p. 13.

⁴ DEPRET (Julien), *Lille et ses forts, une forteresse méconnue de la IIIe République (1872-1914)*, Salomé, chez l'auteur, 2008, p. 17 ; sur l'évolution de la place de Lille jusqu'en 1914, voir SHD/DAT, 7N 1815.

⁵ SHD/DAT, 1N 8, CSG, 6 février 1899 ; DEPRET (Julien), *Maubeuge, la militaire...* p. 13 ; sur l'évolution de la place de Maubeuge jusqu'en 1914, voir SHD/DAT, 7N 1816.

d'un franchissement de la frontière dans ce secteur. Un pareil déclassement signifie purement et simplement la fin de toute forme d'entretien et le départ à court terme de la garnison. L'ancien collaborateur de Séré de Rivières le général Béziat parvient de justesse à sauver Maubeuge du déclassement. Le 20 mars 1899, dans une lettre ouverte au ministre de la Guerre Charles de Freycinet, il écrit « qu'avec notre tendance persistante à réduire nos défenses du Nord, la violation de la neutralité belge n'est plus seulement rationnelle, elle devient fatale »¹. Dans le même ordre d'idées, l'expertise du général Brialmont est invoquée à la tribune le 25 mai 1900 par le sénateur français de Monfort : « la violation de la neutralité de la Belgique était probable autrefois ; l'abandon du Nord de la France la rend aujourd'hui certaine »².

La disparition des anciennes forteresses, dont beaucoup ont été élevées du temps de Vauban, ne se fait pas sans mal car elle revêt un aspect symbolique dans l'opinion publique française. Elle provoque dans son sillage une violente campagne de presse appuyée par certains députés et sénateurs des villes du nord. Cette campagne s'inscrit nettement dans le prolongement de la campagne initiée quelques années auparavant dans la presse boulangiste sur le danger d'un passage allemand à travers la Belgique. Elle donne l'occasion aux publicistes et aux écrivains militaires de ressusciter tous les arguments stratégiques concernant la traversée probable de la Belgique en direction du ventre mou de la frontière française, la trouée de l'Oise³. Le lobbying actif des villes du Nord finit par porter ses fruits. Le projet de déclassement est retiré par un décret du ministre de la Guerre le général Gallifet le 14 mai 1900, quelques jours avant sa démission et son remplacement par le général André⁴. Toutefois, le triomphe des partisans de la Barrière du Nord est de courte durée et le démantèlement des forteresses de Vauban semble à terme irréversible en raison des opinions bien arrêtées du Conseil Supérieur de la Guerre. La majorité des membres du CSG est convaincue du bien fondé des réformes. Au cours de la séance du 26 novembre 1900 présidée par le général André, plusieurs membres s'emploient à contrer point par point les objections du sénateur de Montfort au

¹ Cité d'après ENGERAND (F.), *Le secret de la frontière...*, p. 397 ; ORTHOLAN (Henri), *Le général Séré de Rivières...*, p. 506 ; DEPRET (Julien), *Maubeuge, la militaire...* p. 13.

² *Journal officiel*, Sénat, le 25 mai 1900, propos du sénateur de Montfort, cités d'après DEPRET (Julien), *Lille et ses forts...*, p. 7.

³ HUMBERT (G.) (Colonel), *La prochaine guerre, victoire ou défaite*, Paris, Librairie militaire, 1900 [ouvrage commenté dans *La Belgique militaire*, 4 mars 1900, p.407-408] ; VOULQUIN (G.) (Délégué de l'Union des sociétés de tir de France), *Frontières françaises, forts, camps retranchés*, Partie I : *Frontières du Nord et de l'Est ; Positions de seconde ligne ; Camp retranché de Paris*, Paris, Larousse, 1908-1909. Voir l'introduction du député Pierre Baudin ;

⁴ DEPRET (Julien), *Maubeuge, la militaire...* p. 13.

démantèlement : « Les Places du Nord ont, il est vrai, sauvé la France, mais c'était sous Louis XIV... »¹.

Après avoir visité Lille, le général André s'oriente finalement vers un compromis entre l'expertise militaire et les pressions de la société civile. La loi du 6 juillet 1901 sauvegarde pour un temps la défense de la grande cité industrielle des Flandres françaises mais se prononce en revanche pour le déclassement de Condé-sur- l'Escaut, du Quesnoy et de Péronne². La campagne de presse pour sauver ce qui reste de la Barrière de Nord sera encore réactivée une dernière fois à l'occasion du débat sur la loi de déclassement du 17 juillet 1912 qui inclut Laon, La Fère, Condé-sur-Aisne et Hirson dans les places à démanteler³. A cette occasion, Lille parvient encore à obtenir un sursis de deux ans. Son déclassement est toutefois signé le 1^{er} août 1914 en pleins préparatifs de guerre. En raison de sa position excentrée loin du dispositif de concentration français, la place est jugée inutile et trop faible pour assurer seule sa défense⁴. Au moment de l'offensive allemande en août 1914, seules les places de Dunkerque, Maubeuge, Givet, Montmédy et Longwy sont encore en activité.

L'obsolescence de la Barrière du Nord devant les progrès de l'artillerie est un puissant facteur qui contribue à activer son démantèlement. Il faudrait des travaux trop coûteux pour rénover l'antique système tandis que les budgets militaires sont vampirisés par la Barrière de l'Est. Mais ce n'est pas l'unique argument, beaucoup d'anciens pôles défensifs de la frontière Nord tiraient jadis leur force des inondations tendues en temps de guerre. Or, le principe même des inondations est de plus en plus critiqué. Le mémoire réalisé par Séré de Rivières au printemps

¹ SHD/DAT, 1N 8, CSG, 26 novembre 1900.

² DEPRET (Julien), *Maubeuge, la militaire...* p. 13.

³ ORTHOLAN (Henri), *Le général Séré de Rivières...*, p. 506. Parmi les ouvrages les plus significatifs de cette deuxième campagne contre le démantèlement des forteresses du Nord figurent les ouvrages suivants : MAITROT (C.-A.), *L'offensive allemande par la Belgique. Une modification nécessaire dans la concentration*, Paris, 1911. Extrait de *Le Correspondant*, 1er septembre 1911, n° 1175, p. 833-862 ; ID., *Nos frontières de l'Est et du Nord. Le service de deux ans et sa répercussion sur leur défense*, Paris ; Nancy, Berger-Levrault, 1912. 8 cartes et 8 croquis [cet ouvrage regroupe tous les articles du Général Maitrot parus dans *Le Correspondant*]; HERMENT (Gabriel, Jean), général, *L'état des forteresses belges et sa répercussion sur la défense de notre frontière du Nord*, Paris, Henri Charles-Lavauzelle, 1913, plan, cartes, 131 p ; ID., *Considérations sur la frontière du Nord*, Paris, Chapelot, 1913 ; POIRIER (Jules), *La Belgique devant une guerre franco-allemande*, Paris, L. Fournier, 1913, 396 p. [ouvrage commenté dans *La Belgique militaire*, 16 mars 1913, p.318-319]. Un ouvrage complet paru peu de temps avant le déclenchement du conflit dresse un compte-rendu très complet de tous les ouvrages parus depuis 1870 concernant la nécessité de défendre la Frontière Nord : LECOMTE (Maxime), lieutenant-colonel breveté et LEVI (Camille), ancien vice-président du Sénat, ancien officier de l'armée du Nord, *Neutralité belge et invasion allemande*, Paris, Lavauzelle, 1914, V-608 p., cartes. L'ouvrage est commenté dans *La Belgique militaire*, 3 mai 1914, p.524-526.

⁴ Sur le démantèlement controversé de Lille, DEPRET (Julien), *Lille et ses forts, une forteresse méconnue de la IIIe République (1872-1914)*, Salomé, chez l'auteur, 2008, p. 17-21. Voir aussi le dossier SHD/DAT, 7N 1815.

1876 minorait déjà le rôle des inondations. Si l'ingénieur militaire continuait à leur reconnaître une certaine valeur au point de vue de la défensive, il excluait cependant de concentrer une armée française dans une région couverte par les inondations, par exemple au sein du quadrilatère formé par les inondations de la Scarpe, de l'Escaut et de la Sensée, entre Lille et Valenciennes. En effet, le général français notait qu'une telle option stratégique cumule deux défauts majeurs : elle suppose que les inondations soient tendues plus rapidement que par le passé pour répondre aux standards modernes de la mobilisation allemande – or accélérer le débit des eaux est techniquement impossible – et elle suppose paradoxalement que ces inondations bien utiles pour la défensive, n'entravent pas pour autant les manœuvres de l'armée française si elle désire prendre l'offensive contre l'assaillant¹.

Au cours des années 1890, de nouvelles études ont été réalisées sur le rôle défensif des inondations de la frontière Nord². Ces études très critiques aboutissent à la constitution d'une commission spéciale chargée d'enquêter sur le sujet « en raison des inconvénients que les inondations défensives jusqu'ici admises dans la région du Nord pouvaient présenter tant au point de vue de l'exécution des transports de ravitaillement par eau qu'à celui de l'exploitation des mines et de la salubrité publique »³. L'enquête est consignée dans un rapport du 30 décembre 1898. Ce dernier rapport obtient l'approbation du ministre de la Guerre car il simplifie dans une large mesure les inondations prévues jusqu'alors. Le 26 juin 1899, le général Galliffet communique le résultat de cette « commission des inondations » au commandant du 1^{er} corps d'armée de Lille. Dans la région de Dunkerque sont conservés : pour le corps de place, les retenues d'eau nécessaires pour couvrir les abords immédiats et remplir les fossés ; pour les inondations extérieures, huit bassins, dont deux entre Calais et l'Aa, formeraient une ligne d'eau interrompue et six entre l'Aa et la frontière belge

¹ SERE DE RIVIERES (général), *Rapport sur l'organisation de la frontière du Nord*, juin 1876, SHD/DAT, 7N 1812

² « ...Conformément aux prescriptions de votre lettre confidentielle, 1^e section, du 24 avril dernier, j'ai l'honneur de vous adresser, ci-jointes, les études qui ont été rédigées par les Directeurs du Génie de Lille, Dunkerque et Maubeuge, au sujet des inondations de la région du Nord et dont le détail est donné dans le bordereau annexé à la présente lettre », Général Bouvier, commandant le Génie de la 1^{ère} Région à Monsieur le Général commandant le 1^{er} corps d'armée à Lille, le 19 janvier 1892, voir pièces jointes. Il faut encore citer les études suivantes : Plans défensifs de Dunkerque et de Calais, 1894, annexes : inondations défensives ; VIGNAL (Capitaine), officier d'ordonnance de M. le Général Commandant la 1^{ère} division d'infanterie. *Reconnaissance des inondations de la Scarpe*, 1897 ; *Rapport du lieutenant Colonel-Blanche, chef d'Etat-major du Gouvernement de la place forte de Maubeuge, sur les inondations défensives de l'Escaut de Rodignies à Valenciennes*, le 9 août 1897 ; *Reconnaissance de la Lys, de la Melde, de la Laquette, de la Clarence et de la Laye au point de vue de la possibilité de faire contribuer cette rivière à la tendue des inondations de la région Dunkerque-Calais*, le 10 août 1897 ; *Historique des inondations défensives tendues autour de Dunkerque à diverses époques*, Dunkerque, le 15 avril 1898 ; Toutes ces études sont reprises dans un dossier intitulé « Travaux et études sur la question des inondations défensives à réaliser pour la protection de la frontière du Nord de la France », SHD/DAT, 7N 1813

³ SHD/DAT 7N 1813, Galliffet à M. le Général Commandant le 1^{er} corps d'armée à Lille, Paris, le 26 juin 1899.

constitueraient une ligne d'eau continue. En raison des dégâts causés par l'eau de mer, on renoncera à prévoir des inondations par ce moyen, sauf pour celles qui assurent la défense immédiate du corps de place. A Lille, on maintiendra l'inondation des fossés du corps de place et celle du ruisseau de la Marcq. En revanche, on réduira l'inondation de la Deule à la partie comprise entre Don et Wavrin, en ayant soin de ne pas interrompre la navigation de cette rivière. Les inondations du Quesnoy ne seront pas modifiées. A Maubeuge, on se bornera, au début de la mobilisation à inonder les fossés du corps de place et à préparer l'inondation prévue sur la Sambre, « sous réserve de ne tendre cette inondation que lorsque les éventualités de défense en feront reconnaître l'utilité ». Enfin, les inondations entre Lille et Maubeuge seront limitées à celles qu'on peut tendre en aval de l'écluse de Saint-Amand sur la Scarpe et de l'écluse de la Folie sur l'Escaut¹. A nouveau, il ne s'agit que d'un sursis temporaire avant une disparition quasi complète du principe des inondations. Signe que les inondations ont fait leur temps, Condé sur l'Escaut situé à quelques kilomètres de la frontière belge, commandant 27 écluses situées en aval de la Folie, est déclassé définitivement en 1901².

2. Les cris d'alarme du Deuxième Bureau : l'épisode du Vengeur

Jusqu'au plan XV mis en œuvre à partir de mars 1903, le Troisième Bureau de l'Etat-major continuait à se référer largement à l'opinion du Général Saussier formulée en 1889 après son voyage d'étude en Belgique, selon laquelle l'armée allemande chargée de faire diversion par la Belgique ne pourrait atteindre l'aile gauche des armées françaises qu'après que la question aurait été réglée dans l'est. Dans tous les cas, la violation de la neutralité belge par l'Allemagne serait une faute dont il serait facile de profiter pour s'assurer la supériorité sur le théâtre décisif des opérations³. Le 2^e Bureau n'avait cependant pas ménagé ses efforts au cours des dernières années pour prouver, notamment à l'aide des reconnaissances faites en Belgique et des documents transmis par les attachés militaires français à Bruxelles, la faisabilité d'un passage allemand par la Belgique⁴. De même la ferme volonté belge de se défendre systématiquement contre le premier agresseur était sujette à caution dans le milieu

¹ *Ibidem*. L'Ecluse de la Folie est située à hauteur de Bruay sur l'Escaut. En 1878, on projetait d'y construire une batterie qui aurait fait partie d'une demi-ceinture d'ouvrages détachés à l'est de Valenciennes. *Folie (redoute de la)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 188.

² *Condé-sur-l'Escaut (place de)*, in *Index de la Fortification française...*, p. 116.

³ PEDRONCINI (Guy), *Influence de la neutralité belge et luxembourgeoise*, p.187.

⁴ SHD/DAT, 7N 1168, « Etude sur le rôle éventuel de la Belgique dans le cas d'un conflit franco-allemand », mars 1898 ; dans la même boîte « Etude d'une opération allemande par la Belgique. Exemplaire portant la mention suivante : « Monsieur le Général Chef d'état-major de l'armée » [ca 1900-1901].

des renseignements français¹. Mais ces études, à supposer qu'elles aient eu l'objectif ambitieux de modifier les conceptions du Conseil Supérieur de la Guerre, étaient restées sans conséquences sur le plan français.

A partir de janvier 1904, les rapports du Deuxième Bureau de l'Etat-major ont commencé à se faire plus pressants, c'est-à-dire juste au moment où la question des nouvelles liaisons ferroviaires germano-belges commençait à défrayer la chronique en Belgique. Les 6 et 15 janvier 1904, le Deuxième Bureau avait reçu communication par un étrange indicateur allemand des cartes figurant les emplacements de concentration occupés par les grandes unités de l'armée allemande, à la date, variable pour chacune d'elles où elles sont susceptibles d'entamer les opérations. Ces cartes étaient accompagnées d'un commentaire de l'agent qui les avait livrées. Les renseignements ainsi obtenus faisaient prévoir un mouvement débordant exécuté, à travers la Belgique, par une masse allemande, concentrée autour d'Aix-la-Chapelle. Le traître allemand affirmait agir par soif de vengeance et il signait au bas de ses lettres « Le Vengeur ». La nature des renseignements fournis démontrait que ce dernier était sans doute un officier de l'armée allemande et il prétendait lui-même être attaché au Grand Etat-major (il aurait produit des documents tendant à confirmer ce statut). Cependant, la manière dont se déroulaient les entrevues incita les agents des services de renseignements français à la plus grande prudence, comme du reste les historiens qui relatèrent le fait par la suite. En effet, le « Vengeur » donnant rendez-vous successivement à ses interlocuteurs dans des hôtels de Liège, Paris et Nice, emmaillotait complètement son visage de sorte, que seule une moustache prussienne dépassait de cette masse de bandages comme s'il sortait d'une opération chirurgicale. Les plans fournis révélaient donc l'intention allemande de violer la neutralité belge. C'est pourquoi, à la suite des révélations du diplomate français Maurice Paléologue dans l'entre-deux-guerres, certains commentateurs de l'affaire du « Vengeur » n'ont pas hésité à établir par la suite un parallèle entre les renseignements fournis et le « Plan Schlieffen ». En l'occurrence, il ne pouvait s'agir du « Plan Schlieffen » en lui-même puisque le *Denkschrift* du comte von Schlieffen ne fut rédigé qu'entre décembre 1905 et février 1906².

¹ SHD/DAT, 7N 1168, « Note sur l'attitude probable de la Belgique en cas de conflit entre la France et une autre puissance », mars 1901

² PALEOLOGUE (M.), *Un prélude à l'invasion de la Belgique. Le plan Schlieffen (1904)*, Paris, 1932, 173 p. ; PORCH (Douglas), *Histoire des services secrets français. T.1: De l'Affaire Dreyfus à la fin de la Seconde guerre mondiale*, Paris, Albin Michel, 1997, p. 66-67 ; DDF, 2^e série, IV, doc. n° 200, p. 276-277, Gérard (Bruxelles) à Delcassé (Paris), 19 janvier 1904, voir note de bas de page ; GARROS (L.), *Préludes aux invasions de la Belgique*, p. 21-25. Il reste intéressant de savoir si le fameux document se basait bien sur un document réel. Wolfgang Foerster, Président du Reichsarchiv, tente de répondre à la question à la suite de la parution de l'ouvrage de Paléologue : FOERSTER (W.), *Ist der deutsche Aufmarsch 1904 an die Franzosen verraten*

Malgré l'extrême réserve des services de renseignements français, l'affaire fut prise très au sérieux. Cas assez rare vu la « guerre des services », le Quai d'Orsay fut mis « au parfum ». Cela se passait le 25 avril 1904. Maurice Paléologue, à l'époque sous-directeur adjoint des affaires politiques au ministère des Affaires étrangères, se rendit chez le chef d'Etat-major général de l'Armée le général Pendézec qui l'avait prié de passer à son cabinet pour lui parler de l'alliance russe. Après avoir abordé divers sujets, Pendézec étale devant son interlocuteur une grande carte figurant la Belgique, les provinces rhénanes, le nord et l'est de la France. Il lui révèle alors les informations du « Vengeur » tout en lui réclamant la plus grande discrétion. Voici comment Paléologue résume l'exposé du Général :

« Dans le cas d'un conflit avec la France, l'Allemagne réduirait à 6 corps d'armée sa couverture du côté russe ; elle en masserait 36 sur sa frontière occidentale, ou, plus exactement, la valeur de 36 corps, car il n'y aurait que 26 corps en première ligne, le reste se composant de divisions de réserve. Ces 26 corps seraient répartis en 4 armées. Leur distribution géographique serait la suivante : une armée de 9 corps et 2 armées de 4 corps dans la région de la Moselle et de la Sarre, avec la vallée de la Meurthe comme objectif ; une armée de 9 corps dans la région d'Aix-la-Chapelle et de Malmédy avec la vallée de l'Oise comme objectif. Cette dernière passerait par Liège, Namur, Charleroi, Maubeuge, d'où, par Guise, Noyon et Compiègne, elle marcherait droit sur Paris, tandis que les trois autres armées, opérant vers la Meurthe, retiendraient contre elles toutes nos forces du Nord-Est »¹.

Le 11 novembre 1904, au cours d'une nouvelle entrevue avec le général, ce dernier lui révèle qu'un certain nombre d'indices matériels que le Service de renseignements français a recueillis dans la région de Crefeld, Cologne, Aix-la-Chapelle, Malmédy, Hellenthal et Saint-Vith s'adaptent exactement aux curieuses révélations du « Vengeur »². Ces deuxièmes révélations correspondent effectivement avec les archives du Deuxième Bureau³. Pour vérifier la faisabilité des renseignements du « Vengeur », plusieurs études ont été réalisées afin de confronter les renseignements sur la concentration allemande à la réalité des faits. Ces études

worden ? in *Berliner Monatshefte*, X, n° 11 (novembre 1932), p. 1053-1067. Une question subsidiaire à ce débat, s'il ne s'agit pas du plan allemand, s'agit-il éventuellement d'un *Kriegsspiel* contemporain de l'époque ? Ce n'est pas impossible.

¹ PALEOLOGUE (M.), *Un prélude à l'invasion de la Belgique...*, p. 23-24.

² *Idem*, p. 99.

³ Le Général Pendézec fait sans doute référence ici aux termes de la note du 13 août écrite par le Général André, Ministre de la Guerre, à destination du Conseil Supérieur de la Guerre dont nous parlons ci-dessous. Le Général André indique dans la note du 13 août que des reconnaissances ont bien été effectuées dans la région de l'Eifel pour vérifier les allégations du Vengeur. (*DDF*, 2^e série, V, doc. n° 308, 13 août 1904, p. 368-370.) Le résultat détaillé de ces reconnaissances avait été rapporté dans des notes du Deuxième Bureau du 12 avril et du 10 mai 1904.

ont été transmises au général Pendézec¹. La convention ferroviaire belgo-prussienne de 1903 est signalée à plusieurs reprises parmi les analyses des auteurs de ces notes.

La page de garde de la première étude ne spécifie pas si elle a été réalisée par le Deuxième Bureau mais comporte juste la mention « Ministère de la Guerre ». C'est sans doute la plus étrange des cinq notes du dossier car elle ne fait pas référence à un document des services de renseignements comme les notes suivantes mais à un hypothétique « Plan de concentration n° 1 ». A la lecture on constate pourtant qu'il s'agit bien des informations transmises par l'agent allemand. Les conclusions de la note sont diamétralement opposées à celles qui vont suivre :

« Le Plan de concentration allemand n° I offre à nos Armées l'occasion inespérée d'une manœuvre décisive à grands résultats en leur donnant la possibilité d'écraser isolément et d'une manière foudroyante l'aile gauche et le centre allemand. Il ne doit provoquer aucune modification à notre Plan actuel de concentration qui répond parfaitement par ses dispositions à l'exécution de cette manœuvre »².

On voit cependant que ces déclarations n'ont pas convaincu ceux qui ont repris l'étude du dossier par la suite car elles sont accompagnées de point d'interrogation dans la marge ou de remarques du type : « Comment ? ». Autrement dit, comment comptez-vous contrer une telle manœuvre ? Dans le cadre de l'analyse du plan de concentration livré par le « Vengeur », l'auteur de la note est amené à étudier les chemins de fer belges qui serviraient à la manœuvre. La note estime d'abord que les voies de chemins de fer des Ardennes, certes pour la plupart à une voie, sont suffisantes pour ravitailler plus de dix corps d'armée par jour. Elle cite alors les voies utilisables :

¹ Première note au sujet du plan de concentration allemand n° 1, 29 janvier 1904 ; Note du 8 février 1904 au sujet des documents S.R. n° 2474 et n° 2500 relatifs à la concentration allemande ; Note du 8 mars sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande ; Note du 12 avril 1904 sur le document S.R. n° 2474 relatif à la concentration allemande. Etude faite au niveau des transports ; Note du 10 mai 1904, suite de la note du 12 avril 1904 sur le document S.R. n°2474. Tous ces documents sont conservés dans SHD/DAT 7N 1756 : Dossier sur les modifications à apporter au Plan de mobilisation XV. Nous avons retrouvé également dans ce dossier la note du Deuxième Bureau du 12 août 1903 sur la convention ferroviaire belgo-prussienne et une copie du rapport du Commandant Siben sur la région située entre Malmédy-Saint-Vith et la frontière française datant du 20 octobre 1904 intitulée : « Etude de la région du raccordement ferroviaire Malmédy-Stavelot ; une offensive allemande partant de cette région et se dirigeant vers Sedan ne rencontrerait aucun obstacle de la part de la Belgique, elle aurait son ravitaillement assuré par deux lignes de chemin de fer et un bon réseau routier ». Ce dernier document se trouve aussi dans la correspondance de l'attaché militaire SHD/DAT 7N 1155. Dans la première note du 12 août 1903, le Deuxième bureau relativisait alors l'intérêt de la jonction Stavelot-Malmédy tandis que le rapport du commandant Siben rédigé l'année suivante est pour sa part beaucoup plus alarmiste. Une hypothèse envisageable concernant le contenu du rapport d'octobre 1904 serait que Siben lui-même ait été informé des interrogations suscitées par les renseignements du *Vengeur*. Ce qui expliquerait que l'étude de l'attaché militaire ait été rédigée sous la forme d'un véritable plaidoyer.

² SHD/DAT 7N 1756, « Première note au sujet du plan de concentration allemand n° 1 », 29 janvier 1904

« En ne faisant pas état de la grande ligne maîtrisée par Liège et Namur, la I^e Armée disposera des lignes Aix-la-Chapelle, Verviers, Pepinster, Spa, Trois-Ponts, Rivage, Marloie, Dinant et Cologne, Gerolstein, St-With, Trois-Vierges, Gouvy, Bastogne, Libramont, Bertrix. Ces lignes sont d'ailleurs reliées par plusieurs transversales, notamment par la ligne Namur, Arlon, Luxembourg, Trèves, qui donne un troisième débouché vers l'Allemagne, et la ligne Dinant, Bertrix, Virton, qui longe de très près notre propre frontière »¹.

Or, la légation française n'a-t-elle pas écrit il y a à peine dix jours que les accords passés entre les Gouvernements belge et allemand relatifs aux lignes de Louvain à Aix-la-Chapelle et de Malmédy à Stavelot, témoignent du prix que le Gouvernement allemand attache à résoudre dans le sens le plus favorable à ses intérêts les questions territoriales et économiques de la frontière belgo-allemande². Il n'est donc pas étonnant de trouver sous la plume de l'auteur de la première note les considérations suivantes : « Enfin, l'hypothèse d'un semblable mouvement donne une explication très naturelle de l'insistance avec laquelle les Allemands cherchent à obtenir une nouvelle jonction avec le réseau belge entre Malmédy et Stavelot »³.

La deuxième étude en date du 8 février étudie les documents S.R. n° 2474 transmis le 6 janvier et S.R. n° 2500 transmis le 15 janvier. Il s'agit sans aucun doute possible des renseignements fournis par le « Vengeur » car elle stipule que les documents étudiés « consistent en cartes indiquant les emplacements de concentration occupés par les grandes unités de l'armée allemande ». Les conclusions de la note du 8 février sont mitigées. L'auteur pense que les documents transmis au Deuxième Bureau début janvier présentent un mélange de vrai et de faux. Néanmoins l'affaire est prise au sérieux : « (...) les documents n° 2474 et 2500 doivent être rangés parmi les plus intéressants que le Deuxième Bureau ait eu à étudier dans ces dernières années. Qu'ils représentent le résultat d'un simple travail d'étude fait au Grand Etat-major, ou l'une des hypothèses de concentration qui ont pu être réellement et effectivement envisagées, ils méritent de retenir l'attention, même si leur authenticité ne pouvait pas être ultérieurement établie »⁴. Cette note du 8 février, parmi les arguments favorables à la crédibilité du « Vengeur », appelle à nouveau l'attention sur la convention ferroviaire belgo-prussienne :

¹ SHD/DAT 7N 1756, Première note au sujet du plan de concentration allemand n° 1, 29 janvier 1904

² DDF, 2^e série, IV, n° 200, p. 276-277, Gérard (Bruxelles) à Delcassé (Paris), 19 janvier 1904.

³ SHD/DAT 7N 1756, Première note au sujet du plan de concentration allemand n° 1, 29 janvier 1904.

⁴ SHD/DAT 7N1756, Note du 8 février 1904 au sujet des documents S.R. n° 2474 et n° 2500 relatifs à la concentration allemande.

« (...) récemment, l'Allemagne a obtenu de la Belgique la construction d'un raccordement entre Stavelot et Malmédy, en compensation de la création d'une ligne directe de Louvain à Aix-la-Chapelle. L'intérêt qu'elle paraît avoir mis à exiger l'exécution de ce tronçon ferré, sans importance économique, semblerait indiquer qu'elle s'est préoccupée de s'assurer, au sud de Namur et de Liège, la possession d'une nouvelle et meilleure ligne de communication éventuelle à travers le Luxembourg belge, indépendamment de celle qu'elle pourrait utiliser à travers le Grand Duché de Luxembourg »¹.

La note suivante du 8 mars reste très vague et ne se prononce pas sur la région dans laquelle se développerait la manœuvre allemande car il est impossible d'être catégorique sur ce point. Par contre elle remarque que les renseignements correspondent bien aux idées défendues par Bernhardt sur l'efficacité des manœuvres enveloppantes².

Enfin la note du 12 avril 1904 et celle qui la complète le 10 mai 1904 sont sans doute les plus instructives pour notre étude car elles étudient la question uniquement du point de vue des transports. L'objectif est toujours d'étudier la faisabilité des renseignements fournis mais cette fois-ci en les confrontant au réseau allemand. Le document confirme la possibilité d'utiliser Aix-la-Chapelle comme base de débarquement car les nombreuses installations commerciales de la cité de Charlemagne pourvoient amplement aux nécessités d'une telle opération. Le rapport est par contre plus mitigé pour les chemins de fer de l'Eifel. La *Vennbahn* à laquelle est rattachée la jonction Stavelot-Malmédy ne serait utilisée que pour débarquer des éléments appartenant aux divisions de cavalerie de couverture. Il s'agirait donc d'un usage limité car la voie est à simple voie quoique « elle dispose de la voie Lengeler-Gerolstein-Coblenz-rive gauche du Rhin, pour faire le renvoi du matériel vide »³. Une carte annexée montre que des troupes limitées seraient notamment débarquées à Waismes, ce qui est conforme aux renseignements fournis plus tard démontrant la construction de petits quais à Waismes et à Saint-Vith. En revanche, la note du 12 avril est très sceptique sur l'utilisation de la ligne Euskirchen-Call-Jünkerath-Gerolstein, c'est à dire « la ligne de l'Eifel ». Les documents fournis par le « Vengeur » suggèrent que sur cette ligne devraient débarquer quatre corps d'armée. L'auteur de la note en se basant sur une reconnaissance récente du 14 mars 1904 déclare que les installations de cette ligne sont largement insuffisantes⁴. La note conclut que la plupart des informations du « Vengeur » semblent vraisemblables sauf pour cette ligne de

¹ *Ibidem.*

² SHD/DAT 7N 1756, Note du 8 mars sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande.

³ SHD/DAT 7N 1756, Note du 12 avril 1904 sur le document S.R. n°2474 relatif à la concentration allemande.

⁴ *Ibidem.*

l'Eifel et la conclusion n'hésite pas à affirmer que cela pourrait mettre en jeu la crédibilité de l'ensemble des informations obtenues par le S.R. français début janvier. Un autre argument déconstruisant les théories du « Vengeur » est que depuis deux ans les Allemands construisent une ligne Metz-Mayence, entièrement distincte de celles qui traversent Hombourg (en Sarre) et Sarrebrück. On comprend mal pourquoi, s'ils méditaient réellement une forte concentration au nord, ils continueraient à dépenser leur crédit pour le réseau lorrain. Cet argument n'est pas anodin car il sera utilisé plus tard par les opposants à la thèse d'un passage de grande envergure par la Belgique¹.

Tout change cependant avec la note du 10 mai 1904 qui tient compte des dernières reconnaissances faites sur le terrain². Il semble que les derniers renseignements détenus sur cette ligne de l'Eifel étaient en réalité obsolètes et insuffisants, justifiant de nouvelles investigations du S.R. français. Ce qui veut dire qu'entre le 12 avril et le 10 mai, les agents des services secrets français ont dû parcourir cette ligne de long en large. Le 10 mai, le Deuxième Bureau est désormais en mesure d'affirmer que les informations du « Vengeur » sont également valables pour cette ligne :

« En somme, la ligne de l'Eifel présente 4 quais ou chantiers militaires, plus 14 chantiers très bons, d'Ehrang à Euskirchen. Ces ressources, renforcées par des garages intermédiaires, des postes pour machines de relais ou de secours, en font un instrument de transport et de débarquement excessivement puissant. Les 4 installations militaires capables de recevoir un train toutes les deux heures pourraient suffire, à elles seules, à assurer le débarquement des 40 trains qui constituent le rendement journalier réglementaire de la ligne. (...) L'exécution du projet de concentration qui y est indiqué est donc entièrement réalisable »³.

L'auteur de la note est particulièrement catégorique dans sa conclusion tant il a conscience de révolutionner les conceptions stratégiques françaises jusqu'alors en vigueur. Selon lui les mesures visant à réaliser ce plan de concentration allemand totalement inconnu des services français ont commencé vers 1897 :

« On se trouve donc en présence de mesures d'exécution qui coïncident d'une manière frappante avec le projet contenu dans le document (...). On est en droit de conclure qu'il ne constitue pas seulement une étude, très vraisemblable, mais bien qu'il est

¹ *Ibidem.*

² En réalité la note du 12 avril conservée dans les archives témoigne déjà par de nombreuses ratures des modifications qui ont dû être apportées à la note suite aux reconnaissances effectuées sur le terrain. Les ratures et autres additions sont à ce titre très instructives.

³ SHD/DAT, 7N 1756, Note du 10 mai 1904, suite de la note du 12 avril 1904 sur le document S.R. n°2474.

copié sur un projet, réellement envisagé par le haut commandement allemand, et qui a été l'objet de mesures préparatoires nécessaires à son exécution »¹.

Une note du Deuxième Bureau sur les chemins de fer allemands rédigée en décembre 1909 résume ainsi toutes les informations pour la période 1897-1905 :

« Période de 1897 à 1905 : (...) Extension en largeur entre Trêves et Gerolstein [de la zone de débarquement] :

1. Quais nombreux : 5 quais entre Thionville et Trêves, 3 quais et plusieurs chantiers sur la basse Sarre, 7 quais sur la ligne de l'Eifel [souligné par nous], 3 quais et plusieurs chantiers sur la ligne de la Moselle.
2. Amélioration de la région Ehrang-Karthaus, où se côtoient les deux courants de l'Eifel et de la basse Moselle.
3. Commencement bien timide encore – du doublement de la Ligne Aix-la-Chapelle-Luxembourg, et création de plusieurs installations militaires, en particulier 2 petits quais à Weismes et St-With, et plusieurs chantiers utilisables pour les débarquements. [souligné par nous].

Par suite de ces travaux, le bassin de Trêves, autrefois muni seulement de quelques installations militaires, a été transformé en un atelier de débarquement d'une grande importance qui se trouve outillé de manière à pouvoir faire aboutir à proximité de la frontière luxembourgeoise 2 lignes de transport à rendement normal, venant de Cologne et Coblenz »².

Lors de l'entrevue du 11 novembre 1904 avec Paléologue, le général Pendézec ajoute encore que le développement stratégique de la manœuvre en direction de Liège serait sans doute facile et rapide. Il présume que les forces allemandes pourraient arriver sur la frontière du nord une dizaine de jours après avoir quitté Aix-la-Chapelle. Selon lui, la petite armée belge, surprise par la brusquerie de l'attaque, sera impuissante à les arrêter. Enfin le général Pendézec regrette amèrement que le Plan XV de 1903 n'ait pas été modifié en conséquence. Paléologue note à ce propos qu'une « sourde et jalouse animosité » règnent entre le chef d'Etat-major Pendézec et le généralissime Brugère³. Ce dernier admet tout au plus que les Allemands écorneraient le Luxembourg¹.

¹ SHD/DAT, 7N 1756, Note du 10 mai 1904, suite de la note du 12 avril 1904 sur le document S.R. n°2474.

² SHD/DAT, 7N 672, Armée allemande : « Les Chemins de fer allemands à la fin de 1909 », décembre 1909, Capitaine Fournier. (Exemplaire n°4). Notons également que sur cette carte, la jonction Stavelot-Malmédy est bien mise en évidence tandis que l'autre jonction Saint-Vith-Trois-Vierges n'est même pas mentionnée. Notre interprétation est que la jonction préoccupe toujours beaucoup le Deuxième Bureau en 1909.

³ Jusqu'au milieu de l'année 1911, le Haut Commandement français était divisé. En temps de paix le vice-président du Conseil supérieur de la Guerre décidait de la stratégie et des plans de mobilisation. En temps de guerre il était Généralissime. Le Chef d'Etat-major qui dirigeait l'Etat-major général était en charge des opérations quotidiennes. Les deux fonctions étaient uniquement responsables devant le ministre de la Guerre. Bref, Pendézec était tout simplement impuissant à modifier les considérations stratégiques motivant le Plan XV. La controverse survenue en 1911 entre le Général Michel et le Lieutenant-colonel de Grandmaison en pleine

Le 25 novembre 1904, à l'issue de la commission secrète des instructions de guerre, le lieutenant-colonel Holender, chef du Deuxième Bureau de l'Etat-major de l'armée, vient à nouveau trouver Paléologue de la part du général Pendézec pour lui faire les révélations suivantes :

« [Je vous livre ici] tout le détail des renseignements que notre service d'espionnage s'est procurés sur la concentration éventuelle de neuf corps d'armée allemands, au nord-ouest des provinces rhénanes. D'après les indices relevés, la « zone de concentration » serait approximativement jalonnée par Aix-la-Chapelle et Malmédy. L'invasion du territoire belge commencerait donc par deux attaques simultanées ayant pour objectif le passage de la Meuse, en aval et en amont de Liège. La première colonne d'attaque longeant la frontière du Limbourg hollandais, se porterait, par Aubel et par Visé, tandis que la deuxième colonne se porterait, par Stavelot et Huy, où les deux colonnes se réuniraient pour marcher conjointement sur Namur »².

Ces informations permettent de mieux comprendre l'obstination française à vouloir empêcher la jonction Stavelot-Malmédy et la jonction Aix-la-Chapelle-Visé-Louvain. Ces deux lignes de chemin de fer correspondent exactement aux limites de la zone de concentration allemande telle qu'estimée par le Deuxième Bureau français si les renseignements du « Vengeur » s'avéraient exacts. En outre à plusieurs reprises les études de faisabilité ont « utilisé » la convention ferroviaire belgo-prussienne comme un argument allant dans le sens des révélations du « Vengeur ». Nous supposons qu'une fois Paléologue prévenu, le ministère des Affaires étrangères a été alors particulièrement attentif au règlement de la convention belgo-prussienne dans le sens des intérêts français.

crise d'Agadir convainc le Ministre de la Guerre Messimy de la nécessité de réorganiser le Haut commandement pour éviter ce type de rivalité dans les moments critiques. Il abolit donc le poste détenu par Michel (Généralissime mais ne détenant pas la direction des opérations) et assigna tous les pouvoirs à un nouveau chef de l'Etat-major général qui contrôlera tous les aspects de l'armée. Le Général Joffre eut « l'honneur » d'occuper le premier ce poste. TANNENBAUM (Jan Karl), *French estimates of German plans*, in MAY (Ernest) (dir.), *Knowing one's enemies: Intelligence assessment before the two world war*, Princeton University Press, New Jersey, 1984, p. 164.

¹ PALEOLOGUE (M.), *Un prélude à l'invasion de la Belgique...*, p. 100-102.

² *Idem*, p. 107-108.

3. Conséquences sur le plan de déploiement français : la note du 13 août 1904

Les notes¹ établies par le Deuxième Bureau vont convaincre le ministre de la Guerre, le général André, de la nécessité d'apporter des modifications au Plan XV, se rangeant ainsi à l'avis du chef de l'Etat-major général Pendézec². Tout ce travail opéré « en coulisses » pendant plusieurs mois aboutit au final à la note d'Etat-major du 13 août 1904 rédigée par le Troisième Bureau : « Note sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande ». Cette note se divise en quatre parties : 1° Conditions probables d'invasion de la Belgique ; 2° Examen des mouvements possibles des armées allemandes ; 3° Etudes antérieures sur les dispositions à prendre en cas de violation de la neutralité belge ; 4° Situation générale dans le Plan XV ; étude des dispositions à prévoir »³. La note du 13 août 1904 comporte également une introduction du Troisième Bureau intitulée « Exposé général des renseignements nouvellement obtenus sur la concentration allemande »⁴. Enfin, d'après Louis Garros, elle aurait encore été accompagnée d'une « Etude de la possibilité d'une offensive allemande par la Belgique » datée du 10 avril 1904, rédigée également au sein du Deuxième Bureau (section du Nord)⁵. Nous avons bien trouvé ce document dans le dossier mais il est daté du 10 février 1904⁶. Ceci doit résulter d'une erreur de la part de Garros.

L'importance de la note du 13 août 1904 publiée en partie seulement dans les *documents diplomatiques français* n'est plus à démontrer. Elle doit être transmise *in fine* au Conseil Supérieur de la Guerre, seule instance apte à délibérer sur les transformations éventuelles à opérer au plan français. D'après la présentation que nous venons de faire dans le précédent chapitre des documents du 2° Bureau rédigés depuis janvier 1904, lesquels ont aidé à constituer la note, tout portait à croire que cette dernière aurait une influence décisive sur le plan de guerre. Or il n'en fut rien. Il faut en imputer en partie la responsabilité à l'étude du 10 février 1904 signalée par Garros dans son article de 1949. Cette étude compte étrangement

¹ Première note au sujet du plan de concentration allemand n° 1, 29 janvier 1904 ; Note du 8 février 1904 au sujet des documents S.R. n° 2474 et n° 2500 relatifs à la concentration allemande ; Note du 8 mars sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande ; Note du 12 avril 1904 sur le document S.R. n° 2474 relatif à la concentration allemande. Etude faite au niveau des transports ; Note du 10 mai 1904, suite de la note du 12 avril 1904 sur le document S.R. n° 2474, dans SHD/DAT, 7N 1756 : Dossier sur les modifications à apporter au Plan de mobilisation XV.

² SHD/DAT, 7N 1756. Général André à Général Dessirier, 13 août 1904.

³ La quatrième partie de cette étude a été publiée dans les documents diplomatiques français mais ceux-ci éludent les trois premières parties considérées comme trop techniques. *DDF*, 2° série, V, doc. n° 308, p. 368-370, 13 août 1904. Pour la note complète il faut se reporter au carton du SHD/DAT, 7N 1756.

⁴ Elle aussi publiée dans les *DDF*, 2° série, V, doc. n° 308, 13 août 1904, p. 364-367.

⁵ GARROS (L.), *Préludes aux invasions de la Belgique...*, p. 24.

⁶ SHD/DAT 7N 1756, Etude de la possibilité d'une offensive allemande par la Belgique, 10 février 1904.

parmi les plus relativistes qu'il nous ait été donné de rencontrer dans les archives du 2^e Bureau sur la traversée de la Belgique ! Le mythe de la « Barrière des Ardennes » y est très présent :

« Pays tourmenté, peu praticable, dénué de ressources. Rivières encaissées, vallées aux flancs abrupts, profondes déchirures dans les plateaux très boisés, rares passages en des points obligés, réseau de voies de communication à mailles moins serrées que dans les autres provinces. A l'intérieur de cette région déshéritée, la basse-Meuse française, de Mézières à Givet, s'avance comme un coin absolument infranchissable, rétrécissant en cet endroit la zone praticable à l'étranglement Givet-Namur qui n'a que 30 kilomètres à vol d'oiseau »¹.

N'ayant semble-t-il pas pris connaissance des remarques formulées dans les notes du 2^e Bureau du 29 janvier et du 8 février, l'étude doute également de la valeur du réseau ferroviaire belge permettant à une armée allemande d'être ravitaillée dans le Luxembourg :

« Les chemins de fer n'offriraient aussi aux Allemands que des ressources fort limitées. Ils ne disposeraient en effet que des deux lignes : 1) Aix-la-Chapelle, Stavelot, Marche, Namur ; 2) St With, Bastogne, Rochefort, Dinant. Ces chemins de fer, presque partout à une seule voie, à tracé très contourné, n'ont qu'un faible débit et pourraient tout au plus servir aux ravitaillements en arrière du front de marche. Encore ce rôle serait-il limité par la disposition peu favorable du tracé par rapport aux itinéraires sur route des colonnes de marche »².

L'étude est à contrario très optimiste sur les possibilités de réaction française face à l'éventualité d'un passage allemand à travers la Belgique. L'auteur pense qu'il serait aisé à l'armée française d'occuper la position centrale de Dinant pour menacer les flancs des troupes allemandes. On pourrait aussi tirer un grand parti de la nature difficile du terrain à l'est de la Meuse en y créant de nombreuses chicanes pour retarder la progression d'une masse allemande à travers l'Ardenne belge. Bref, selon l'étude du 10 février 1904 annexée à la note du 13 août, le Plan XV n'a pas besoin d'être modifié mais il faudrait juste prévoir un dispositif permettant d'occuper la position de Dinant³. Tout indique que cette étude du 10 février a été ajoutée dans le dossier documentaire pour y minimiser les chances de succès d'un passage par la Belgique !

¹ SHD/DAT 7N 1756, Etude de la possibilité d'une offensive allemande par la Belgique, 10 février 1904.

² *Ibidem.*

³ *Ibidem.*

Ce document tranche pourtant fortement avec l'introduction du 3^e Bureau intitulée « exposé général des renseignements nouvellement obtenus sur la concentration allemande » qui est beaucoup plus alarmiste. Le 3^e Bureau y met directement en parallèle les révélations du « Vengeur » avec « les lignes ferrées de la rive gauche du Rhin récemment construites ou en cours d'exécution et d'organisation, en particulier dans la région d'Aix-la-Chapelle »¹ et lie d'entrée de jeu la question avec la convention ferroviaire germano-belge :

« La discussion qui vient d'être portée devant la Chambre belge au sujet du raccordement Malmédy-Stavelot, montre le haut intérêt que le Gouvernement allemand attache à la construction de cet embranchement qui, en cas de guerre avec la France, lui donne une nouvelle ligne de transport vers la Meuse ; elle confirme par conséquent la probabilité des projets d'invasion par le territoire belge que décèlent les travaux exécutés sur les voies ferrées de la rive gauche du Rhin. Ces premiers indices viennent précisément de recevoir une confirmation précise de renseignements nouveaux parvenus à l'Etat-major de l'armée sur la concentration éventuelle des armées allemandes. Ces renseignements proviennent d'une source qu'on a tout lieu de croire très documentée. Mais avant de leur accorder la moindre valeur, le chef d'Etat-major de l'armée a jugé nécessaire de les faire examiner dans tous les détails. 1^o en les comparant aux données précédemment acquises sur la mobilisation allemande ; 2^o en établissant, d'après les règles officielles usitées en Allemagne, le plan de transport des différentes unités des dispositifs communiqués. Le résultat de cette étude a montré que la formation des armées et la concentration indiquée étaient possibles si les lignes ferrées situées à l'Est et au Sud-Est d'Aix-la-Chapelle étaient munies de quais et de chantiers nécessaires. Une reconnaissance de ces lignes s'imposait. Elle vient d'être faite ; elle a permis de constater l'existence de moyens de débarquement considérables, nouvellement créés ou encore en cours d'exécution sur des lignes et en des points qui n'ont pas de trafic commercial. C'est là, à n'en pas douter, un outillage militaire à mettre en action pour la concentration des armées. Dès lors les dispositifs communiqués peuvent être considérés comme possibles et jusqu'à un certain point vraisemblables tout au moins dans leur ensemble »².

Enfin, la quatrième partie de la note du 13 août 1904 intitulée « Situation générale dans le Plan XV ; étude des dispositions à prévoir » présente les avantages nouveaux acquis par l'armée allemande dans le cas de la violation de la neutralité belge. Cependant, pour ne pas adopter un ton trop alarmiste, cette partie signale en regard les améliorations qui se sont produites à l'avantage de l'armée française pour résister à une percée allemande en Belgique.

¹ SHD/DAT 7N 1756, « Note sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande », 13 août 1904. Voir aussi *DDF*, 2^e série, V, doc n° 308, 13 août 1904, p. 364.

² SHD/DAT 7N 1756, « Note sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande », 13 août 1904. Voir aussi *DDF*, 2^e série, V, doc. n° 308, 13 août 1904, p. 364-365.

En conclusion, l'épais dossier transmis le 13 août 1904 par le Troisième Bureau au Conseil Supérieur de la Guerre est un savant mélange de documents relativisant les informations du « Vengeur » d'une part et d'autre part de documents insistant sur le caractère réalisable du plan de concentration divulgué par le traître allemand. Ceci permet d'expliquer le manque d'enthousiasme des généraux du Conseil Supérieur de la Guerre lorsqu'ils reçoivent la note, à côté bien sûr des « à priori » dont sont imbus les gérontocrates français. La note transmise le 13 août 1904, comme il est de coutume au sein de la hiérarchie militaire pour gagner en efficacité, est un « digest » de tout ce qui a été dit précédemment. Lorsque nous lisons toutes les études du Deuxième Bureau, nous sommes naturellement porté à abonder dans le sens de ce service. En revanche, la conclusion finale rédigée par le Troisième Bureau à l'attention du Conseil Supérieur de la Guerre « ménage la chèvre et le chou » et n'emporte pas directement l'adhésion :

« Mais, en admettant cette hypothèse, on ne peut plus aujourd'hui comme autrefois supposer que les armées allemandes, en envahissant la Belgique borneront leur objectif à pénétrer en France soit par la trouée de Chimay, soit par la trouée de Stenay. Leurs I^e et II^e armées, présentant ensemble un total de plus de 13 corps d'armée, seront en mesure, en partant du front Liège-Trèves, d'aborder à la fois tout le front Chimay-Mézières-Stenay, vers le vingtième jour. Il ne s'agit donc plus de deux directions menaçantes à surveiller, mais d'un théâtre entier d'opérations à observer, de cent kilomètres de frontières à couvrir. D'ailleurs, comme en 1891, on est conduit à admettre que le gros des forces ennemies débouchera toujours sur le front Metz-Sarrebouurg. L'étude sommaire qui vient d'être faite du nouveau plan de concentration allemand et des moyens dont nous disposerions pour y faire face, sans apporter des modifications importantes au Plan XV [souligné par nous], montre qu'il est nécessaire de procéder à de nouvelles études plus détaillées en vue de préparer à l'avance l'organisation et la concentration éventuelle d'une armée du Nord »¹.

Le Troisième Bureau s'était déjà suffisamment « mouillé » ! La balle était donc dans le camp du Conseil Supérieur de la Guerre. Les réponses des membres du Conseil Supérieur de la Guerre figurent au dossier. Une majorité écrasante des membres du Conseil est convaincue que les Allemands ne tenteront pas une attaque de flanc à travers la Belgique. Seul le Général Duchesne admet que le plan XV est mal adapté et estime qu'il faut remonter le flanc gauche et manœuvrer par là. Selon lui, il conviendrait de renoncer à l'offensive en Lorraine et d'adopter d'abord une concentration franchement en arrière, dont le centre de gravité serait reporté vers le Nord. Cela permettrait à la fois de riposter à une attaque par la Belgique si elle

¹ SHD/DAT 7N 1756, « Note sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande », 13 août 1904. Voir aussi DDF, 2^e série, V, doc. n° 308, 13 août 1904, p. 369-370.

se produisait ou de déboucher vers l'est si elle n'avait pas lieu¹. Le général Négrier admet bien le « principe constant que lorsqu'un théâtre d'opérations se trouve appuyé à un territoire neutre, il est nécessaire de constituer de ce côté une armée d'observation pour le cas où l'ennemi viendrait à violer ce territoire ». ² Mais il déclare dans le même temps partager la « manière de voir [du Troisième Bureau, exposée dans la note] sur la nécessité de ne faire aucun prélèvement sur le gros des forces actives dont la concentration est prévue dans l'est »³. La réponse du général Brugère, vice-président du Conseil et généralissime est pour sa part sans appel :

« Je viens de lire la note du 13 août 1904 de l'Etat-major général de l'Armée, dans laquelle on envisage différentes hypothèses plus ou moins probables sur le plan de concentration des armées allemandes, et par suite, sur le plan d'opérations qui doit en découler. J'estime que ces hypothèses doivent donner lieu à de simples études, études intéressantes, je le veux bien, comme celles qui ont été entreprises il y a quatre ans avant l'établissement du Plan XV sur d'autres hypothèses ou des hypothèses analogues, mais qu'on ne doit pas actuellement modifier le Plan XV qui, comme l'indique d'ailleurs la note précitée [souligné par nous], donne les moyens de parer à toutes les éventualités»⁴.

La note du Troisième Bureau ayant finalement livré à ses détracteurs sur un plateau d'argent les armes qui présideraient à sa propre mort, l'affaire fut momentanément classée.

Les séances ultérieures du Conseil Supérieur de la Guerre s'avèrent toutefois plus houleuses. La note divise manifestement le CSG. Au cours de la séance du 18 février 1905, le général Brugère réclame avec fermeté que la question des « mesures à prendre en cas d'attaque brusquée du territoire » ne soit pas étudiée au sein du Conseil Supérieur de la Guerre. Or, tout le monde n'est pas du même avis. Plusieurs généraux ont des griefs à formuler, notamment sur la couverture et l'insuffisance des troupes de forteresse. Quelques généraux pointent notamment l'insuffisance de la couverture au nord, sur le flanc gauche de l'armée française, or déclare un général, il est fort possible que l'attaque surprise allemande vienne du nord de Verdun⁵. Le 7 juin 1905, à la réunion du Conseil Supérieur de la Guerre, le ministre de la Guerre Berteaux, préside. Le général Brugère maintient encore une fois ses positions. Il

¹ SHD/DAT 7N 1756, Général Duchesne à Ministre de la Guerre, Etat-Major de l'armée, 3^e Bureau, 8 octobre 1904.

² SHD/DAT 7N 1756, Général Négrier à Ministre de la Guerre, Etat-Major de l'armée, 3^e Bureau, 5 septembre 1904.

³ *Ibidem.*

⁴ SHD/DAT 7N 1756, Général Brugère à Ministre de la Guerre, Etat-Major de l'Armée, 3^e Bureau, 27 septembre 1904.

⁵ SHD/DAT, 1N 9, CSG 18 février 1905.

persiste à croire que l'effectif des armées allemandes empêche de leur part toute opération d'envergure à travers la Belgique¹. Cependant, piqué au vif, le général Brugère décide de quand même faire étudier la question de son côté. En juillet 1905, contre toute attente, Brugère assouplit sa position et accepte de constituer une armée de réserve sur la gauche de son dispositif².

Un élément déterminant contribue finalement à modifier la doctrine française concernant la Belgique : les débuts de l'Entente Cordiale. La convergence des renseignements britanniques avec les renseignements français concernant le développement des chemins de fer allemands à la frontière belge entraîne alors l'adoption d'une variante « belge » au plan XV. La variante n° 1 du plan XV mise en application en mars 1906 annule et remplace le plan XV « en vue de faire face éventuellement à une offensive ennemie au nord de Verdun, par violation du Luxembourg belge »³. Après deux longues années, le 2^e Bureau français avait enfin vaincu les résistances du Conseil Supérieur de la Guerre.

4. Les conversations Barnardiston – Ducarne, la perspective de l'envoi d'un corps expéditionnaire britannique et son influence sur le plan français

a) Les conversations militaires de janvier 1906

Dans la soirée du 28 décembre 1905, sur fond de crise marocaine entre la France et l'Allemagne, un entretien confidentiel a lieu entre l'attaché militaire français à Londres, le chef d'escadron Huguet et le colonel Repington, correspondant militaire du *Times*, à propos de l'opportunité d'une collaboration militaire franco-britannique en cas de guerre avec l'Allemagne⁴. Le lendemain, Repington s'empresse de prévenir le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères Sir Edward Grey et lui offre ses bons services pour servir de courroie de

¹ CSG, 7 juin 1905, cité d'après GARROS (L.), *Préludes aux invasions de la Belgique...*, p.23.

² Le fils du Général Brugère pour répondre aux accusations de Paléologue contre son père déclare que celui-ci aurait fait étudier secrètement une variante au plan XV. *Revue des Deux-Mondes*, 15 novembre 1932, cité d'après GARROS (L.), *Préludes aux invasions de la Belgique...*, p. 29 ; PEDRONCINI (Guy), *Influence de la neutralité belge et luxembourgeoise*, p. 188.

³ SHD/DAT, 7N 1737, *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves...*, p. 24.

⁴ DDF, 2^e série, t. VIII, n° 300, le Commandant Huguet, Attaché militaire de France à Londres, à M. Etienne, Ministre de la Guerre, Londres, le 30 décembre 1905 ; HUGUET, *L'intervention militaire britannique en 1914*, Paris, Berger-Levrault, 1928, p. 17. Huguet dissimule cependant dans ses souvenirs le rôle central de Repington alors que ce dernier écrit dans sa propre relation des événements qu'il se trouvait « en relations intimes » avec lui « depuis bien des années ». REPINGTON (Charles A'Court), *La première guerre mondiale (1914-1918) ; notes et souvenirs traduits par B. Mayra et le Lt.-cl. de Fonlongue*, Paris, Payot, collection de mémoires, études et documents pour servir à l'histoire de la guerre mondiale, 1922 – 1924, p. 10.

transmission entre les deux pays¹. Charles A. Court Repington n'est pas un inconnu pour la Belgique puisqu'il a été attaché militaire à Bruxelles de 1899 à 1901. Il dispose par ailleurs de ses entrées dans les milieux du renseignement britannique en tant qu'ancien officier de l'*Intelligence Department* du *War Office*. Rendu à la vie civile « pour une malencontreuse affaire d'ordre privé »², Repington entre comme correspondant militaire au *Times*³. Sur le plan politique, il est un partisan déclaré d'une entente anglo-française. La germanophobie du correspondant du grand journal britannique transparaît à travers ses articles très hostiles à l'Allemagne qui sont d'ailleurs remarqués jusqu'à Bruxelles au département des Affaires étrangères⁴. Cette hostilité à l'Allemagne est un puissant moteur qui incite Repington à poursuivre plus avant ses démarches relatives à une alliance militaire franco-belge. Il ne s'en cache d'ailleurs pas dans sa propre relation des faits après la Grande Guerre :

« A cette époque, l'Allemagne avait déjà réussi à faire pénétrer son influence dans les milieux sociaux, politiques, financiers et commerciaux de l'Angleterre. Ses tentacules atteignaient partout, et ce n'était pas un des moindres symptômes de ce qu'elle projetait, que les efforts qu'elle fit alors pour nous mettre de son côté en employant tous les procédés de la plus insidieuse propagande. (...) je fus amené à écrire un article dans le *Times*, le 27 décembre 1905, afin d'avertir l'opinion de l'hostilité croissante de l'Allemagne envers la France, et je terminais en faisant observer au gouvernement de Berlin qu'il allait mettre en péril ses intérêts vitaux. (...) Finalement, je ne pus dissimuler combien mes sentiments personnels étaient dénués de sympathie à l'égard du gouvernement allemand »⁵.

Le 5 janvier 1906, Repington rencontre à nouveau Huguet. La tension étant montée d'un cran entre l'Allemagne et la France, il paraît indispensable aux deux compères d'agir au plus vite. « Lord Esher⁶ et Sir Goerge Clarke¹ ayant les mains liées par leurs situations officielles, il fut

¹ Lettre de Repington à Sir Edward Grey, Kensington, le 29 décembre 1905, lettre n° 19 in MORRIS (A.J.A.) (éd.), *The letters of Lieutenant-Colonel Charles a Court Repington CMG, military correspondent of the Times, 1903-1918*, Sutton Publishing Limited for the Army Records Society, 1999, vol.15, p. 71-72.

² JACOBS (E.-A.), *Les officiers de la légation britannique à Bruxelles (1891-1914)*, in *Annales du XLIIIe Congrès de la Fédération des cercles d'Archéologie et d'Histoire de Belgique* (1974), p. 427. Voir aussi RYAN, (W. Michael), *Lieutenant-Colonel à Court Repington : a study in the interaction of personality, the press and power*, New York ; London, Garland, 1987.

³ *Ibidem*.

⁴ Le 23 janvier 1906, le ministre de Belgique à Londres transmet un article du *Times* dans lequel Repington met en garde la Belgique contre une invasion allemande. MAEB, IND, VII, Lalaing (Londres) à De Favereau (Bruxelles), le 23 janvier 1906.

⁵ REPINGTON (Charles A'Court), *La première guerre mondiale...*, p. 10.

⁶ REGINALD Baliol Brett, 2nd Viscount Esher (1852-1930), Historien et homme politique libéral britannique. A cette époque il ne paraît pas occuper de position officielle. Il est lieutenant gouverneur du Château de Windsor mais joue dans les coulisses une influence certaine. Il est un fervent partisan lui aussi d'une Entente Cordiale. LEES-MILNE (James), *The Enigmatic Edwardian: The Life of Reginald, 2nd Viscount Esher*, Londres, Sidgwick & Jackson, 1986.

convenu entre nous, qu'en ma qualité d'homme indépendant de tout parti politique, je sonderais éventuellement le gouvernement français par l'intermédiaire du commandant Huguet et, qu'après m'être ainsi assuré secrètement et officieusement du point de vue français, nous remettrions l'affaire aux mains de notre Cabinet (...) Huguet partit le 7, pour Paris. Il devait y voir, le lendemain, le général Brugère, généralissime, et le général Brun, chef d'Etat-major général »².

Le 10 janvier 1906, dans le droit fil de la mission secrète d'Huguet en France, un entretien a lieu entre Paul Cambon, ambassadeur français à Londres et Grey. Il concerne les conversations d'Etat-major. Cambon fait allusion aux entretiens qu'il avait eus précédemment avec Sir Lansdowne³. Il se demande s'il peut toujours compter sur un concours armé de l'Angleterre. Sir Grey déclare qu'il ne peut prendre d'engagement dans la situation présente mais il se déclare favorable aux entretiens militaires qui devront avoir lieu par des intermédiaires sûrs. Grey précisera cependant dans une note ultérieure que ces entretiens ne doivent pas avoir valeur d'engagement⁴. Le lendemain 12 janvier 1906, une réunion informelle a lieu au secrétariat du *Committee of Imperial Defence* (CID). Elle réunit Lord Esher, le 1^{er} secrétaire du CID Sir George Clarke, le directeur des opérations militaires le général Grierson, le premier Lord de l'Amirauté l'amiral C.L Ottley et le commandant en chef du *Aldershot Command*⁵ le général sir John French. Il y est décidé qu'en cas de violation de la neutralité belge « ou d'autre chose », l'Angleterre enverra une force de 100.000 hommes et 42.000 chevaux vers les ports français les plus proches, Calais, Boulogne, Dieppe et Le Havre⁶.

Au départ, d'après les souvenirs publiés de l'attaché militaire français, les Anglais désirent débarquer à Anvers. Bien entendu, ceci ne plait guère aux Français qui préfèrent l'appui immédiat du corps expéditionnaire britannique sur leur flanc gauche en France. Finalement, toujours selon Huguet, l'Amirauté prend la décision de bloquer le Pas-de-Calais en cas de guerre franco-allemande pour assurer les communications avec le continent. S'ils ont lieu, les

¹ Premier secrétaire du Comité Impérial de Défense. Voir supra ses commentaires sur les forts de la Meuse en 1890.

² REPINGTON (Charles A'Court), *La première guerre mondiale...*, p. 14.

³ *DDF*, 2^e série, t. VI, doc. n° 465, 25 mai 1905.

⁴ *DDF*, 2^e série, t. VIII, doc. n° 385, M. Paul Cambon, Ambassadeur de France à Londres, à M. Rouvier, Ministre des Affaires étrangères, Londres, le 11 janvier 1906.

⁵ Qui constituera la future base de recrutement pour le corps expéditionnaire britannique.

⁶ Note confidentielle du Premier Lord de l'Amirauté, Amiral C.L Ottley, le 13 janvier 1906, in *BDOW*, III, doc. n° 221, p. 186.

débarquements ne devront s'effectuer qu'au sud de la ligne Douvres-Cap Gris Nez. Ceci explique au final la décision britannique d'envoyer le contingent dans les ports français¹. En réalité Huguet, lorsqu'il part pour Paris le 7 janvier 1906, ne prend pas le bateau les mains vides. Le colonel Repington, après s'être concerté avec Lord Esher et Sir G. Clarke, a remis à l'officier français une liste de questions sur les différents points dont ils s'étaient entretenus. A son arrivée en France, le commandant Huguet soumet le questionnaire secret au président du Conseil Rouvier, au ministre de la Guerre Etienne et aux généraux Brugère et Brun².

La question du territoire belge occupe une grande place dans le questionnaire, ce qui surprend les Français. A la question n° 11 : « De façon générale, comment les Français comprennent-ils l'offensive allemande ? », les généraux français répondent évasivement : « Le réseau ferré allemand semble indiquer que la concentration se fera entre Metz et Thionville. Une offensive très énergique dans la direction de Paris est ensuite à prévoir »³. On conçoit par cette réponse à quel point l'épisode du « Vengeur » n'a absolument pas modifié la perception française à l'égard du territoire belge. Le questionnaire fait également comprendre au commandement français que l'Angleterre attache un grand prix à la neutralité belge et qu'il n'est pas question de la violer en premier lieu. Ceci est contenu dans les questions n° 2 et n° 3 : « 2. Pouvons-nous admettre à priori que la France s'engage à ne pas violer le territoire belge à moins d'y être forcée par une invasion initiale de ce pays par les armées allemandes ? ». Réponse : « Oui, d'une manière absolue » - « 3. Les Français entendent-ils que toute violation de la neutralité belge par l'ennemi nous entraîne automatiquement à entrer en campagne, conformément aux clauses de notre traité ? ». Réponse « 3. La France l'a toujours supposé, mais n'en a jamais eu l'assurance officielle »⁴.

Une fois assurés de la collaboration française, les Anglais décident d'obtenir en parallèle la collaboration des Belges pour une action conjointe. Les lignes de chemins de fer belges seraient en effet d'une grande utilité au corps expéditionnaire britannique pour se concentrer rapidement en Belgique afin d'y intercepter la progression d'une armée allemande à travers le Luxembourg. Au départ, les Anglais sont sur leur garde et se demandent s'il serait prudent de s'ouvrir de ces conversations aux Belges. Le sous-secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères lord Sanderson hésite car écrit-il le 11 janvier 1906 : « The Belgians would, I suppose, let the

¹ HUGUET, *L'intervention militaire britannique...*, p. 20.

² REPINGTON (Charles A'Court), *La première guerre mondiale...*, p. 14.

³ *Idem*, p. 18.

⁴ *Idem*, p. 16.

Germans know »¹. Mais le même jour un courrier de Grierson à Sanderson emporte les hésitations britanniques : « Si nous devons nous trouver dans le cas de devoir fournir (...) une assistance militaire à la France ou de devoir entrer en campagne à ses côtés en Belgique à la suite d'une violation du territoire belge par les Allemands, il est nécessaire que, le plus tôt possible, à titre d'information, l'Etat-major général britannique entre en communication avec les autorités militaires de France et (ou) de Belgique »². Le dossier peut donc avancer également du côté belge.

En Belgique, le chef du corps d'Etat-major le général Ducarne est approché par l'attaché militaire britannique le lieutenant-colonel Barnardiston le 18 janvier 1906. Ducarne exprime immédiatement à Barnardiston sa grande satisfaction : « il est très heureux d'apprendre qu'une telle assistance peut être donnée »³. Barnardiston tempère cependant ses ardeurs et lui conseille d'obtenir d'abord l'autorisation du ministre de la Guerre le général Cousebant d'Alkemade. Il affirme également que l'ambassadeur britannique sir Phipps a reçu l'autorisation de s'entretenir avec le ministre des Affaires étrangères de Favereau⁴. Le lendemain, Ducarne informe Barnardiston qu'il a reçu toutes les autorisations de Cousebant d'Alkemade qui s'est dit « également enchanté de la possibilité d'un tel support »⁵. Les conversations techniques qui suivent cette première entrevue concluront à la nécessité d'opérations combinées contre une armée allemande traversant le Luxembourg⁶. Les conversations sont poursuivies jusqu'à la fin du mois de mars⁷. La signature de l'acte d'Algésiras le 7 avril 1906 y met un terme définitif. Barnardiston quitte Bruxelles peu de temps après, le 17 mai 1906⁸.

¹ *BDOW*, III, doc. n° 210 (B), p. 171-172, minute de Lord Sanderson à Grey, Foreign Office, le 11 janvier 1906.

² *BDOW*, III, doc. n° 211, Grierson à Sanderson, Winchester House, le 11 janvier 1906, p. 172-173.

³ *BDOW*, III, doc. n° 221 (c) (1), Barnardiston à Grierson, le 19 janvier 1906, p. 187-188.

⁴ Cette version est contestée par les Belges. Aucune trace d'une telle conversation ne se trouve dans les archives. *BDOW*, III, note d'édition, p. 203.

⁵ *BDOW*, III, doc. n° 211, Grierson à Sanderson, Winchester House, le 11 janvier 1906, p. 173.

⁶ Pour une approche des plans d'opérations belges en relation avec les anglais voir supra notre chapitre sur la focalisation des études d'Etat-major sur la trouée du Luxembourg.

⁷ *BDOW*, III, doc. n° 221 (c) 11, p. 199, Barnardiston à Grierson, Bruxelles, le 31 mars 1906.

⁸ JACOBS (E.-A.), *Les officiers de la légation britannique à Bruxelles...*, p. 427 ; Le Capitaine VAN DAELE dans *Les « Conversations » anglo-belges d'avant-guerre*, in *Revue belge des livres, documents et archives de la guerre 14-18*, 8^e série, 1932-1933, p. 56-102, retrace l'histoire des relations anglo-belges de 1905 à 1914. Il fournit notamment dans ses annexes le rapport du général Ducarne au ministre de la Guerre sur ses entretiens avec le lieutenant-colonel Barnardiston (10 avril 1906). Dans son article figure aussi le tableau indiquant les dates et les ports de débarquement du corps expéditionnaire britannique (1906). Le Capitaine cherche à prouver tout au long de son article que la Belgique n'a commis au cours de ces conversations, aucune infraction à la neutralité.

Les documents concernant ces conversations conservés dans les archives militaires belges seront saisis par les Allemands en 1914. La farde cartonnée dans laquelle se trouvait le rapport Ducarne portait le titre compromettant de « Conventions anglo-belges » alors qu'il n'y avait pourtant jamais eu d'accord militaire en bonne et due forme. Il est probable que ce titre ait été ajouté par l'officier allemand qui s'est saisi du dossier¹. Quoi qu'il en soit, ces « conventions anglo-belges » feront l'objet de publications historiques allemandes plus ou moins partiales, accompagnées de commentaires criant au scandale. Une façon pour l'Allemagne d'amoinrir la violation de la neutralité belge qui lui est tant reprochée au niveau international².

Les documents présents dans les archives allemandes indiquent bien que l'opération a été réglée dans les moindres détails. Le dossier PH3/528, *Denkschriften über England, das engl. Expeditionskorps, Belgien und Italien, August 1911-April 1914* est un dossier à charge réalisé par les services historiques allemands après la Première Guerre mondiale dans le cadre de la *Kriegsschuldfrage* avec les documents belges emportés en Allemagne. Outre des considérations sur l'immédiat avant-guerre, il contient dans ses *Anlage* (annexes) 6 à 11 tous les documents originaux belges relatifs au transport des troupes anglaises. Les annexes 8, 9 et 10 sont des tables de transport de l'armée anglaise. Il s'agit de tables représentant dans la ligne des ordonnées le temps (jours et heures représentés selon des intervalles de 4 heures) et dans la ligne des abscisses l'espace divisé en tranches de 30 km et jalonné par les lieux de passage importants des trains de transport de l'armée anglaise (Béthune, Lille, Tournai, Tervuren, etc.). Chaque unité anglaise (division d'infanterie, artillerie, génie, brigade de cavalerie, etc.) peut ainsi y être représentée avec son heure et son lieu de débarquement, son heure et son lieu d'arrivée sur le territoire belge. Le tableau est donc extrêmement précis. Deux hypothèses de concentration sont envisagées en fonction de l'avancée des troupes allemandes sur le sol belge. Les annexes 8, 8a et 9 concernent le cas d'un débarquement à

¹ Cette analyse intéressante est faite par un essai politique français pendant la guerre : *La Crise, par l'auteur de « J'accuse »*, Paris, Lausanne, 1917, voir le chapitre IX « Le complot anglo-belge », p. 395-397.

² Pour le débat entre historiographie belge et historiographie allemande, voir DE RIDDER (Alfred), *La violation de la neutralité belge et ses avocats*, Bruxelles, Librairie Albert Dewit, 1926 ; SCHWERTFEGER (B.), *Entente cordiale, Marokkokrise und die "Conventions anglo-belges" von 1906*, dans *Berliner Monatshefte*, VII, 1929 ; GOTTSCHALK (E.), *Die "Conventions anglo-belges" und das Völkerrecht*, dans *Berliner Monatshefte*, VIII-12, 1930 ; GOTTSCHALK (E.), *Die "Conventions anglo-belges". Eine Erwiderung*, dans *Berliner Monatshefte*, IX-9, 1931 ; DE RIDDER A., « *Encore les conventions anglo-belges* » dans *Revue Catholique des idées et des faits*, janvier, 1931, p. 16-23 ; WULLUS-RUDIGER (J.), *La Belgique et l'équilibre européen. Documents inédits*, Paris, Berger-Levrault, 1935, annexe n° 4, p. 311-317. Les documents publiés en annexe contiennent les notes manuscrites de Ducarne dressées durant la première entrevue avec Barnardiston. Wullus-Rudiger est sans doute parvenu à subtiliser ces documents dans les archives allemandes. BA-MA, PH3/528, *Denkschriften über England, das engl. Expeditionskorps, Belgien und Italien, August 1911-April 1914*.

l'est de Bruxelles qui correspond à une percée allemande au-delà de la Meuse. L'annexe 10 concerne le cas d'un débarquement des troupes anglaises sur la Meuse dans la région de Namur - Ciney pour prendre de flanc un mouvement tournant allemand à travers le Luxembourg belge. Ce document n'est pas complet car il s'arrête au 11^e jour de mobilisation.

Ces tables sont en outre accompagnées de remarques sur la manière dont se dérouleront les opérations. A notre connaissance, ces documents n'ont jamais été publiés¹. Concernant les détails du débarquement à l'est de Bruxelles, les annexes 8a et 8b indiquent :

« **Remarques :**

I – Le débarquement est supposé devoir se faire en arrière de l'aile droite de l'armée belge se trouvant face à l'Est, appuyée au Démer, à Diest.

Zone de concentration :

I. C.A. sur le Démer à Aerschot et à l'Ouest.

II. C.A. sur la Dyle à Louvain et au N.O.

La cavalerie sera poussée sur la Geete (sic) [Gette] et plus à l'Est.

II – Les transports venant de Cherbourg s'exécutant simultanément avec ceux de Calais et de Boulogne, devront pénétrer en Belgique au sud de la ligne Lille – Tournai – Ath – Enghien – Bruxelles.

Tous les points de débarquement situés au Nord de la ligne Bruxelles – Louvain, et même ceux d'Etterbeek et de Groenendael étant utilisés par les troupes venant de Calais et de Boulogne, il est nécessaire de débarquer les troupes venant de Cherbourg au sud de Bruxelles. Elles ont donc une étape à faire après leur débarquement pour se rendre sur le front.

Toutefois, aussi longtemps qu'il y aura sécurité, le débarquement pourra se faire à peu près sur place, soit dans le quadrilatère : Tirlemont – Neerlinter – St – Trond – Landen.

Il appartiendra à l'autorité militaire française de déterminer l'itinéraire en France ; nous avons supposé qu'elles passeraient par Valenciennes où elles arriveraient 24 heures après leur embarquement en train à Cherbourg.

III – Pour gagner leurs cantonnements après le débarquement les troupes de la 1^e Division auront à faire des trajets variant de 0 à 12 kilomètres.

Celles de la 2^e Division auront à faire une étape moyenne de 25 kilomètres, toutefois, le ¼ sera transporté à proximité de ses cantonnements (par Calais) ; la 3^e division se trouvera dans les conditions de la 1^e ;

¹ Le Capitaine Van Daele a eu accès aux documents belges pendant l'entre-deux-guerres. Il publie une partie seulement des tableaux ferroviaires établis. VAN DAELE (F.), capitaine, *Les « Conversations » anglo-belges d'avant-guerre*, in *Revue belge des livres, documents et archives de la guerre 14-18*, 8^e série, 1932-1933, p. 67-68.

La 7^e division (2 C.A.) se trouvera à peu près dans les mêmes conditions ; toutefois la distance extrême sera d'environ 16 kilomètres

La 4^e division (2 C.A.) se trouvera dans les mêmes conditions ;

La 5^e division (2 C.A.) aura à fournir une étape moyenne d'environ 20 kilomètres.

IV – Les transports de Calais et de Boulogne peuvent être effectués avec du matériel belge ; ceux de Cherbourg devront s'effectuer au moyen de matériel français, mais ils recevront au moins une machine et du personnel belge à Valenciennes. Toutefois rien ne s'oppose à ce que ces derniers transports soient effectués également avec du matériel belge ; dans ce cas les envois de matériel se feront dès le 6^e jour au soir pour être à la disposition de l'autorité anglaise, à Cherbourg, le huitième jour à la première heure ».

Concernant les détails du débarquement sur la Meuse dans la région Dinant – Ciney – Namur et Flawinne¹, l'annexe 10 indique :

« **Remarques :**

I – Le débarquement est supposé devoir se faire en arrière de l'aile droite de l'armée belge se trouvant dans l'onglet Meuse – Ourthe.

II – Pour gagner leurs cantonnements aux environs de Ciney, les troupes auront à effectuer les trajets suivants :

Débarquant entre

Statte et Namur, de 20 à 26 kilomètres.

Namur et Ciney, de 0 à 15 kilomètres.

sur la Molginée, de 20 à 30 kilomètres.

sur la Sambre, de 40 à 48 kilomètres ; ces dernières sont des troupes de cavalerie.

III – Les transports de Cherbourg pourraient suivre l'itinéraire ci-après :

Cherbourg – Bayeux – Caen – Lisieux – Bernay – Rouen – Amiens – Douai – Valenciennes ; mais celui de Cherbourg – Paris – Creil – Tergnier – Maubeuge – Charleroy est tout aussi bon ».

Enfin l'**annexe n° 11** règle d'autres détails annexes afin de faciliter au maximum l'arrivée sur le sol belge du corps expéditionnaire britannique :

¹A propos de ce débarquement, Barnardiston écrit le 30 mars : « In the second case, that of the German advance through the Ardennes, the detraining stations, in the Triangle Namur, Ciney, Dinant, have been selected on the assumption that the Belgians army will be in position S.E. of the Meuse, somewhere between Ciney and Durbuy. If the German advance, or other reasons, should compel them to occupy a position further to the rear, Ciney will not be used, but only stations nearer Namur. The strategical situation in this theatre, with the Belgians on the Meuse between Namur and Liège, ourselves between Namur and Dinant and four French Corps in the vicinity of Mézières, seems to me a very favourable one ». [BDOW, III, doc. n° 221 (c) 10, Barnardiston à Grierson, Bruxelles, le 30 mars 1906]. Un projet provisoire de transport établi antérieurement donnait Yvoir et Assesse comme points de débarquement. Grierson écrit cependant à Barnardiston qu'il a déjà été visité ces lieux mais les considère comme dangereux car « inondables ». Il manifeste son désir de débarquer plutôt les troupes à Dinant et Jemelle mais ce projet n'est pas retenu. BDOW, III, doc. n° 221 (c) 8 et 9, lettres du 19 et du 24 mars 1906.

« Dispositions à prendre pour favoriser l'intervention d'une armée alliée anglaise dans le cas d'une atteinte à notre neutralité par l'Allemagne.

- 1) Voir les tableaux donnant la composition et les effectifs de l'armée alliée.
- 2) Voir le rendement du débarquement à la côte et les graphiques des transports, soit vers le Démer, soit vers la Meuse.

Il est entendu que ces débarquements se font vers notre droite et sous notre protection.

On peut espérer que le I Corps serait en place vers le 11^e jour et le II Corps vers le 12^e jour.

- 3) Ces transports seraient exécuté (sic) même en France, à l'aide de notre matériel. Les trains seraient conduits, en France par des mécaniciens français.

Il faut préparer ces moyens de transports et arrêter les mesures à prendre.

- 4) Il faudra faire préparer les logements des troupes anglaises, dans la région où se fait le débarquement.
- 5) Les Anglais disposent des extraits, traduits en anglais, de notre règlement (sic) sur les prestations militaires.

Il faut apprêter un traité Royal pour leur assurer le bénéfice de ce règlement dans les mêmes conditions que nous.

Ils emportent avec eux 20 jours de vivres, mais il leur faut, dès le début, de (sic) logement, du foin et du bois.

- 6) La question du commandement supérieur des forces anglo-belges est réservée ; mais divers faits doivent nous assurer cette direction suprême : a) la supériorité numérique de nos effectifs surtout si nous devons nous retirer à Anvers ; b) la connaissance plus complète que nous possédons des ressources et de la topographie de notre pays ; c) la part prépondérante prise par notre Etat-major dans l'établissement du (sic) plan de campagne ; d) le fait que nous sommes chez nous : « Pauvre en son logis est Roi ! ».
- 7) Afin d'assurer les relations entre le commandement anglais et la population belge, ainsi que pour maintenir l'ordre et la police, il conviendra d'attacher :

un officier belge à chaque état-major anglais, soit 30 officiers ; un traducteur à chaque commandement anglais, soit 100 traducteurs ; un gendarme à chaque unité ou service, soit 275 gendarmes, dont 132 à cheval et 143 à pied.

Voir où il convient que ces personnes prennent leur service.

- 8) Les Anglais disposent de cartes de la Belgique au 100 000^e ainsi que d'albums de nos uniformes.

Mais il faudrait mettre à leur disposition 200 exemplaires du 160. 000^e et du 40. 000^e.
Où et quand ?

- 9) Le règlement des frais de douane pour les approvisionnements de l'armée alliée ne pourra pas être exigé immédiatement. L'administration des finances doit en être avisée en temps opportun.

Il faudra également assurer l'hospitalisation des blessés de l'armée alliée ».

b) Les conséquences sur les plans français

Bien entendu, l'Angleterre a toujours protesté auprès de l'Allemagne qu'il s'agissait en l'occurrence de simples « conversations ». Que ce soit avec la Belgique ou même avec la France d'ailleurs, aucun accord militaire formel n'a jamais été conclu jusqu'en 1914. L'Angleterre voulait garder les mains totalement libres. Cependant, comme le note l'attaché militaire français dans ses souvenirs, l'impact de ces conversations sur les événements futurs est loin d'être négligeable :

« Cette réserve [anglaise] n'a pas lieu de surprendre ; elle est conforme à la politique invariable de l'Angleterre en ce qui concerne les affaires de l'Europe, politique qui a toujours consisté et ne peut jamais consister qu'à chercher à maintenir entre les puissances ou coalitions possibles de puissances continentales, un équilibre tel que sa propre sécurité en soit par là même garantie. (...) Aussi fûmes-nous un peu surpris en 1906 de voir la facilité avec laquelle fut accordée l'autorisation demandée par le Gouvernement français. Certes, sir Henri Campbell-Bannermann, sir Edward Grey et M. Haldane étaient tous trois des politiques trop fins et trop avisés pour ne pas se rendre compte que les études qui allaient se poursuivre, - quelles que fussent les réserves formulées à leur égard, - n'en constituaient pas moins une sorte d'engagement, au moins moral ; et plus tard, en effet, cette considération ne manqua pas de peser d'un certain poids dans la décision d'intervention militaire que prit le Gouvernement en août 1914 »¹.

Ce raisonnement est valable aussi pour la Belgique. Même si après guerre, la Belgique se retranchera cyniquement derrière le fait qu'elle n'a jamais promis à l'Angleterre la moindre alliance militaire, il est manifeste que des conversations poussées à un tel degré de technicité auraient grandement facilité la constitution d'une alliance future des trois puissances occidentales (France, Angleterre, Belgique) contre l'Allemagne. Ce type de conversations sortait nettement du cadré tracé habituellement par la politique de neutralité du Gouvernement belge. Pour rétablir l'équilibre, il aurait fallu à tout le moins que la Belgique entretienne de semblables conversations avec l'Allemagne. Signe qui ne trompe pas, le très germanophile baron Greindl, ambassadeur belge à Berlin dont l'expertise était appréciée à Bruxelles, une

¹ HUGUET, *L'intervention militaire britannique en 1914...*, p. 16.

fois qu'il est informé des conversations militaires belgo-britanniques, commente de façon négative les approches anglaises et se demande si elles émanent des autorités officielles : « Si le gouvernement anglais n'a pas d'autre but que de nous faire savoir qu'il est prêt à remplir loyalement et complètement les engagements qu'il a pris par les articles 9 et 25 du traité du 15 novembre 1831, pourquoi ne parle-t-il que d'une agression éventuelle de l'Allemagne et ne fait-il aucune mention d'une attaque dont la France prendrait l'initiative ? Pourquoi aussi une pareille communication ne nous arrive-t-elle pas par la voie régulière ? »¹. Dans un courrier postérieur, il avertit d'ailleurs la direction politique de Bruxelles qu'elle s'est manifestement laissée littéralement bernée par les machinations anglaises et que si un jour Berlin venait à apprendre l'existence des conversations, la Belgique courrait un danger encore plus grand susceptible de remettre en question l'indépendance du pays².

Ces « conversations » de l'hiver 1905-1906 entre l'Angleterre et la Belgique d'une part, la France et l'Angleterre d'autre part ont préparé les esprits dans les milieux militaires britanniques à l'idée d'un engagement sur le continent même si la question restera âprement débattue jusqu'à l'aube de la guerre 14-18³. Nous avons vu que dans sa lettre du 19 mars 1906, Grierson indique qu'il a déjà personnellement visité la Meuse belge⁴. C'est un signe que le réseau des voies de communication intéresse au plus haut point les Britanniques. Par la suite, des reconnaissances poussées des voies de communication belges seront encore

¹ MAEB, IND VII, Greind (Berlin) à Favereau (Bruxelles), le 12 février 1906.

² « Le Colonel Barnardiston agent d'une des puissances garantes de la neutralité belge (notons le en passant) nous demandait en substance de nous associer à une agression de l'Angleterre et de la France contre l'Allemagne qui ne nous avait donné aucun sujet de plainte et nous soumettait une place des plus commodes pour lui-même afin de rendre l'armée belge tout entière disponible pour combattre l'armée allemande à la place des Anglais, ceux-ci auraient pris à leur charge le rôle peu périlleux de tenir garnison à Anvers, détenant cette forteresse, ce qui, à la conclusion de la paix, eût permis à l'Angleterre, qui ne se pique pas de gratitude envers ses alliés, de disposer de nous comme bon lui semblerait. Pour comble, la démarche était faite par un intermédiaire n'ayant pas qualité pour lier le gouvernement anglais, qui après nous avoir engagé dans une guerre, était parfaitement libre de nous abandonner à notre sort, puisque rien nous avait été promis par un organe autorisé. Ce n'est donc pas une proposition diplomatique ; mais une intrigue dont la naïveté confinait au grotesque et qui, si on lui avait fait suivre la filière régulière du ministère de la guerre britannique et du *Foreign Office* aurait certainement rencontré quelqu'un pour l'arrêter au passage. (...) » Ce passage indique que Greindl s'il a été informé des entretiens, n'en connaît pas tous les détails sur le plan technique puisqu'il pense qu'il a été convenu d'envoyer le corps expéditionnaire britannique à Anvers. MAEB, IND VIII, Greindl (Berlin) à Davignon (Bruxelles), le 16 janvier 1909.

³ WILSON (Keith), *The British cabinet's decision for war*, 2 August 1914, dans *British Journal of International Studies*, I (1975), p. 148-159 ; WILLIAMS (Rhodri), *Defending the empire : the Conservative party and British defence policy 1899-1915*, New Haven, 1991 ; WILSON (Keith), *Decisions for war, 1914*, Londres, Hinsley, 1995.

⁴ BDOW, III, doc. n° 221 (c) 8, Grierson à Barnardiston, Winchester House, le 19 mars 1906

effectuées pour préparer l'avenir hypothétique du corps expéditionnaire britannique sur le continent¹.

En France, les conversations de l'hiver 1905-1906 permettent d'espérer désormais le soutien anglais en cas de guerre avec l'Allemagne². Cependant ces conversations ont imposé aussi certaines barrières aux plans d'opérations français. Le Gouvernement français comprend qu'il faut absolument éviter que l'armée française ne viole en premier la neutralité belge au risque d'indisposer l'opinion publique britannique et de mettre des bâtons dans les roues des partisans du « Continental Commitment »³. L'attrait anglais pour la traversée du territoire belge a toutefois une influence directe sur le plan de guerre français. Une variante du plan XV est élaborée en urgence en vue de faire face éventuellement à une offensive ennemie au nord de Verdun, suite à la violation du Luxembourg belge. Cette variante annule et remplace le plan XV en mars 1906. Dans cette variante n° 1, une nouvelle cinquième armée est constituée à partir de 3 corps d'armées prélevés sur la 2^e (2 C.A.) et la 4^e armée (1 C.A.). Elle doit se concentrer dans la région de Bar-le-Duc derrière la gauche du dispositif pour faire face éventuellement à une armée allemande débouchant du Luxembourg belge⁴. Le successeur du général Brugère, le général Hagron, nouveau généralissime désigné le 18 octobre 1906, reprend les bases de cette variante n° 1 pour élaborer un nouveau plan. Il décide quant à lui de former quatre groupes de divisions de réserve et de reporter plus au nord l'axe général du dispositif de concentration français. Il s'agit du plan XV bis mis en œuvre en mai 1907⁵. L'historique officiel français indique que Hagron avait décidé de modifier la variante n° 1 car elle avait été « prise assez fiévreusement au cours de l'hiver 1905-1906 »⁶. On ne peut être plus clair !

¹ NA – UK, WO 33/417, A.1138 : Confidential. The military Resources of Belgium. Prepared by the General Staff, War office. December 1906 ; NA – UK, WO 33/570, A.1498 : Report on roads, rivers and billeting in Belgium, Volume II. Area : South of the line Tournai – Hal – Namur approximately as far as the French frontier. Prepared by the General Staff, War Office. 1911 ; NA – UK, WO 33/570, A.1598 : Report on roads, rivers and billeting in Belgium, Volume II. Area : South of the line Tournai – Hal – Namur approximately as far as the French frontier. Prepared by the General Staff, War Office. 1913.

² Voir à ce sujet l'article récent de PHILPOTT (William), *Plus qu'un « simple soldat »*. *La France et la perspective d'un soutien militaire britannique avant 1914*, in *Revue Historique des Armées*, n° 264, 3^e trimestre 2011, p.32-40.

³ WILSON (Keith Malcolm), *Empire and continent : studies in British foreign policy from the 1880s to the First World War*, London, Mandell, 1987.

⁴ *Les armées françaises dans la Grande Guerre...*, p. 31 ; SHD/DAT, 7N 1737, *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves...*, p. 24.

⁵ *Les armées françaises dans la Grande Guerre...*, p. 32 ; SHD/DAT, 7N 1737, *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves...*, p. 24-26.

⁶ *Les armées françaises dans la Grande Guerre...*, p. 32.

B. La Belgique dans les plans de guerre allemands

1. Notions préliminaires sur le plan de guerre allemand

Le plan de déploiement de l'armée allemande en cas de guerre (*Aufmarschplan*) est revu annuellement au printemps depuis les années 1870. Le 1^{er} avril, au sortir des longs mois d'hiver propices aux réflexions théoriques, le nouveau plan entre généralement en vigueur. Et à partir du 1^{er} novembre de la même année, le chef d'Etat-major général et ses collaborateurs entament déjà leurs travaux pour l'élaboration d'un nouveau plan pour le premier avril de l'année suivante. Les travaux se basent sur les renseignements collectés au cours de l'année écoulée concernant les progrès militaires de l'adversaire hypothétique et les alliances possibles. Cette mécanique bien huilée ne doit rien au hasard. Elle est liée au roulement des effectifs dans l'armée allemande. Les nouvelles recrues sont appelées à rejoindre leurs garnisons le 1^{er} novembre où elles sont entraînées pendant six mois avant d'intégrer l'armée régulière le 1^{er} avril. De leur côté, les réservistes sont démobilisés de l'armée régulière le 1^{er} novembre. La période où l'armée allemande atteint son rendement maximum correspond logiquement à l'entrée en vigueur d'un nouveau plan¹.

Les historiens désignent donc généralement les plans de déploiement allemands par une double date correspondant à leur entrée en vigueur et à leur remplacement, comme nous le faisons pour une année académique universitaire. Ainsi la mobilisation déclenchée le 1^{er} août 1914 par Moltke le jeune, successeur de Schlieffen à la tête de l'armée, répond aux impératifs de l'*Aufmarschplan* de 1914/1915². Il n'existe donc pas « un » plan allemand avant la guerre mais des dizaines de plans différents. La multitude des plans est d'ailleurs renforcée par l'existence de variantes prévues afin de ne pas enfermer le stratège dans une logique trop déterministe. En effet, directement après la guerre franco-allemande de 1870-1871, le problème d'une guerre sur deux fronts va préoccuper Moltke l'ancien puis ses successeurs. La crainte d'une prise en étau de l'Allemagne entre la France et la Russie justifiera progressivement dans les plans du Haut Commandement l'établissement de deux grandes

¹ BUCHOLZ (Arden), *Moltke, Schlieffen and Prussian War Planning*, New York, Berg, 1991, p. 61-62 ; RAHNE (Hermann), *Mobilmachung*, East Berlin, Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik, 1983, p. 73-79.

² GROENER (W.), *Lebenserinnerungen. Jugend, Generalstab, Weltkrieg.*, Göttingen, Hiller von Gaertringen, 1957, p. 72 ; STAABS (H. von) (General der Infanterie a. D.), *Aufmarsch nach zwei Fronten*, Berlin, Mittler und Sohn, 1925, p. 24.

variantes¹. Depuis le milieu des années 1880 jusque 1913, l'armée allemande maintient continuellement par sécurité ces deux plans de déploiement. Après octobre 1899 celles-ci sont appelées *Aufmarsch I* et *Aufmarsch II*. Ces deux variantes prévoient généralement un déploiement à l'est face à la Russie – *Ostaufmarsch* – et un déploiement à l'ouest face à la France – *Westaufmarsch* – mais elles se distinguent par l'importance qu'elles donnent à ces composantes est et ouest. La « Guerre contre la France » correspond à l'*Aufmarsch I*. Ce plan est construit en fonction d'une attaque peu probable de la Russie et se concentre presque entièrement sur le *Westaufmarsch*. En cas de certitude d'une attitude pacifique de la part de la Russie, l'ensemble des divisions peut être aligné uniquement face à la France ou, ce qui arrive plus généralement, l'Etat-major allemand prévoit quelques divisions alignées face à l'est avec une procédure de transfert ferroviaire si la Russie décide de rester neutre. Inversement l'*Aufmarsch II* est construit en prévision d'une attaque plus conséquente des Russes et gonfle les effectifs de l'*Ostaufmarsch*. Dans ce cas, il faut encore distinguer entre un *Ostaufmarsch* défensif – le premier objectif reste le théâtre occidental de la guerre mais les effectifs sont gonflés pour faire face à une attaque russe jugée dangereuse pour la Prusse orientale et surtout Berlin – et un « pur » *Ostaufmarsch*, offensif – l'Etat-major allemand décide alors, avant que le « rouleau compresseur russe » ne se mette en marche, de lancer une large offensive en Russie et de rester sur la défensive face à la France. Il est important de préciser que l'*Aufmarsch II*, quelle que soit sa variante, rend techniquement impossible une stratégie offensive de grande ampleur à l'ouest. La grande manœuvre d'encerclement de l'aile droite, telle que décrite dans le mythique « Plan Schlieffen », n'est à fortiori possible que dans le cadre de l'*Aufmarsch I*².

La majorité des archives militaires allemandes ayant été détruites en avril 1945, lors du bombardement de Postdam et l'incendie du *Heeresarchiv*, et après ce que nous avons dit ci-dessus à propos de la non-unicité du « Plan Allemand », il est naturel de se demander sur quoi nous allons baser notre étude. Avant 1893, il faut se reporter aux écrits de Moltke l'ancien et de Waldersee, faute d'avoir accès aux plans de mobilisation officiels. Fort heureusement pour l'historien, la plupart des écrits intéressants ont été édités dans l'entre-deux-guerres. Parmi les documents les plus utiles figurent les mémoires stratégiques (*Denkschriften*) en cas de guerre contre la France et la Russie ou contre la France seule, qui ont été rédigés par Moltke de 1859

¹ MOMBAUER (A.), *Helmuth von Moltke and the Origins of the First World War*, Cambridge, University Press, 2001, p. 74-76.

² ZUBER (Terence), *Inventing the Schlieffen Plan...*, p. 160-169.

à 1888 et par Waldersee de 1888 à 1891. Ces derniers documents donnent rarement un aperçu détaillé du plan allemand en cas de guerre mais permettent de déduire néanmoins quels sont les grands axes stratégiques adoptés. En l'occurrence nous pouvons nous contenter de ces écrits généraux car, comme nous l'avons vu, ni Moltke, ni Waldersee n'ont jamais vraiment envisagé sérieusement le passage d'un des belligérants à travers la Belgique¹.

La période qui suit est plus problématique, d'abord parce l'édition des écrits de Schlieffen (1891-1906) et de Moltke le jeune (1906-1914) a été moins systématique². Ensuite parce que le passage par la Belgique fait désormais clairement partie des réflexions stratégiques allemandes à partir de la fin des années 1890. Les découvertes des dix dernières années apportent heureusement une solution à ce problème. Un document capital a notamment été retrouvé dans les archives qui ont été rapatriées de l'ex RDA, document édité par l'historien Gerhard P. Groß en 2006. Il s'agit d'un résumé de tous les plans de déploiement allemands de 1893/1894 jusqu'à la Première Guerre mondiale. Il a été réalisé durant l'entre-deux-guerres au sein du *Kriegsgeschichtliche Forschungsanstalt des Heeres*³. Via ce document, nous pouvons avoir une idée assez précise des déploiements successifs de l'armée allemande de 1893/1894 à 1914. Nous pouvons même obtenir des précisions très intéressantes sur le sort réservé à la neutralité belge dans le plan allemand. Toutefois, au-delà de la position des armées le long de la frontière et parfois de quelques ordres relatifs au franchissement de celle-ci, le résumé ne livre que rarement des informations sur la direction des armées allemandes. Ce document capital couvre pratiquement toute la période Schlieffen – Moltke le jeune, exception faite du premier plan de mobilisation de Schlieffen de 1892/1893 ; ce qui ne porte pas à conséquence

¹ MOHS (Hans), *General-Feldmarschall Alfred Graf Waldersee in seinem militärischen Wirken.*, 2 volumes, Berlin, R. Eisenschmidt, 1929 ; WALDERSEE (Alfred Grafen von), *Denkwürdigkeiten*. T. 1 : 1832 – 1888. T. 2 : 1888 – 1900 et T. 3 : 1900 – 1904, Stuttgart, Heinrich Otto Meisner, 1923 ; GROSSER GENERALSTAB (Abteilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke*. Cette série fait l'objet de nombreux volumes que nous détaillons dans notre bibliographie finale ; SCHMERFELD (Ferdinand von) (Oberstleutnant a.D.), *Die deutschen Aufmarschpläne 1871-1890*, Berlin, Mittler, 1929 ; MOLTKE (H. von), *Gesammelte Schriften und Denkwürdigkeiten des General-Feldmarschalls Grafen Helmuth von Moltke*. Zweiter Band. *Vermischte Schriften*, Berlin, Mittler und Sohn, 1892 ; MOLTKE (Helmuth von), *La guerre de 1870* ; par le maréchal comte de Moltke, chef du grand état major ; édition française par E. Jaeglé, professeur à l'école spéciale militaire de Saint-Cyr, Paris, Le Soudier, 1891 ; MOLTKE (Helmuth von), *La correspondance militaire du Maréchal de Moltke : guerre de 1870-1871*, 5 volumes, Paris, Henri Charles-Lavauzelle, 1899-1901 ; MOLTKE (Helmuth von), *Ausgewählte Werke*. Erster Band : *Feldherr und Kriegslehrmeister*. Herausgegeben von F. von Schmerfeld, Berlin, Verlag von Reimar Hobbing, 1925 ; MOLTKE (Helmuth von), *Ausgewählte Werke*. Dritter Band : *Feldherr und Staatsmann*. Herausgegeben von F. von Schmerfeld, Berlin, Verlag von Reimar Hobbing, 1925.

² Ce qui se comprend très bien dans la mesure où le travail n'a pas pu être effectué entièrement avant la destruction des archives en avril 1945.

³ Service de recherche sur l'histoire de la guerre au sein de l'armée allemande, équivalent du Service Historique du Ministère de la Guerre français.

puisque ce plan reste de toute façon tributaire des conceptions de Waldersee¹. Un autre document très utile découvert après le rapatriement des archives de la RDA est une étude sur l'évolution du plan Schlieffen réalisée par un collaborateur aux archives Wilhelm Dieckmann². L'intérêt de cette étude est qu'elle est beaucoup plus détaillée que tout ce qui a pu être écrit sur le plan Schlieffen et qu'elle contient de nombreuses citations issues de documents aujourd'hui disparus. Naturellement il s'agit de citations « de seconde main » mais en l'absence d'autres sources, nous devons nous en contenter.

En nous servant parfois d'autres documents d'archives, nous ferons un large usage de ces deux documents qui constituent véritablement la colonne vertébrale de notre exposé. En revanche, nous ferons assez peu appel à la littérature militaire de l'entre-deux-guerres, sauf lorsqu'elle recoupe ces documents d'archives. En effet cette littérature, comme d'ailleurs les ouvrages postérieurs qui s'en sont inspirés, est souvent décevante car elle enferme par facilité toutes les informations stratégiques dans un même canevas. Selon ce canevas bien connu, les plans de Schlieffen à l'ouest ont évolué, depuis son entrée en fonction en 1891, vers un renforcement progressif de l'aile droite de l'armée allemande. Ce renforcement était nécessaire pour réaliser un mouvement de vaste amplitude à travers la Belgique, prélude tout aussi nécessaire à l'encerclement de Paris et à la grande bataille d'annihilation (*Vernichtungslacht*) de l'armée française retranchée derrière sa puissante ligne de forteresses. Cette première opération conditionnait elle-même la poursuite de la guerre à l'est. Une fois achevée, elle permettait un transfert de troupes par chemins de fer contre la Russie plus lente à mobiliser. C'est la version communément véhiculée par les manuels scolaires d'un plan allemand monolithique, conceptuellement valable pour tout l'avant-guerre. Ce plan audacieux aurait été couché sur le papier à la fin de la carrière de Schlieffen, dans un *Denkschrift* (mémoire) rédigé entre décembre 1905 et février 1906. Là s'arrête généralement l'image du plan de guerre allemand. Tout le monde a en tête la carte sur laquelle de grandes flèches partant de la frontière allemande représentent la direction des armées du Reich vers la France.

¹ BA – MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen für die Jahre 1893/94 bis 1914/1915*, [ca 1931 ?]. Nous avons consulté ce document au Bundesarchiv – Militärarchiv, surtout les cartes qui l'accompagnaient. Le texte est très difficile d'accès, même pour un germanophone. Un travail remarquable d'édition a été réalisé in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan: Analysen und Dokumente*, Paderborn, Schöningh, 2006, p. 341-484. Ce document est largement commenté dans ZUBER (Terence), *The Real German War Plan (1904-1914)*, Stroud, The History Press, 2011.

² BA-MA, RH61/347, DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan*, [ca 1935-1939]. Le document a été traduit et édité pour sa plus grande part dans ZUBER (Terence), *German War Planning, 1891-1914: Sources and Interpretations*, Woodbridge, Boydell Press, 2004. Gerhard P. GROß commente ce document dans GROß (G.P.), *There was a Schlieffen Plan*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 146-150.

Nul ne l'ignore, ce « Plan Schlieffen » a été considéré pendant des décennies comme la pierre d'angle de la stratégie allemande d'avant-guerre. Beaucoup d'analystes dans l'entre-deux-guerres, sans jamais publier l'intégralité du document, en ont cité des extraits significatifs. Du côté allemand pour en louer le génie¹, du côté français pour en critiquer le caractère perfide et agressif ; un discours très en phase avec la culpabilisation de l'Allemagne à Versailles². Ce document a été finalement entièrement édité et popularisé par Gerhard Ritter après la Seconde Guerre mondiale. Homme de son temps, Ritter y voyait pour sa part l'exemple le plus frappant de la toute puissance du militarisme de la société allemande, capable de mettre en échec, en vertu de la mécanique inéluctable d'un plan de guerre, les ultimes tentatives de paix du pouvoir politique³.

A propos de cette historiographie, il nous semble que la critique de l'historien américain Terence Zuber émise dans son ouvrage de 2002 est pertinente. Beaucoup de travaux historiques jusqu'à une époque récente ont été littéralement hypnotisés par déterminisme rétrospectif par ce « Plan Schlieffen » mythique. Dans cette historiographie, Moltke est communément désigné comme le principal responsable de l'échec du plan en 1914 parce que, par une stratégie timorée, il aurait échoué à appliquer et à comprendre le plan génial de son prédécesseur. Selon la thèse novatrice de Zuber formulée en 1999⁴ puis précisée en 2002⁵, les généraux allemands ont cherché après-guerre un bouc-émissaire afin de justifier la défaite ; et tous les ouvrages postérieurs se sont inspirés de leur version orientée du plan de guerre allemand. Même les historiens qui ont eu un accès privilégié aux archives militaires à l'époque où elles n'avaient pas encore disparu n'échappent pas à cette règle. Ainsi, l'histoire officielle de la Guerre 14-18 rédigée au *Reichsarchiv* traite par exemple de l'évolution du plan allemand de 1887 à 1905 en deux ou trois pages seulement. Cette relation ne se réfère en tout et pour tout qu'à trois documents d'archives qu'elle référence à peine et qu'elle interprète

¹ KUHLE (Hermann von), *Der deutsche Generalstab in Vorbereitung und Durchführung des Weltkrieges*, Berlin, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, 1920 ; KLUCK (A.), *Der Marsch auf Paris und die Marneschlacht 1914*, Berlin, Mittler, 1920 ; GROENER (Wilhelm), *Das Testament des Grafen Schlieffen. Operative Studien über den Weltkrieg*, Berlin, Mittler, 1929, 2e édition revue et corrigée.

² PALEOLOGUE (M.), *Un prélude à l'invasion de la Belgique. Le plan Schlieffen (1904)*, Paris, 1932 ; DE RIDDER (Alfred), *La violation de la neutralité belge et ses avocats*, Bruxelles, Librairie Albert Dewit, 1926 ; FOERSTER (W.), *Der französische Operationsplan u. die Verletzung der luxemburgischen und belgischen Neutralität*, in *Kriegsschuldfrage*, 5e année, n° 2, février 1927. Sur le concept de *Kriegsschuldfrage* voir BAUMFALK (Gerhard), *Tatsachen zur Kriegsschuldfrage. Diplomatie - Politik - Hintergrund 1871 - 1939*, Tübingen, Grabert, 2000.

³ RITTER (Gerhard), *Der Schlieffenplan. Kritik eines Mythos*. Mit erstmaliger Veröffentlichung der Texte und 6 Kartenskizzen., Munich, Verlag R. Oldenbourg, 1956.

⁴ ZUBER (Terence), *The Schlieffen Plan Reconsidered*, in *War in History* 6/3 (1999), p. 262-306.

⁵ ZUBER (Terence), *Inventing the Schlieffen Plan : German War Planning 1871-1914.*, Oxford, New-York, Oxford University Press, 2002.

bien entendu dans le sens d'un renforcement progressif de la vaste manœuvre d'encerclement de l'aile droite, idée phare du « Plan Schlieffen »¹. De même l'étude du directeur du *Reichsarchiv* Foerster qui décrit l'évolution du plan de guerre allemand en passant allègrement de 1897 au *Denkschrift* de décembre 1905-février 1906 sans préciser les étapes intermédiaires². La contribution du général major Friedrich von Boetticher sur le travail de Schlieffen parue dans un ouvrage collectif³ sur les chefs d'Etat-major allemand, est elle aussi influencée par l'historiographie de l'entre-deux-guerres concernant le plan allemand. Toutefois, cette dernière étude, quoiqu'elle ne consacre que quelques pages sur le plan allemand proprement dit, est intéressante parce qu'elle cite pour 1892, 1899 et 1902 des écrits de Schlieffen généralement non cités ailleurs. En outre, si Boetticher est indéniablement influencé par l'idée d'un vaste mouvement tournant de l'aile droite que Schlieffen n'aurait cessé de peaufiner jusqu'à son mémoire final de 1905-1906, le général major allemand indique cependant que jusqu'à cette date, Schlieffen reste assez prudent concernant une violation du territoire belge qu'il aurait préféré éviter⁴. Ces éléments moins « classiques » de l'article de Boetticher peuvent être recoupés avec l'étude de Dieckmann ou le document RH 61/96. Boetticher a par ailleurs laissé des papiers⁵. L'intérêt de ces papiers est qu'ils contiennent des copies de documents réalisées par Boetticher dans les années 30, à l'époque où il a rédigé son article sur Schlieffen. Nous y reviendrons dans notre analyse des voyages d'Etat-major de Schlieffen.

Malgré ces découvertes récentes, la problématique du « Plan Schlieffen » continue aujourd'hui à diviser la communauté historique. Nous avons suivi tout au long de nos recherches la polémique entre TERENCE ZUBER d'une part et GERHARD P. GROß, ANNIKA MOMBAUER, TERENCE HOLMES et ROBERT FOLEY d'autre part⁶. Le nœud de la question a bien été résumé par Holmes et Zuber dans leurs deux derniers articles parus dans la revue *War in*

¹ REICHSARCHIV, *Der Weltkrieg 1914-1918. Die militärischen Operationen zu Lande*. Bearbeitet vom Reichsarchiv; Später: Im Auftrages des Oberkommandos des Heeres bearbeitet und hrsgg. von der Kriegsgeschichtlichen Forschungsanstalt des Heeres. 15 volumes, Berlin, Mittler & Sohn, 1925-1939. Voir les pages 52 à 55 du premier volume.

² FOERSTER (Wolfgang), *Aus der Gedankenwerkstatt des Deutschen Generalstabes*, Berlin, Mittler, 1931, p. 29-30.

³ BOETTICHER (Friedrich von) (Generalmajor), *Der Lehrmeister des neuzeitlichen Krieges*, in COCHENHAUSEN (Friedrich von) (Generalleutnant a. D.) (dir), *Von Scharnhorst zu Schlieffen (1806-1906), hundert Jahre preußisch-deutscher Generalstab. Auf Veranlassung des Reichswehrministeriums bearbeitet von aktiven und ehemaligen Offizieren des Reichsheeres*, mit 8 Bildtafeln und 21 Textskizzen, Berlin, Mittler und Sohn, 1933, p. 249-316.

⁴ *Idem*, p. 264.

⁵ BA-MA, N323/9, Nachlass Boetticher.

⁶ Voir dans notre bibliographie finale la partie spécifique relative à la polémique sur le plan Schlieffen.

*History*¹ ; il concerne les effectifs nécessaires pour réaliser la grande manœuvre d'aile droite et l'encercllement de Paris. D'après les calculs de Holmes, le mémoire rédigé par Schlieffen durant l'hiver 1905/1906 (« le Plan Schlieffen ») est parfaitement exécutable avec les effectifs de l'armée allemande disponibles à cette époque. Selon Zuber, vingt-quatre divisions manquent dans les effectifs du Reich pour réaliser la manœuvre mythique. L'historien qui n'est pas avare de formules choc les appelle les « divisions fantômes » du plan Schlieffen. Sur la base de ses calculs, Zuber en conclut par conséquent « There never was a Schlieffen Plan »². Nous ne disposons pas des outils documentaires pour nous positionner dans ce débat et nous ne sommes par conséquent pas en mesure de dire si le fameux document édité par Gerhard Ritter en 1956 est un vrai plan de guerre ou un simple exercice théorique. Ce n'est pas pour la cause que nous n'analyserons pas le « Plan Schlieffen ». Qu'il soit ou non un authentique plan de guerre, ce document conserve tout son intérêt lorsqu'il s'agit de cerner le point de vue du chef d'Etat-major allemand à propos de la « traversée » du territoire belge. Nous nous attacherons principalement à cibler dans ce document les citations qui relèvent de la « viabilité » de l'espace belge ainsi que les commentaires de Schlieffen sur les fortifications ou la neutralité belges

A côté des plans bien réels, nous disposons d'une seconde source de réflexions : les jeux de guerre et les voyages d'Etat-major du Grand Etat-major allemand. Le jeu de guerre est une pratique très ancienne et d'une importance capitale dans la formation de l'officier allemand. Ce dernier est confronté à ce type d'exercices tout au long de sa formation, dont le niveau de difficulté croît en fonction bien entendu du rang qu'il occupe dans l'armée. Ces exercices vont de la simple petite bataille localisée géographiquement, avec des enseignements tactiques limités pour les officiers subalternes, jusqu'à un jeu de déplacement de toute l'armée allemande confrontée à toute l'armée ennemie. Ces *Große Kriegsspiele* peuvent se rapprocher fortement d'une situation de guerre réelle. Ils sont alors réservés à l'élite des officiers de l'Etat-major, appelée à occuper des fonctions importantes en cas de conflit. Il faut distinguer dans ces jeux de guerre d'un haut niveau deux types : les jeux sur le terrain (*Generalstabsreisen*) et les jeux en chambre (*Kriegsspiele*). Les premiers ont lieu le plus souvent durant la bonne saison tandis que les deuxièmes sont plus fréquents en hiver. Dans le

¹ HOLMES (T.M.), *All Present and Correct: The Verifiable Army of the Schlieffen Plan*, in *War in History*, 16/1 (2009), p. 98-115 ; ZUBER (T.), *The Schlieffen Plan's « Ghost Divisions » March Again : A Reply to Terence Holmes*, in *War in History*, 17/4 (2010), p. 512-525.

² ZUBER (T.), *There never was a « Schlieffen Plan » : A Reply to Gerhard Groß*, in *War in History*, 17/2 (2010), p. 231-249.

cadre d'un voyage d'Etat-major « type », le chef d'Etat-major part en voyage itinérant pendant plus ou moins deux semaines vers la frontière française ou vers la frontière russe avec un groupe d'une cinquantaine d'officiers d'Etat-major. Sur place, il sépare ses officiers en deux groupes : le parti des rouges et le parti des bleus. Lui-même s'entoure de quelques hommes et joue le rôle de conducteur de jeu, d'arbitre. Il distribue aux deux groupes une situation problème qui se rapproche d'une situation de guerre réelle. Les joueurs sont ainsi informés de leur dispositif mais ne reçoivent en revanche des renseignements sur l'adversaire qu'en fonction du bon vouloir du conducteur de jeu. Les deux staffs doivent ensuite donner des ordres de marche et de bataille à leurs unités fictives représentées en rouge et en bleu sur des cartes d'Etat-major. Les mouvements sont figurés par des flèches et les batailles par des lignes parallèles. Le dispositif adverse ne se découvre qu'au fur et à mesure du jeu. Une fois les mouvements décidés sur carte, les officiers ont l'occasion de reconnaître à cheval certains théâtres d'opérations. Bien entendu ces reconnaissances à cheval sont limitées au territoire allemand et à la capacité de déplacement des chevaux. Les *Kriegsspiele* ont des règles identiques à celles de ces voyages d'été. La différence est qu'ils sont réalisés en chambre à Berlin. Comme ils sont davantage détachés des contingences du terrain, le conducteur du jeu peut envisager des scénarios plus ambitieux comme une guerre de l'Allemagne menée sur deux fronts à la fois contre la France et la Russie. C'est le cas du dernier Grand jeu d'hiver joué par Schlieffen en 1905 avant sa mise à la retraite¹.

2. Waldersee (1888-1891)

Les plans de Waldersee ne traduisent quasi aucun intérêt pour la Belgique. Nous avons déjà évoqué plus haut ses conceptions stratégiques et la conversation qu'il a eue le 10 juillet 1888 avec Bismarck un mois avant de prendre la tête de l'Etat-major général le 10 août. Au cours de cet entretien relaté dans ses souvenirs, il déclare que les Français commettraient une erreur en passant par la Belgique². Sans doute Waldersee partage-t-il ici les conceptions de Moltke sur la possibilité de prendre de flanc depuis la Lorraine les lignes de communication françaises étirées à travers la Belgique. Comme il est d'usage, Waldersee commence à jeter les bases du nouveau plan allemand au début de l'hiver 1888. Selon lui, les conditions politiques ont changé. Si jusqu'à présent l'Etat-major allemand pensait que les Français

¹ FOLEY (Robert T.), *Schlieffen's last Kriegsspiel*, in *War Studies Journal*, III, 1998, p. 117-135 et IV, 1999, p. 97-115 ; FOLEY (Robert T.), *Alfred von Schlieffen's Military Writings*, Londres, Frank Cass, 2003., p. 6-7 ; BUCHOLZ (Arden), *Moltke, Schlieffen and Prussian War Planning*, New York, Berg, 1991, p. 85-93.

² WALDERSEE (Alfred Grafen von), *Denkwürdigkeiten*, I, Stuttgart, Heinrich Otto Meisner, 1923, p. 412.

seraient les premiers à débiter les hostilités pour récupérer l'Alsace-Lorraine, il se pourrait très bien que dans la prochaine guerre, ce soient les Russes qui fournissent le prétexte du début de la guerre. Waldersee ne modifie pas le plan général mais souhaite, par rapport au plan précédent, renforcer les effectifs face à la Russie. Le chef d'Etat-major général a davantage confiance dans son dispositif face à la France : « Sur notre théâtre des opérations ouest, je nous considère comme suffisamment forts pour attendre l'offensive française, se retirer avec succès et pouvoir lancer ensuite une contre-offensive »¹. En février 1890, Waldersee écrit aussi un *Denkschrift* concernant une guerre contre la France sans son allié russe présumé. D'après les informations reçues, il pense que la droite de l'armée française sera quelque part à Remiremont (au sud d'Epinal) et l'aile gauche au nord ouest de Verdun. Belfort sera gardé par une seule division d'infanterie tandis que l'aile gauche sera renforcée par un certain nombre de divisions de réserve échelonnées près de Reims. Waldersee condamne l'attaque de Nancy, jadis programmée par Moltke pour déloger les Français de leur ligne de forteresses. Si les Français veulent récupérer l'Alsace et la Lorraine, poursuit Waldersee, ils seront bien obligés un jour de prendre l'offensive. Le chef d'Etat-major étend la position allemande avancée en Lorraine jusqu'à son maximum de développement, entre Bolchen (Boulay) et Sarrebourg². Il précise dans son mémoire que cette position ne doit pas inciter l'armée allemande à un « programme figé » mais que chaque possibilité de reprendre l'offensive devra être exploitée³. Waldersee développe ces différentes occasions d'attaquer dans un document de novembre 1890⁴. Pour cette raison, Waldersee reste durant toute sa carrière un opposant déterminé à toute politique de fortification en Lorraine. Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer son opposition en janvier 1884 à la demande de Brandstein d'élever des forts d'arrêts entre Metz et Strasbourg pour épauler la défensive allemande. A la fin des années 1890, alors qu'il vient d'être nommé inspecteur général de la IIIe armée à Hanovre⁵, Waldersee réaffirme son opposition à toute politique de fortification :

« A l'ouest, si nous fortifions la ligne Thionville – Metz – Sarrebourg – Molsheim – Strasbourg, nous forcerons les Français, s'ils sont toujours décidés à prendre l'offensive, à traverser la Belgique ou la Suisse. Je considère ces deux éventualités

¹ *Richtlinien für 1889/90*, Berlin, novembre 1888, in MOHS (H.), *General-Feldmarschall Alfred Graf Waldersee...*, II, p. 317.

² *Krieg gegen Frankreich*, Berlin, février 1890, in MOHS (H.), *General-Feldmarschall Alfred Graf Waldersee...*, II, p. 331-335 ; FOERSTER (Wolfgang), *Aus der Gedankenwerkstatt ...*, p. 24-25.

³ *Krieg gegen Frankreich*, Berlin, février 1890, in MOHS (H.), *General-Feldmarschall Alfred Graf Waldersee...*, II, p. 331, p. 333 ; ZEITZ (Hugo) (Generalleutnant a. D.), *Der Schirmer des geeinten Reiches...*, p. 247.

⁴ *Betrachtungen über operationen gegen Frankreich*, Berlin, novembre 1890, in MOHS (H.), *General-Feldmarschall Alfred Graf Waldersee...*, II, p. 338-340.

⁵ WALDERSEE (Alfred Grafen von), *Denkwürdigkeiten...*, II, p. 423.

comme inconfortables [*unbequem*] pour nous. Il est de loin préférable pour nous, comme Moltke et ensuite moi-même l'avons proposé, de laisser entrer les Français en Lorraine pour ensuite leur tomber dessus et, après avoir remporté la victoire, de briser leur ceinture de fortifications »¹.

A l'instar de ses considérations de janvier 1884, Waldersee agite ici comme épouvantail le caractère forcé d'un passage français par la Suisse ou la Belgique. Ceci tranche nettement avec les propos qu'il a tenus à Bismarck en juillet 1888 où il se vantait de considérer le passage des Français par la Belgique à l'avantage des Allemands. La traversée de la Belgique n'est pas si « désirable » que cela et à tout prendre, il lui préfère une victoire plus facile à remporter sur un terrain connu. Cette dernière profession de foi résume assez bien à nos yeux la vision de Waldersee et de son prédécesseur concernant le territoire belge : beaucoup trop inconfortable ! Nous verrons que Schlieffen est opposé aux fortifications en Lorraine pour les mêmes raisons.

Les informations concernant les flancs gauche (nord) et droit (sud) du dispositif français signalées par Waldersee dans son mémoire de février 1890 correspondent plus ou moins à la réalité du plan X français : la 4^e armée est concentrée dans la région Bar-le-Duc – Sainte-Menehould, un peu plus au sud que ne l'estimait Waldersee. Le flanc gauche est bien renforcé en arrière par trois corps d'armée (9^e armée) entre Laon et Reims². Ceci est dû à la qualité des renseignements allemands. Le 3^e département de l'Etat-major continue en effet à recevoir le matériel précieux de son agent français, haut fonctionnaire au sein de la Société des chemins de fer de l'Est. Les renseignements confidentiels fournis au 3^e département pour l'année de mobilisation 1888/1889 indiquaient déjà bien la volonté du commandement français de renforcer la couverture de son flanc nord. Sur la base de ces informations le 3^e département allemand émettait l'hypothèse que « la peur de la violation possible de la neutralité luxembourgeoise et belge pourrait avoir contribué à pousser en arrière le flanc gauche. Cette même peur a causé le déploiement de deux divisions de cavalerie près de Verdun, l'extension de l'aile gauche de la 4^e armée vers Challerange et l'échelonnement d'une armée de réserve derrière l'aile gauche à Reims. La non couverture des Vosges et l'établissement d'une forte armée de réserve au centre permet de conclure que les Français pensaient qu'ils devaient tenir cette armée prête pour l'employer au nord, dans la mesure où ils sentaient que le danger était

¹ *Über Befestigungen*, [s.d.] [vers la fin des années 90], in MOHS (H.), *General-Fedlmarschall Alfred Graf Waldersee...*, II, p. 351.

² *Les armées françaises dans la Grande Guerre...*, p. 18-20 ; *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves*, SHD/DAT, 7N 1737.

plus fort de ce côté qu'au sud-est »¹. En réalité, nous avons vu plus haut que les plans français VI à X ne s'inquiètent guère d'un passage par la Belgique. Il n'est jamais indiqué que le retrait plus à l'ouest du flanc gauche correspond véritablement à une telle crainte. En cas de passage par le Luxembourg et la Belgique, le Conseil Supérieur de la Guerre avait répondu à cette éventualité dès le plan VI de 1883 en affirmant que la IV^e armée aurait bien le temps d'opérer un mouvement vers le nord pour rencontrer les colonnes allemandes². Cette affirmation ne semble pas avoir été contestée jusqu'au plan X. Tout au plus le commandement français prend-il des mesures supplémentaires de couverture pour éviter au début de la mobilisation un raid de la cavalerie allemande par la pointe sud du Luxembourg. Il est donc plus juste d'affirmer que par un tel retrait à l'ouest de l'aile gauche, les Français souhaitent se protéger d'un mouvement tournant allemand débouchant de Metz – Thionville vers la trouée de Stenay³. C'est le plan XI de 1891 qui, pour la première fois depuis 1878, prévoit à nouveau une variante belge dans laquelle le dispositif est reporté de façon beaucoup plus significative vers le nord ; mais Greiner note, sur la base des archives du 3^e département, que l'Etat-major allemand n'a pas eu connaissance de cette variante⁴. Le 3^e département continuera à recevoir des informations de son agent jusqu'en mars 1894. Après cette date il est probable que les estimations allemandes se soient basées sur des documents transmis par l'attaché militaire à Paris car elles seront beaucoup moins pertinentes⁵.

3. Schlieffen (1891-1906)

a. Schlieffen et la Belgique (1891-1904)

Schlieffen succède à Waldersee le 2 février 1891. Ce changement subit alors que Waldersee n'exerce ses fonctions que depuis moins de trois ans s'explique par la proximité du chef d'Etat-major avec Bismarck qui vient d'être révoqué par Guillaume II⁶. Si le changement de

¹ GREINER, *Welche Nachrichten...*, p. 32 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 12-13.

² « Si dans le but de tourner nos ouvrages de défense, l'armée allemande tente de pénétrer sur notre territoire par la frontière du nord, son effort se portera vraisemblablement sur la trouée de Chimay. Quelles que soient les précautions prises pour nous dérober ce mouvement, nous serons toujours à temps de le contrecarrer par un simple déplacement de la 4^e armée ». *Registre des délibérations du Conseil Supérieur de la Guerre (1882-1883)*, séance du 7 avril 1883, SHD/DAT, 1N 3.

³ Dans le plan X, les 4^e et 5^e divisions de cavalerie ont pour mission d'explorer entre le chemin de fer Verdun – Metz et la frontière belge, les directions générales de Metz, Thionville, Luxembourg et Arlon. SHD/DAT, 1N 5, *Registre des délibérations du Conseil Supérieur de la Guerre*, séance du 5 mai 1890.

⁴ GREINER, *Welche Nachrichten...*, p. 32 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 12-13 ; *Les armées françaises dans la Grande Guerre...*, p. 22 ; *Etude sur les plans I à XVII, leur souplesse, l'agencement des réserves*, SHD/DAT, 7N 1737 ; MARCHAND, *Plans de concentration...*, p. 107-108

⁵ GREINER, *Welche Nachrichten...*, p. 76-86 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 18-20.

⁶ WALDERSEE (Alfred Grafen von), *Denkwürdigkeiten...*, II, p. 184-185.

Schwerpunkt de l'est vers l'ouest, c'est-à-dire le transfert de la majeure partie de l'armée allemande vers le front français, est déjà décidé à la fin de la carrière de Moltke en 1887¹, Schlieffen est le premier à proposer, en plus de la traditionnelle stratégie de « défensive – offensive », une stratégie purement offensive contre la France. Celle-ci est mise en œuvre à partir de son plan de déploiement de 1893/1894. Schlieffen est encore beaucoup plus critique que Waldersee sur la position défensive de Moltke en Lorraine. Selon lui l'armée française a à ce point augmenté que cette position serait tournée sur ses deux flancs. La meilleure alternative est donc d'attaquer en premier lieu. Schlieffen masse plus des 3/4 de ses effectifs sur le front ouest : 15 corps d'armées, 15 divisions de réserve, 6 divisions de cavalerie et 14 1/2 divisions de brigades Landwehr². Ceci signifie qu'en cas de guerre sur deux fronts, cette stratégie à l'ouest nécessite inversement contre la Russie une attitude purement défensive puisque les effectifs allemands sont de ce fait insuffisants à l'est pour se permettre des initiatives audacieuses³. Une des raisons de ce changement de stratégie est évoquée par Waldersee dans ses mémoires. La décision de Schlieffen serait influencée ici par la volonté du Kaiser qui ne veut pas empêcher par un comportement agressif, la possibilité d'une future alliance avec la Russie. Waldersee est pour sa part toujours resté très opposé à ce changement de stratégie⁴. Une autre raison, selon Foerster et Dieckmann qui s'inspirent d'un mémoire de Schlieffen rédigé en juillet 1894, est que Schlieffen est hésitant concernant la stratégie française. Il ne sait pas très bien si ceux-ci vont rester sur la défensive derrière leur puissante ligne de forteresses où s'ils vont profiter de leur attaque combinée avec les Russes pour prendre l'offensive. L'offensive allemande ne parviendra en effet selon ses calculs à briser la ligne défensive des forts que si les Français restent sur la défensive ou si la mobilisation allemande est plus rapide que la mobilisation française, ce qui lui paraît bien difficile vu les progrès français réalisés en la matière⁵. Quant à savoir où il faut prendre l'offensive, Schlieffen est de plus en plus critique sur l'opportunité d'une attaque frontale à l'ouest. Dieckmann qui a eu accès comme Foerster à ce *Denkschrift* de juillet 1894 aujourd'hui disparu indique que le choix d'une attaque frontale « ne procède aucunement du fait qu'il la

¹ FOERSTER (Wolfgang), *Aus der Gedankenwerkstatt ...*, p. 24.

² Dieckmann note la présence de 16 corps d'armée, de 15 divisions de réserve, de 6 divisions de cavalerie et de 12 1/2 brigades Landwehr mais nous nous référons ici au document suivant : BA – MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen für die Jahre 1893/94 bis 1914/1915*, [ca 1931 ?]. Voir le tableau édité du déploiement de 1893/1894 dans EHLERT (H.) et alii (éds), *op. cit.*, p. 344-347.

³ BA-MA, RH61/347, DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan*, [ca 1935-1939], p. 17-18 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 56.

⁴ WALDERSEE (Alfred Grafen von), *Denkwürdigkeiten...*, II, p. 318.

⁵ DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 47-50 ; FOERSTER (Wolfgang), *Aus der Gedankenwerkstatt des Deutschen Generalstabes*, Berlin, Mittler, 1931, p. 27-28.

considère comme une solution favorable, mais plutôt comme une solution adoptée parce que l'opération la plus prometteuse, c'est-à-dire une attaque au nord de Verdun enveloppant le flanc gauche de la ligne fortifiée française, est impossible à cause de considérations politiques et matérielles »¹. Schlieffen a déjà eu l'occasion d'expliquer ces considérations dans les commentaires accompagnant son plan de déploiement de 1893/1894. Envisageant un passage par la trouée de Stenay, sans violation de la neutralité belge, il estime déjà la manœuvre passablement compliquée. Une armée allemande, explique-t-il, qui traverserait la Meuse en aval de Verdun devrait ensuite « pivoter au sud pour atteindre le principal corps ennemi. Ainsi elle s'éloigne de son contact avec la Belgique neutre qu'elle laisse sur ses arrières et doit protéger son flanc gauche contre Verdun aussi bien que son flanc droit contre les forces françaises qui pourraient rester là-bas ». Un tel enveloppement ne serait possible qu'accompagné de deux attaques simultanées, une entre Verdun et Toul et l'autre vers Nancy, sans compter la protection des flancs qui réclame également des effectifs. Faute d'en disposer en suffisance, Schlieffen renonce pour l'instant à concrétiser cette possibilité dans son plan de guerre².

En réalité, contrairement à ses deux prédécesseurs, Schlieffen se révèle dès le départ moins réticent à envisager l'idée d'un passage par la Belgique. Toujours selon le travail de Dieckmann, la première mention de la traversée du territoire belge se trouve dans une note de Schlieffen d'avril 1891, alors qu'il vient juste d'être nommé chef d'Etat-major général. Dans cette note, Schlieffen discute de façon très théorique, car il n'y croit pas trop, une coopération germano-autrichienne face à la France. Schlieffen pense que dans ce cas de figure, la ligne des forteresses françaises n'est pas un obstacle infranchissable « puisqu'elles peuvent être évitées en passant par la Belgique »³. Schlieffen partage également les idées de son prédécesseur concernant une ligne de forts d'arrêts à élever en Lorraine. Quand en 1892, le ministère de la Guerre revient sur son idée de créer une chaîne de forts pour relier Thionville à Strasbourg, la commission nationale de défense (*Landesverteidigungskommission*) s'oppose vigoureusement au projet. Le rejet du projet se fonde sur une recommandation commune appuyée par Schlieffen et l'inspecteur général des fortifications et du corps des ingénieurs le général von der Goltz. « La recommandation établit que le barrage de la Lorraine au moyen de forts d'arrêt obligerait les Français à tourner le front allemand par le nord, à travers la Belgique, ce

¹ Ce jugement transparaît selon Dieckmann à la page 19 du mémoire de Schlieffen. ¹ DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 48 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 67.

² DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 19 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 57.

³ DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 57 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 70.

qui forcerait les Allemands à engager la bataille décisive dans des conditions beaucoup moins favorables »¹. Schlieffen et la commission nationale de défense professent ici exactement les mêmes idées que Waldersee. Commentant en 1892 des articles parus dans la presse, qui considèrent le passage par la Belgique comme « une bon coup à jouer », Schlieffen note que les Belges ont effectivement échoué dans leur volonté de rendre impraticable la traversée de leur pays :

« Car Namur et Liège ensemble ne bloquent qu'une seule route. La communicabilité du terrain considéré en cas de transit par la Belgique est si bonne que même de larges forces trouveraient un nombre adéquat de routes utilisables »².

Ce constat est à notre avis primordial. Il explique en grande partie l'intérêt de Schlieffen pour le territoire belge. En outre, comme ses prédécesseurs, Schlieffen ne prend pas au sérieux l'armée belge et pense qu'« elle se réfugiera dans les forteresses ». Le seul élément probant qui puisse retenir un belligérant de traverser la Belgique est bien entendu la garantie anglaise. Mais, note Schlieffen, aucun corps expéditionnaire britannique ne sera en mesure de stopper les forces ennemies traversant la Belgique. Ces forces seront passées depuis longtemps « avant que les troupes britanniques n'aient été débarquées à Anvers »³. Schlieffen souligne ici avec raison que l'armée anglaise n'est pas organisée pour un déploiement rapide, comme l'exige la guerre moderne. Concernant cette garantie anglaise, qui a joué pendant longtemps un rôle important de dissuasion à l'égard de la France et de l'Allemagne, Dieckmann part ensuite dans une longue digression. Il ne s'appuie plus en l'occurrence sur aucun document émanant de l'Etat-major allemand. Le collaborateur du *Heeresarchiv*, très intéressé par les questions de politique étrangère en relation avec le plan allemand⁴, cherche à expliquer pourquoi ce caractère dissuasif a fini par ne plus peser dans l'élaboration du plan de Schlieffen. Selon Dieckmann, ce dernier, confronté à la montée de l'antagonisme anglo-allemand, a peut-être considéré progressivement l'alliance anglo-française comme inéluctable. Pourquoi se serait-il embarrassé dès lors de la neutralité belge puisqu'en cas de guerre, en vertu de leur alliance avec la France, les Anglais auraient tôt fait de débarquer leurs

¹ DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 89 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 83.

² DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 59-60 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 72.

³ *Ibidem*.

⁴ Ses réflexions à ce sujet affleurent à de nombreux endroits du document, ce qui pourrait laisser penser que Foerster l'a engagé précisément pour chercher à établir des parallèles dans ce domaine. Mais les notes qui accompagnent le document dans la marge indiquent que Foerster est souvent très critique sur les jugements de Dieckmann dès qu'il s'éloigne du commentaire stricto sensu des documents stratégiques des archives militaires allemandes.

troupes en Belgique¹. Outre que ce raisonnement n'est basé sur aucune source documentaire, il pêche dangereusement par anachronisme. L'Entente cordiale est en effet loin d'être réalisée dans les années 1890 comme le prouve encore l'incident de Fachoda en 1898.

Selon Dieckmann, des allusions au passage par la Belgique commencent à se multiplier à la fin de 1896 dans toute une série de documents écrits par Schlieffen². Mais la première réflexion « officielle » se trouve dans un mémoire daté du 2 août 1897. Cette fois-ci, Schlieffen met en évidence les désavantages d'une attaque de front par la trouée de Charmes. Les Allemands y trouveraient les Français concentrés en masse derrière la Moselle et appuyés sur leurs flancs par Toul et Epinal. « Les circonstances sont plus favorables, écrit Schlieffen, au nord de Verdun. La ligne de la Meuse sera certainement occupée, mais pas avec des forces significatives. Ici au moins, le flanc droit est libre et il sera probablement possible de forcer un passage de la rivière par un enveloppement. Une fois que cette opération a réussi, l'attaque peut être dirigée contre les lignes de communication ennemies et si elle est victorieuse, l'armée française peut être détachée de Paris »³. Mais Schlieffen indique que pour qu'un tel enveloppement soit réalisable, il ne faudrait pas être « timide » et assumer pleinement la violation de la neutralité belge et luxembourgeoise. En effet, l'espace compris entre Verdun et la frontière belge est trop étroit et dispose de trop peu de voies de communications : « Seulement cinq routes de marche discrètes peuvent être trouvées ici pour une manœuvre autour de Longwy et Montmédy. Si deux ou trois routes sont utilisées pour les unités nécessaires au blocage de Verdun, il n'y a pas assez de lignes de communication disponibles pour une offensive suffisamment puissante. Les petites forces qui peuvent continuer leur progression au-delà de la Meuse disparaîtront en essayant de remplir toutes les missions nécessaires qu'il y aura à remplir »⁴.

Afin que la manœuvre réussisse Schlieffen explique le dispositif qu'il faudrait mettre en place. Le plan élaboré est largement fantasmé car l'armée allemande ne dispose pas des effectifs suffisants. Schlieffen désire la formation de pas moins de sept armées pour exécuter le mouvement tournant de l'aile gauche française. Au nord, il propose de déployer huit corps

¹ DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 60-62 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 73-74.

² DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 63. D'après l'article du Generalleutnant von Zoellner paru en 1938, Schlieffen commence à s'intéresser à la Belgique dès le Generalstabsreise de 1895. ZOELLNER (Generalleutnant von...), *Schlieffens Vermächtnis*, in *Militärwissenschaftliche Rundschau Sonderheft 4*, januar 1938, p. 40.

³ DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 63-64 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 74.

⁴ *Ibidem*.

d'armée répartis en deux armées distinctes entre Saint-Vith et Thionville. Il a dû constater que la ligne de chemin de fer récente de la *Vennbahn* permet désormais de convoier des troupes jusqu'au plus près de la frontière belge. Six divisions de réserve garderont qui plus est le flanc nord de ces deux armées. Elles seront rassemblées à Aix-la-Chapelle. Ce petit nombre est jugé suffisant face à la faiblesse de l'armée belge. Afin de se protéger d'une offensive française débouchant de Verdun, les deux armées allemandes déployées le long de la frontière française de front devront être flanquées sur leur gauche par une troisième armée puissante traversant la Moselle entre Thionville et Metz. Cette 3^e armée devra être renforcée par huit divisions de réserve. Mais le risque est grand, note Schlieffen, que les deux corps d'armée de l'aile droite ne soient isolés de l'aile gauche au moment où ils arrivent à hauteur de Verdun. Coupés de la 3^e armée aux prises avec les forces débouchant de Verdun, ils risquent d'être battus isolément par des détachements français supérieurs en nombre¹. C'est pourquoi Schlieffen confie à la 4^e armée allemande la mission délicate d'attaquer le dispositif français entre Verdun au Toul, afin de fixer les troupes françaises et pourquoi pas de tenter la prise d'un ou deux forts. La 5^e et la 6^e armée attaqueront quant à elles la région de Nancy-Lunéville pour faire croire aux Français que c'est là qu'est dirigée la principale attaque allemande. Une 7^e armée est encore nécessaire pour protéger le flanc gauche et garder la haute-Alsace. L'objectif de l'aile droite une fois la hauteur de Verdun dépassé est de prendre à revers l'ensemble du rideau défensif français et obtenir la capitulation de l'armée française coupée du camp retranché de Paris. Selon les propos de Schlieffen lui-même, pour mener à terme un pareil plan, les effectifs de l'ensemble de l'armée allemande n'y suffiraient pas. Il faudrait compter sur la création de divisions de réserve au moment de la mobilisation. C'est pourquoi, à ce moment, il n'est absolument pas question dans son esprit de concrétiser ses réflexions dans le plan allemand officiel car il lui faut vaincre d'abord cet obstacle majeur qu'est le manque d'effectif².

Faute d'avoir fait la différence entre vrais plans de guerre et mémoires réflexifs, on constate des approximations récurrentes sur la date à laquelle la violation du territoire belge a été assumée dans le plan allemand, même chez les historiens qui ont eu accès aux archives. Foerster, directeur du *Heeresarchiv/Reichsarchiv* se base sans doute sur ce *Denkschrift* du 2 août 1897 pour faire débiter la décision d'un enveloppement par le nord à 1897. L'historien militaire reste en réalité très vague sur la concrétisation d'une telle manœuvre dans le plan

¹ Boetticher fait exactement la même réflexion dans son article de 1933, BOETTICHER (Friedrich von) (Generalmajor), *Der Lehrmeister des neuzeitlichen Krieges...*, p. 266.

² DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 64-67 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 75-76.

allemand au cours des années à venir puisqu'il poursuit son exposé en passant sans transition de 1897 au mémoire de décembre 1905, indiquant que la « gigantesque manœuvre d'enveloppement » s'est développée progressivement dans la pensée de Schlieffen jusqu'au fameux mémoire¹. De façon plus précise mais non moins fautive, le *Reichsarchiv* dans son premier volume d'histoire de la Guerre 14- 18 situe cette transition de la pensée stratégique allemande au plan de 1898-1899, sans doute aussi sous l'influence des écrits théoriques de Schlieffen de 1897 et 1898 censés avoir préparé la mise en œuvre du plan de guerre officiel².

Mais, au regard du document RH61/v.96, les plans de déploiement de 1897/1898 et 1898/1899 ne correspondent encore sur leur limite septentrionale (Kruchten – Mersch – Mamer – Dippach) qu'avec la pointe sud du Luxembourg belge. Rien n'indique dans ces plans une volonté de violer la neutralité de la Belgique. Les instructions à transmettre aux commandants des armées au début de la mobilisation précisent même expressément : « La frontière belge ne peut pas être franchie »³. Si cette précision figure dans le résumé de l'*Aufmarschplan* nous supposons qu'elle avait son importance. En effet, une telle mesure permet : primo d'éviter à l'armée allemande des complications éventuelles avec son homologue belge ; secundo d'éviter surtout que l'Angleterre n'entre en guerre en cas de violation du territoire belge. Ces deux éléments politiques pesés par rapport au gain stratégique éventuel qui découlerait du passage par l'extrême sud de la Belgique sont encore suffisamment importants à l'époque pour expliquer les réticences allemandes.

Schlieffen désire manifestement, comme ses prédécesseurs, se ménager l'Angleterre. Or, à cette époque, la montée de l'antagonisme entre l'Allemagne et l'Angleterre, suscité par la puissante croissance de l'Allemagne sur le plan maritime et commercial, est enregistrée dans les deux capitales⁴. A Berlin, elle suscite même au sein du Haut Commandement de la Marine allemande des projets fantasques d'invasion de l'Angleterre complètement détachés des réalités avec lesquels se débat l'Etat-major général. En effet, le contre-amiral von Diedrichs, le chef d'Etat-major du Haut Commandement de la Marine, réalise en mars 1896 un mémoire au sujet d'une guerre avec l'Angleterre seule. L'idée générale développée par Diedrichs est

¹ FOERSTER (Wolfgang), *Aus der Gedankenwerkstatt...*, p. 29-30.

² REICHSARCHIV, *Der Weltkrieg...*, p. 54.

³ « Belgische Grenze darf nicht überschritten werden ». BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...* ; *Aufmarsch 1897/1898* et *Aufmarsch 1898/1899*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 353 et 357.

⁴ KENNEDY (Paul), *The Rise of the Anglo-German Antagonism*, Londres-Boston-Sydney, Allen & Unwin, 1980, XIV-604 p.

qu'en cas de guerre, la côte allemande et le transit commercial qui en dépend seront coupés par la *Navy*. Après avoir mis en évidence la supériorité incontestable de la marine britannique contre laquelle il est impossible de lutter, Diederichs lance en désespoir de cause l'idée de l'envoi éclair au début de la guerre d'une flotte allemande dans l'estuaire de la Tamise. Il s'agit d'y surprendre la flotte britannique de réserve, non préparée, avant le retour de la flotte de Méditerranée. Le but ultime est le contrôle stratégique de la mer du Nord¹. Ce mémoire sera suivi par une série d'autres notes sur le même thème. Tandis que Schlieffen est à l'époque très sceptique sur la possibilité d'un mouvement tournant au nord de Verdun, même dans le cadre d'une guerre sur un front, il est assez paradoxal de confronter en parallèle ce projet d'invasion de l'Angleterre. Plus curieux encore est le bon accueil que réserve le Kaiser à ces plans maritimes. En mai 1897, suite à une demande de Guillaume II sur le sujet, le vice-amiral von Knorr présente les idées de son département concernant une guerre contre l'Angleterre. La réussite de l'opération dépend selon Knorr de la rapidité et de la discrétion de la manœuvre. Il faut que tout soit achevé avant que la flotte de Méditerranée ne revienne dans les eaux territoriales. Ce retour est estimé au 15^e jour après le début de la Guerre. Toujours selon Knorr, la possession préalable de l'estuaire de l'Escaut comme base de la flotte allemande est sans doute nécessaire pour la réussite de l'attaque. Ceci suppose par conséquent l'occupation des Pays-Bas et de la Belgique².

Guillaume II souligne la difficulté d'une pareille entreprise. Il enjoint surtout Knorr de se mettre en contact avec l'Etat-major général de l'armée pour obtenir son expertise et sa

¹ Diederichs Denkschrift, Streng Geheim, « Gesichtspunkte für einen Operationsplan der feindlichen Streitkräfte bei einem Kriege Deutschlands allein gegen England allein », 3 mars 1896, BA-MA, F. 5587, III, 1-10, vol. I., cité in KENNEDY (P.M.), *The Development of German Naval Operations, Plans against England, 1896-1914*, in *The English Historical Review*, vol. 89, n° 350 (janvier 1974), p. 51.

² Selon Paul Kennedy, l'entrevue entre Guillaume II et Knorr a lieu le 31 mai 1897 [KENNEDY (P.M.), *The Development...*, p. 52]. Selon le mémoire du capitaine allemand Schröder édité et analysé par l'historien américain Jonathan Steinberg concernant le même plan d'invasion, l'entrevue avec l'Empereur a lieu le 3 mai 1897. [SCHRÖDER (capitaine de corvette), *Memorandum : An Operation against Antwerp*, Very Secret, Hand to Hand Only, le 12 novembre 1897, extrait édité dans STEINBERG (J.), *A German plan for the invasion of Holland and Belgium, 1897*, in *The Historical Journal*, vol. 6, n°1, 1963, p. 115-119.] L'article a également été reproduit dans KENNEDY (Paul) (dir.), *The war plans of the great powers, 1880-1914*, Londres-Boston-Sydney, Allen & Unwin, 1979, p. 155-170. Soit il s'agit de deux entrevues différentes, soit une erreur s'est glissée dans la retranscription de la date. Le plan du capitaine Schröder édité par Steinberg et les autres documents cités dans son article sont tirés du microfilm des archives de la marine allemande détenues à Londres, microfilm réalisé conjointement en 1959 par l'Université de Cambridge et l'Université de Michigan. *The German Naval Archives*, University of Cambridge. Le dossier qui contient les documents commentés s'intitule « Operations against Belgium and Holland, Very Secret, Hand to Hand only », cote : « III, 3-18, Admiralty Staff ». Dans la mesure où Kennedy a consulté les dossiers originaux au Bundesarchiv - Militärarchiv, la date du 31 mai est plus vraisemblable. KNORR memorandum, « Immediatvortrag Betreffend Grundzüge für einen Operationsplan Deutschlands allein gegen England allein », 31 mai 1897, BA-MA, F. 5587, III, 1-10, vol. I, cité d'après KENNEDY (P.M.), *The Development...*, p. 52.

collaboration. Knorr envoie une lettre dans ce sens à Schlieffen le 2 juin 1897¹. Entretemps, le département A III a de l'Etat-major de l'amirauté dirigé par le capitaine Schröder planche d'ores et déjà sur un plan pour se saisir du port d'Anvers. Il en résulte un document intitulé : « Mémoire : une opération contre Anvers ». Steinberg nous livre un résumé exhaustif de ce plan : « Le projet prévoyait une opération combinée par terre et par mer contre l'embouchure de l'Escaut, la prise par un coup de main d'Anvers et d'une série de forts sur les deux rives belge et néerlandaise de l'Escaut, et la violation de la neutralité de la Belgique et de la Hollande. Il enjoignait également l'Allemagne de commencer les hostilités au moins 24 heures avant qu'une déclaration formelle de guerre contre l'Angleterre (ou contre l'Angleterre et la France ensemble) ait été formulée. Les détails de l'opération étaient dignes de Jules Verne. Avant le déclenchement du conflit, une escadre allemande, composé de sept steamers d'à peu près 5000 tonnes et d'une petite escorte, devait quitter les estuaires du Jade, du Weser et de l'Elbe. 24 à 36 heures plus tard, le convoi devrait s'assembler sous couvert de la nuit dans l'embouchure de l'Escaut et évoluer vers des positions prédéterminées. Une heure avant le point du jour, les opérations de débarquement devraient commencer en sept points, et vers midi, Anvers, les îles de Walcheren et du Sud Beveland, et les forts les plus importants des deux rives de l'estuaire de l'Escaut seraient aux mains des Allemands. Simultanément, les VIIe et VIIIe corps allemands traverseraient la frontière belge et hollandaise, perçant en trois colonnes rapides, pour foncer à travers la Hollande vers Breda et Anvers. Une fois l'estuaire de l'Escaut et Anvers fermement occupés, l'invasion de l'Angleterre pourrait commencer »².

Kennedy et Steinberg notent bien entendu le caractère complètement irréaliste d'un pareil projet. Tant sur le plan logistique que politique. L'espoir que le coup de main reste secret jusqu'à l'investissement des deux rives de l'Escaut est peu vraisemblable. Or c'est cette discrétion qui conditionne toute la réussite du coup de main. Il faut éviter que la garnison des forts ne soit renforcée avant le débarquement allemand. De même la traversée de la Hollande par les VIIe et VIIIe corps sans rencontrer de résistance est un fantasme. La durée de cette traversée est fixée par Schröder à 48 heures car les deux corps doivent soutenir les troupes embarquées dans leur investissement de l'embouchure de l'Escaut. Sans surprise, le projet est vivement critiqué par de nombreux commentateurs au sein de l'Etat-major de l'amirauté : il est impossible de rassembler en même temps sept steamers allemands sans attirer l'attention ;

¹ Knorr à Schlieffen, le 2 juin 1897, BA-MA, F. 5587, III, 1-10, vol. I, cité d'après KENNEDY (P.M.), *The Development...*, p. 52.

² STEINBERG (J.), *A German plan...*, p. 107-108.

l'embarquement de 11.000 hommes serait immédiatement connu par les services de renseignements étrangers ; la navigation de nuit de l'embouchure de l'Escaut est très difficile ; les forts belges de Sainte-Marie, St Philippe et La Perle ne sont pas suffisamment connus, etc. Mais Schröder ne veut pas en démordre. A force de résistance il obtient que son projet de coup de main d'Anvers soit étudié sur le terrain. Des instructions sont transmises à l'attaché militaire allemand à Bruxelles pour qu'il effectue des reconnaissances de la côte belge avec une attention particulière pour l'armement et l'état de préparation des forts. Le rapport de l'attaché militaire est transmis le 8 janvier 1898 et est intégré au plan. Le 21 février 1898, le vice-amiral Knorr est même reçu une deuxième fois par l'Empereur à qui il expose les plans de la marine. Une nouvelle fois, ce dernier l'autorise à se mettre en contact avec Schlieffen pour envisager des études conjointes. Le 4 mars 1898, Knorr transmet le résultat de son entrevue à Schlieffen et suggère la création d'une commission pour mettre en place les aspects administratifs et financiers du plan. Bien entendu Steinberg comme Kennedy s'étonnent qu'on ait accordé à pareil plan une once de sérieux¹. Mais la thèse principale développée par Steinberg ne réside pas là. Il souligne surtout dans la deuxième partie de son article le peu de cas qui est fait dans le plan Schröder de la neutralité belge en citant le memorandum de Schröder :

« Nous devons considérer, en premier lieu, que dans une guerre entre l'Allemagne et l'Angleterre, notre santé nationale, le bien-être du peuple allemand, oui, peut-être, notre existence en tant qu'Etat, serait en jeu. En face de telles considérations, se cramponner à ces clauses artificiellement construites de la législation internationale serait bien plus répréhensible d'un point de vue éthique que de contourner la loi parce que des circonstances nous forcent à le faire. Si la vie de la nation est en jeu, ne pas respecter la neutralité de la Belgique et des Pays-Bas ne doit pas nous perturber. En outre, il n'est pas question de conquête d'un territoire neutre, mais plutôt d'une occupation et d'un usage temporaire de certaines zones, avec complète compensation et respect pour les droits permanents des propriétaires »².

Influencé par la thèse de Gerhard Ritter³ ou de Fritz Fischer⁴ d'un militarisme foncier de la politique allemande inféodée à la mécanique du plan de guerre, Steinberg indique que le manque de réaction des autorités militaires devant le projet Schröder aurait de quoi surprendre

¹ Le projet d'invasion de l'Angleterre contient selon Kennedy un lot considérable de "wishful and unanalytical thinking". KENNEDY (P.M.), *The Development...*, p. 52-53 ; STEINBERG (J.), *A German plan...*, p. 109-110.

² STEINBERG (J.), *A German plan...*, p. 115-116.

³ RITTER (Gerhard), *Der Schlieffenplan. Kritik eines Mythos*. Mit erstmaliger Veröffentlichung der Texte und 6 Kartenskizzen., Munich, Verlag R. Oldenbourg, 1956 ; RITTER (Gerhard), *Staatskunst und Kriegshandwerk. Das Problem des „Militarismus“ in Deutschland*, München, Wien, Zürich, 1964.

⁴ FISCHER (Fritz), *Griff nach der Weltmacht. Die Kriegszielpolitik des kaiserlichen Deutschland, 1914-1918*, Düsseldorf, Droste-Verlag, 1962.

si l'on ne rencontrait pas en définitive les mêmes conceptions dans le *Denkschrift* rédigé par Schlieffen en décembre 1905. Steinberg indique en définitive qu'aussi irréaliste soit ce plan, l'esprit du plan d'offensive de Schlieffen y était déjà contenu en « embryon ». Steinberg rappelle dans son article, en citant Ritter, que la décision de violer la neutralité belge a commencé à être assumée par Schlieffen à partir de 1897¹. Cette coïncidence plus que troublante l'incite à penser qu'une relation plus étroite devait exister entre les Etat-majors de l'armée et de la marine : « Il n'y a aucune évidence dans les archives de la Marine que les deux plans n'ont pas été conçus indépendamment (sic). N'est-ce pas plus qu'une coïncidence que certaines idées soient apparues à la même époque dans deux Etats-majors séparés. Il est de loin plus probable que Schlieffen et Schröder ont formulé pour la première fois certaines idées qui avaient été largement soutenues pendant des années sous une forme moins précise »².

Il est vrai que le mémoire du capitaine Schröder contient dans sa conclusion finale un véritable appel du pied à l'égard de l'Etat-major général. Il résonne même de façon étonnante avec les événements de 1914. Selon Schröder l'utilité d'un coup de main sur Anvers est non seulement valable dans le cadre d'une guerre contre l'Angleterre mais aussi contre la Double Alliance (Russie-France) :

« Finalement, nous nous permettons de jeter un coup d'œil sur l'opération contre Anvers dans le cas d'une guerre entre la Triple Alliance et la Double Alliance. L'opération dans ces circonstances semble même être plus prometteuse, si l'on considère que l'Angleterre reste neutre au début. Peut-être, l'occupation serait plus importante pour des raisons politiques, dans la mesure où la violation de la neutralité belge, soit par la France ou l'Allemagne serait sûrement inévitable et l'Angleterre accourant à la rescousse aurait un superbe prétexte pour s'emparer de l'Escaut, en concertation avec la Belgique. Dans notre cas, il serait plutôt question de prévenir cette petite plaisanterie anglaise. Dans quelle mesure le Haut Commandement de l'Armée pourrait apprécier la possession d'Anvers dans ses opérations sur le Front de l'Ouest, nous ne pouvons le juger ici. Pour le maintien de notre suprématie navale dans la mer du Nord, la possession de l'Escaut serait d'une importance décisive. Aussi longtemps que nous resterons dans l'embouchure de l'Escaut avec une portion de notre force navale, il serait impossible pour les Français de maintenir un blocage sérieux de la mer du Nord, même si la puissante escadre de Méditerranée était transférée sur le théâtre des opérations. La conclusion que la possession d'Anvers et de l'embouchure de l'Escaut serait d'une grande valeur pour les opérations navales allemandes, soit dans une guerre contre l'Angleterre, soit dans une guerre contre la France ou encore contre les deux à la fois, semble, par conséquent, être entièrement

¹ RITTER (Gerhard), *Der Schlieffenplan...*, p. 247 ; STEINBERG (J.), *A German plan...*, p. 114.

² STEINBERG (J.), *A German plan...*, p. 114.

justifiée. En accord avec ces principes, il est recommandé que les études soient poursuivies et que des plans additionnels soient établis, pour l'occupation de la forteresse d'Anvers et les autres positions nécessaires des deux rives de l'Escaut occidental »¹.

Un passage du mémoire insinue d'ailleurs qu'il existe peut-être une l'alliance secrète entre la Belgique et l'Angleterre concernant un débarquement à Anvers :

« Les fortes défenses d'Anvers sont tournées vers l'intérieur du pays. Celles sur la rivière sont beaucoup moins impressionnantes. Les Belges, comptant sur les forces navales de la Puissance garante, l'Angleterre, semblent regarder leur front de mer dans sa présente forme comme entièrement adéquat. On a l'impression que les Belges sont absolument convaincus de l'assistance des vaisseaux de guerre anglais. Cette conviction a été décisive à l'époque où Anvers a été choisi comme position centrale de la défense belge, alors que d'un point de vue politique et militaire, Bruxelles aurait été préférable. Il n'est pas impossible que la Belgique et l'Angleterre aient convenu d'un arrangement concernant Anvers »².

Bref, tous les éléments sont réunis dans la pensée de l'officier allemand pour qu'on envisage sérieusement l'occupation de l'embouchure de l'Escaut avant l'arrivée des Anglais. Schröder note dans une autre partie de son mémoire que les chances d'une invasion victorieuse de l'Angleterre seront augmentées par la multiplication des points d'embarquement disponibles, surtout s'ils sont plus rapprochés des côtes anglaises que ne le sont les ports allemands. D'autres ports d'embarquement existent dans l'estuaire, notamment Flessingue situé à 80-85 miles de Douvres. En revanche, Ostende et Nieuport notamment sont délaissés, car si la distance qui les sépare des côtes anglaises n'est que de 60 miles, les conditions hydrographiques et militaires de ces ports les rendent moins utiles³. Cette façon très réaliste et pragmatique d'appréhender les avantages d'une occupation du territoire belge fait dire à Steinberg à la fin de son article de présentation du mémoire qu'un tel esprit est en définitive une des causes décisives de la tension internationale qui conduira au premier conflit mondial⁴.

¹ *Idem*, p. 119

² *Idem*, p. 116-117.

³ *Idem*, p. 116.

⁴ « Finalement, même si les plans n'ont jamais été connus en dehors des murs du Haut Commandement de la Marine, ils ont été nécessairement les produits d'une mentalité particulière et d'un climat émotionnel. Ce climat n'a jamais pu se satisfaire d'une situation où les éléments militaires ne parviennent pas à influencer les décisions civiles. L'Allemagne a dû différer des autres Puissances dans la mesure où cette nouvelle atmosphère militante a commencé à dominer les pensées des hommes. Les idées du Capitaine Schröder sont un symptôme de cette différence. Est-ce injuste de voir dans cette différence, non pas une réponse à la tension internationale, mais une de ses causes décisives ? » STEINBERG (J.), *A German plan...*, p. 115.

Aussi intéressante soit-elle, aussi prophétique en regard des événements de 1914, cette thèse ne résiste cependant pas aux nouvelles découvertes archivistiques, ni d'ailleurs à la simple relation des faits qui suivent cette entrevue de mai 1897. Paul Kennedy dans son article paru quelques années plus tard, sans attaquer de front les conclusions de Steinberg, nuance fortement ses prises de position en analysant plus froidement la suite qui est donnée par Schlieffen au projet de Knorr¹. L'élément probant que nous concédons à la thèse de Steinberg est le peu de réaction de Guillaume II lorsque Knorr lui explique la nécessité qu'il y aurait à s'emparer de l'embouchure de l'Escaut et à violer la neutralité de la Belgique et des Pays-Bas en cas de guerre avec l'Angleterre. Ceci indique effectivement que, devant les nécessités de la sécurité nationale, les traités internationaux passent au second plan aux yeux du Kaiser. Mais si l'accueil par Guillaume II de pareilles thèses pose question, de son côté, Schlieffen ne croit pas du tout à une guerre contre l'Angleterre seule. Le 14 décembre 1897, il répond avec plus de six mois de retard à la demande de collaboration envoyée par Knorr le 2 juin. Selon lui, l'investissement des ports des « Low Countries » prendrait beaucoup trop de temps à l'armée. Confrontées à ce jugement lapidaire, les 48 heures fixées par le projet Schröder apparaissent dans toute leur incongruité. Schlieffen propose donc à Knorr de revoir son plan en faisant partir l'armée allemande d'invasion des ports allemands. Knorr n'en continue pas moins par la suite à travailler sur cette question². Nous l'avons vu, Knorr sollicite à nouveau la collaboration de Schlieffen le 4 mars 1898³. A nouveau Schlieffen répond tardivement, ce qui en soit est déjà révélateur. Avec plus de trois mois de retard, il écrit à Knorr le 17 juin 1898 :

« En réponse à votre très gentille lettre du 4 mars, permettez-moi de vous exprimer mon total accord avec les vues de Votre Excellence d'après lesquelles la faisabilité de la prise d'Anvers par la mer dépend de l'existence de certaines conditions antérieures d'ordre politique. Si, pour le moment, la situation politique nous donne difficilement une image de la façon dont ces conditions pourraient se développer, des préparations et un travail préliminaire peut et doit être conduit, qui s'avérerait nécessaire pour les diverses opérations possible. Pour l'Armée, de telles préparations incluraient le développement d'un plan pour une attaque terrestre des forteresses, et la supervision des embarquements et débarquements de troupes et de matériel »⁴.

¹ KENNEDY (P.M.), *The Development of German Naval Operations, Plans against England, 1896-1914*, in *The English Historical Review*, vol. 89, n° 350 (janvier 1974), p. 48-76.

² Schlieffen à Knorr, le 14 décembre 1897, BA-MA, F. 5587, III. 1-10, vol. I, lettre citée d'après KENNEDY (P.M.), *The Development...*, p. 53.

³ Knorr à Schlieffen, le 4 mars 1898, *The German Naval Archives*, University of Cambridge, dossier « III, 3-18 », lettre citée d'après STEINBERG (J.), *A German plan...*, p. 110.

⁴ Schlieffen à Knorr, le 17 juin 1898, *The German Naval Archives*, University of Cambridge, dossier « III, 3-18 », lettre citée d'après STEINBERG (J.), *A German plan...*, p. 110.

Steinberg semble discerner dans cette réponse une collaboration pleine et entière de Schlieffen dans les projets de son collègue de la Marine. Certes, Schlieffen ne refuse pas d'envisager les modalités d'un coup de main sur Anvers. C'est son rôle de Commandant en chef de tout prévoir. Mais ne faut-il pas plutôt voir dans cette réponse de Schlieffen une manière courtoise de ne pas froisser totalement Knorr en manifestant une fin de non recevoir définitive. Même si Schlieffen souscrit à la création d'une commission ad hoc, cela ne signifie absolument pas qu'il croit à la faisabilité d'une pareille opération, encore moins dans le cadre d'une guerre avec la France et la Russie. Tous ses plans de guerre prouvent le contraire.

D'autres obstacles se mettent d'ailleurs dès 1897 en travers de la pensée très féconde de Knorr : la nomination de l'amiral Tirpitz comme secrétaire d'Etat du Bureau de la marine impériale et celle du Prince von Bülow comme secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères du Reich. Le duo Tirpitz-Bülow initie une *Weltpolitik* allemande assise sur une nouvelle marine de guerre qui reste à construire. Dans son mémoire bien connu du 15 juin 1897, présenté à l'Empereur, Tirpitz définit l'Angleterre comme l'ennemi principal. Face au danger anglais, l'Allemagne ne doit cependant pas, selon Tirpitz, chercher à surpasser la puissance navale anglaise, ce qui paraît impossible. C'est la fameuse *Riskogedanke* : Tirpitz désire atteindre une masse critique de vaisseaux capable de dissuader l'Angleterre d'attaquer l'Allemagne. Il faut notamment que le potentiel militaire de la flotte allemande entre la Tamise et l'île d'Heligoland atteigne le plus haut niveau possible. Bien entendu, l'absence de conflit avec la marine anglaise est de rigueur jusqu'à ce que les objectifs maritimes allemands soient atteints¹. Bulow résume ainsi la politique allemande de l'époque : « Dans notre développement comme puissance maritime, nous ne pouvions atteindre notre objectif en se positionnant ni comme un satellite de l'Angleterre, ni comme un antagoniste »².

Une fois cette politique pleinement définie et acceptée jusqu'au plus haut niveau, les projets d'invasion de Knorr ne peuvent apparaître que très dangereux aux yeux de Tirpitz. Les études sur le sujet continuent néanmoins, faute de cohésion entre les différents services, à être exécutées jusqu'en 1899. Le mois de décembre 1899 y met un terme. Tirpitz propose devant le Reichstag le doublement du ratio des vaisseaux allemands établi depuis la dernière loi de

¹ KENNEDY (Paul), *The Rise of the Anglo-German Antagonism*, Londres-Boston-Sydney, Allen & Unwin, 1980, p. 223-227 ; MASSON (Philippe), *La puissance maritime et navale au XXe siècle*, Paris, Perrin, 2002, p. 57-58. EPKENHANS (Michaël), *Tirpitz, Architect of the German High Seas Fleet*, Dulles, Potomac Books, 2008, 138 p.

² BULOW (Bernhard) (Fürst von), *Deutsche Politik*, Berlin, Verlag von Reimar Hobbing, Berlin, p. 30.

navigation de 1898. Il s'agit de faire passer la flotte de 19 à 38 bateaux de guerre. L'absence de conflit maritime avec l'Angleterre est plus que jamais de rigueur. L'entrevue du chef d'Etat-major de l'Amirauté le contre-amiral Bendemann le 12 décembre 1899 avec Guillaume II indique que la marine privilégie désormais de façon réaliste une stratégie défensive des côtes allemandes. Néanmoins Bendemann fait remarquer au Kaiser qu'il serait avantageux de contrôler le Danemark pour éviter un enfermement de la marine allemande en cas de contrôle des détroits par la marine britannique. Pour ce faire il a à nouveau besoin du concours de l'armée pour éviter un débarquement anglais au Danemark¹. De façon significative, cette collaboration est largement remise en question par Schlieffen. En effet, Schlieffen est persuadé pour sa part qu'une guerre contre l'Angleterre seule est peu probable. Et si l'Angleterre est alliée avec une ou deux puissances du continent – la France et à la Russie vraisemblablement – il n'est pas question de distraire des effectifs des fronts est et ouest, effectifs qu'il juge déjà insuffisants pour la défense des frontières de l'Allemagne².

Dans son plan de déploiement de 1899/1900, Schlieffen décide finalement de mettre en application son idée de débordement par le nord et d'accepter, dans certaines circonstances bien déterminées, une violation de la neutralité belge. Le nouveau plan en vigueur est le premier connu programmant un déploiement très net le long de la frontière belge dans le cadre de l'*Aufmarsch I*, c'est-à-dire d'une attaque peu probable de la Russie. En réalité, le plan de guerre allemand de cette année là n'est pas resté le même jusqu'à l'année suivante. Dès octobre 1899, pour des raisons inconnues, Schlieffen prend la lourde décision de changer son plan de déploiement au milieu de sa période de validité. Il faut croire que les renseignements reçus pour lui étaient suffisamment graves pour justifier cette procédure très difficile à appliquer sur le plan administratif puisqu'il s'agissait de changer toutes les tables de marches et un grand nombre de documents entrant dans la mise en œuvre du plan. La différence significative entre le plan d'avril et celui d'octobre réside dans l'importance accordée au danger russe. En avril 1899, l'*Aufmarsch I* est un plan en cas de guerre contre la France seule. Les 68 divisions allemandes sont toutes alignées à l'ouest, ce qui signifie que rien n'y est prévu en cas d'attaque de la Russie, même plus tardive. L'Etat-major allemand aurait donc à choisir dès le début de la guerre entre cet *Aufmarsch I* et un *Aufmarsch II* qui prévoit une

¹ KENNEDY (P.M.), *The Development...*, p. 55-56.

² Si l'Angleterre a une ou peut-être même deux puissances alliées sur le continent, alors les parties de l'armée allemande capable d'actions offensives seraient complètement liées aux opérations de défense des frontières ». Schlieffen à Diedrichs, le 16 janvier 1900, BA-MA, F. 5587 III, 1. N. 10, vol. I, lettre citée d'après KENNEDY (P.M.), *The Development...*, p. 57.

guerre contre la double Alliance. Dans ce cas de figure, 45 divisions sont massées à l'ouest et 23 divisions à l'est. L'*Aufmarsch II* d'octobre 1899 est pour ainsi dire le même puisqu'il aligne 22 divisions à l'est. En revanche l'*Aufmarsch I* d'octobre 1899 subit une modification substantielle : 58 divisions à l'ouest et 10 divisions à l'est. L'idée est manifestement de laisser plus de souplesse à l'Etat-major allemand. En appliquant au début de la guerre un plan pour une guerre contre la France seule, sans aucune défense prête face aux Russes, l'Allemagne risquait d'être surprise si la Russie se décidait finalement à entrer en guerre par la suite. L'*Aufmarsch I* d'octobre est donc plus prudent que celui d'avril¹. A cause du caractère lacunaire des archives, seuls les emplacements des corps d'armées pour l'*Aufmarsch I* d'octobre 1899 ont été conservés : deux armées allemandes sont désormais alignées le long du territoire belgo-luxembourgeois. L'aile droite de la première armée allemande s'appuie sur la route Montjoie – Elsenborn – Butgenbach – Waismes – Malmedy, donc plusieurs dizaines de kilomètres au nord de la limite septentrionale du plan de déploiement de 1898/1899².

Dans la mesure où ce plan d'octobre 1899 aligne 58 divisions à l'ouest, contre 68 quelques mois plus tôt, ceci nous incline à penser que l'*Aufmarsch I* d'avril 1899 prévoyait lui-même un déploiement le long de la frontière belge. D'autant plus que dans un mémoire théorique d'octobre 1898 destiné à préparer le futur plan allemand, mémoire consulté par Dieckmann mais aujourd'hui disparu, Schlieffen étudie très clairement une manœuvre d'enveloppement au nord de Verdun, depuis la frontière belgo-luxembourgeoise. Nous reviendrons bientôt sur l'analyse de ce mémoire de 1898 dont Dieckmann commente et cite de larges extraits³. Avec peu de chance de nous tromper, nous pouvons dès lors affirmer que l'*Aufmarsch I* d'avril 1899 constitue le premier plan de guerre allemand où la possibilité de la traversée du territoire belge par l'un des belligérants est pleinement assumée. Comment expliquer ce changement subit ? Suite à l'influence de l'historiographie moralisatrice et au su de ce qui s'est passé en 1914, nous serions tentés de conclure qu'il s'agit là d'une date clef, d'un tournant dans la pensée militaire allemande : désormais la nécessité stratégique l'emporte sur le droit international. La grande manœuvre d'enveloppement par la Belgique est en germe. Ce raisonnement est anachronique, il faut le nuancer.

¹ DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 118-134 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 93-100.

² BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...*; *Aufmarsch 1899/1900*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 363-365.

³ DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 118-125 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 93-95.

Premièrement le rapprochement entre ce plan et celui de 1914 n'est pas judicieux car le passage en Belgique et dans le Luxembourg est prévu uniquement ici dans le cadre d'une guerre sur un front. Si l'on en croit Wilhelm Dieckmann, en 1899/1900 l'Etat-major allemand aurait directement abandonné la manœuvre d'enveloppement par la Belgique en cas d'entrée en guerre immédiate de la Russie ; ce raisonnement serait d'ailleurs confirmé par le fait que les unités qui composent l'armée orientale dans l'*Aufmarsch II*, que ce soit d'avril ou celui d'octobre, sont pour une large part constituées à partir des armées destinées à conduire la manœuvre d'enveloppement dans l'*Aufmarsch I*¹. Rappelons au passage que la possibilité d'une entrée en guerre ultérieure de la Russie n'est pas évacuée dans l'*Aufmarsch I* d'octobre car Schlieffen y prévoit quand même l'alignement à l'est de dix divisions.

Deuxièmement, interpréter le déploiement allemand de 1899/1900 dans une perspective strictement offensive ne correspond pas non plus à la réalité. Toujours selon Dieckmann, Schlieffen avait écrit l'année précédente, en octobre 1898, un *Denkschrift*. Il s'agit clairement d'un papier expérimental. Schlieffen y assume notamment que les Français puissent être prêts une semaine plus tôt que les Allemands et prennent l'offensive des deux côtés de Metz avec le flanc droit se dirigeant sur la Saar supérieure et Strasbourg et le flanc gauche traversant la Belgique et le Luxembourg. Préoccupé par l'alliance franco-russe et conscient de son infériorité numérique sur les deux fronts, Schlieffen préconise d'employer la masse de son armée à l'ouest dans une contre-offensive pour ensuite se retourner contre la Russie plus lente à mobiliser. Mais, plutôt que de réagir par une attaque frontale classique contre la ligne des forteresses françaises, il propose de passer par les Ardennes belges et le Luxembourg en y envoyant la 1^e et la 2^e armées. Pendant ce temps, tandis que les trois armées du milieu restent sur la défensive, la 6^e armée contre-attaque face à la droite française qui sera sans doute en haute Alsace. En l'occurrence, la stratégie adoptée par Schlieffen n'est pas offensive mais « contre-offensive » sur les flancs droit et gauche. Toutefois, si les Français n'attaquent pas, Schlieffen pense que ce serait une erreur d'attendre que le rouleau compresseur russe entre en action. Les Allemands devront alors lancer une offensive générale à l'ouest avec sur l'aile droite la 1^e et la 2^e armées traversant le Luxembourg pour franchir la Meuse entre Donchery et Stenay, couvertes sur leur droite par une 7^e armée composée de divisions de réserve et sur leur gauche par la 3^e armée. Si l'on suit le raisonnement de l'archiviste Wilhelm Dieckmann, ayant eu accès à ce *Denkschrift* aujourd'hui disparu, les *Aufmarsch I* d'avril et d'octobre 1899

¹ DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 126 et p. 134 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 95 et p. 100.

s'inspirent largement des idées consignées dans ce document de 1898. Le rôle donné à la 1^e et la 2^e armée au nord est vraisemblablement le même en avril et en octobre puisque l'on connaît dans les deux cas le nombre de corps d'armée assignés à ces deux armées : elles sont composées de huit corps au total¹.

Par chance le résumé de l'*Aufmarsch I* d'octobre 1899 est assez riche et nous livre des précisions supplémentaires sur la conduite que les troupes allemandes auraient dû adopter à la frontière si elles avaient été déployées : « Aussitôt que les Français auront pénétré sur le territoire luxembourgeois, il est également autorisé du côté allemand, afin de couvrir le déploiement, de franchir la frontière luxembourgeoise »². D'après le mémoire d'octobre 1898, Schlieffen craint effectivement un déploiement français plus rapide et des raids de cavalerie français destinés à perturber la mobilisation allemande. Même s'il subsiste un problème d'herméneutique à régler sur la définition de l'adjectif « luxembourgeois »³, il est clair que Schlieffen s'attend à une offensive ennemie et préférerait que la France commette l'erreur de franchir en premier la ou les frontières du Grand-Duché et/ou de Belgique ; d'autant plus que Schlieffen pense que la mobilisation de la France sera plus rapide que celle de l'Allemagne. Cependant, étant donné qu'en stratégie tout est affaire de nuance, toute concession faite au principe de « nécessité » n'est pas écartée. En effet, si les Français décident de rester sur place, par exemple pour permettre aux Russes de compléter leur mobilisation ou pour chercher à obtenir leur alliance, alors Schlieffen est prêt à lancer l'offensive en premier, d'où la précision suivante présente dans le résumé des plans : « Par ailleurs, la décision reste pour cela dans les mains du Quartier général »⁴. Dans ce cas de figure seulement, c'est l'Allemagne qui endosserait la responsabilité de la violation de la neutralité du Luxembourg et/ou de la Belgique. Une dernière possibilité encore est que,

¹ DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 118-134 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 93-100 ; ZUBER (R.), *Inventing...*, p. 160-164 ; Groß fait remarquer à juste titre que Térence Zuber n'insiste pas assez dans son ouvrage sur le fait que si les Français n'attaquent pas les premiers, Schlieffen est prêt à assumer alors l'initiative d'une offensive à travers le Luxembourg et la pointe sud de la Belgique. GROß (Gerhard P.), *There was a Schlieffen Plan : New Sources on the History of German Military Planning*, in *War in History*, novembre 2008, p. 406-407.

² « Sobald die Franzosen luxemburgische Gebiet betreten sollten, ist es geboten, auch deutscherseits zur Deckung des Aufmarsches die luxemburgische Grenze zu überschreiten ». BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...* ; *Aufmarsch 1899/1900*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 364.

³ Lorsque le résumé dit « luxemburgische Gebiet », entend-il seulement le Grand-Duché de Luxembourg (lui aussi neutre en vertu d'un traité signé en 1867) ou inclut-il le Luxembourg belge ? Au vu d'autres passages du document, la première solution nous paraît la meilleure.

⁴ « Im Übrigen bleibt der Befehl hierzu der O.H.L. vorbehalten ». BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...* ; *Aufmarsch 1899/1900*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 364.

profitant de la violation de la neutralité luxembourgeoise, Schlieffen se permette d'entrer à son tour au Luxembourg mais aussi en Belgique. Les Français pourraient difficilement protester contre la violation de la Belgique après avoir franchi en premier la frontière du Grand-Duché.

Pendant plusieurs années, si ce ne sont des révisions secondaires, ces grandes options stratégiques ne changeront pas fondamentalement et la limite nord de l'*Aufmarschplan I* ne dépassera jamais Aachen, c'est-à-dire l'extrémité septentrionale de la frontière belgo-allemande. Avec au maximum deux armées destinées à traverser le Luxembourg au sud de la Meuse belge, l'aile droite allemande reste assez limitée. Bien plus, tout indique que cette aile droite allemande n'a pas seulement pour vocation d'envelopper par surprise la ligne fortifiée française sur son aile gauche mais aussi de contrer une éventuelle offensive française à travers le Luxembourg. L'Etat-major allemand ignore les intentions françaises. Il se peut donc que l'aile droite allemande n'atteigne jamais la frontière française mais livre combat aux unités françaises sur le territoire belge. C'est ce qu'indique une étude écrite le 18 janvier 1899 par l'*Oberquartiermeister III* le général major Beseler. Dans cette étude, l'officier allemand répète les raisons qui poussent l'Etat-major allemand à tenter un enveloppement au nord de Verdun en passant par la Belgique. La Belgique et le Luxembourg offrent un espace de manœuvre qui permet de déployer 10 à 11 corps d'armée. L'aile allemande partirait d'une ligne Malmédy – Sierck, traverserait le sud de la Belgique et le Luxembourg pour franchir la Meuse en France en aval de Verdun. Plusieurs éléments rendent l'opération risquée selon Beseler. D'abord il ne faut pas trop étendre l'aile enveloppante pour rester à une bonne distance des forteresses de Liège et de Namur. Ensuite il faut veiller à ce que l'armée allemande de Lorraine fixe un maximum de forces pour éviter qu'un trop grand nombre d'entre elles soient orientées vers le nord une fois l'attaque allemande connue. Enfin, il faut garantir à l'opération un maximum de discrétion pour éviter que les Français ne prennent dès le départ des contre-mesures destinées à sécuriser leur flanc nord. C'est effectivement une des raisons principales qui dissuadait Moltke, Waldersee et Schlieffen de passer par la Belgique. Le risque était trop grand que les lignes de communications allemandes ne soient prises de flanc par une attaque française vers le nord. Ce sont vraisemblablement toutes ces considérations, déjà rencontrées dans les écrits de Schlieffen de 1897 et 1898, qui guident les plans suivants¹. Remarquons néanmoins que contrairement au mémoire d'octobre 1898,

¹ DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 145-148 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 104.

rédigé par Schlieffen, si l'on en croit bien entendu le résumé très succinct réalisé par Dieckmann du travail de Beseler, la violation de la neutralité belge semble assumée par l'officier allemand. C'est bien l'effet de surprise qui paraît être recherché dans son étude.

Dans le plan de 1900/1901, l'*Aufmarsch I* prévoit comme en octobre 1899, 58 divisions à l'ouest et 10 divisions à l'est. L'*Aufmarsch II* est en revanche complètement différent. Il reprend l'ancienne idée abandonnée depuis plus de dix ans, d'une concentration plus importante à l'est : 44 divisions à l'est et 24 divisions à l'ouest. Le plan de 1901/1902 conserve cette configuration. *Aufmarsch I* : 56 divisions à l'ouest et 10 divisions à l'est ; *Aufmarsch II* : 39 divisions à l'est et 27 divisions à l'ouest¹. Les grandes orientations stratégiques du plan de 1899-1900 concernant la Belgique doivent avoir été poursuivies car dans les deux cas, deux armées sont stationnées le long des frontières belge et luxembourgeoise². Difficile de dire néanmoins si les Allemands chercheront désormais à franchir à tout prix la frontière belge les premiers pour surprendre l'armée française, comme l'indique le document Beseler, ou s'ils attendront que les Français commettent l'erreur les premiers. Le résumé des plans de guerre allemand ne contient aucune information concernant le franchissement des frontières. Selon le général major Boetticher, pendant tout le temps que Schlieffen a été à la tête de l'Etat-major général, il s'est posé la question de l'opportunité politique et militaire d'un passage par la Belgique dont il prévoyait bien les conséquences négatives. L'officier allemand cite à ce propos les instructions du *Große Generalstabsreise West* de 1902 concernant la frontière belge :

« L'Allemagne s'est obligée à ne pénétrer sur le territoire du Luxembourg et de la Belgique, que si la France devait violer la neutralité de ces pays »³.

¹ BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...* ; *Aufmarsch 1900/1901* et *Aufmarsch 1901/1902*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 366-376 ; DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 143-155 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 103-109.

² **1900/1901**, *Aufmarsch I* : 1ère armée : « hinter der Grenze von Aachen – Maldingen » ; 2e armée : « hinter der Grenze von Dasburg – Wasserbillig » ; **1901/1902**, *Aufmarsch I* : 1ère armée : « hinter der Grenze von Aachen – Sevenich im Raume Aachen – Malmedy – Burg Reuland – Stadtkyll – Gemünd » ; 2e armée : « hinter der Grenze von Sevenich – Wasserbillig im Raume Dasburg – Wasserbillig – Mertert – Hetzerath – Prüm ». BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...* ; *Aufmarsch 1900/1901* et *Aufmarsch 1901/1902*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 366-376.

³ BOETTICHER (Friedrich von) (Generalmajor), *Der Lehrmeister des neuzeitlichen Krieges...*, p. 264. Dans le premier *Generalstabsreise* de 1901, Schlieffen impose un scénario dans lequel le parti des Français attaque à travers le Luxembourg et la Belgique à partir du 12e jour de mobilisation. DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 154-155 ; ZUBER (T.), *Inventing...*, p. 171.

Bien entendu, cela ne signifie pas que Schlieffen applique nécessairement cette règle dans son authentique plan de guerre. D'autres éléments laissent néanmoins deviner une grande prudence allemande à l'égard du franchissement de la frontière belge à cette époque. Dans le plan de 1902/1903, Schlieffen assume le fait que les Français s'attendent désormais à un passage des Allemands par la Belgique. C'est pourquoi, pense Schlieffen, ils ont pris des mesures pour renforcer leur flanc nord. De telles mesures incitent à la prudence. Selon Dieckmann, qui cite Boetticher à l'appui de son propos, les quelques indications conservées concernant ce plan de 1902/1903 semblent indiquer que Schlieffen n'aurait permis à ses troupes d'entrer en Belgique et au Luxembourg qu'une fois la neutralité de ces territoires violée par les Français. Dieckmann pense qu'une telle précaution est due aux tentatives de la diplomatie allemande pour obtenir une alliance avec l'Angleterre¹. Ces précautions recouperaient par conséquent les instructions prudentes de l'*Aufmarsch I* d'octobre 1899 déjà mentionnées plus haut. Un parallèle peut également être établi avec les instructions de la 1^{ère} armée allemande dans le plan de 1903-1904 : « La frontière belge ne peut être franchie que sur ordre clairement formulé du Quartier général. On pourra pénétrer sur le territoire luxembourgeois afin de couvrir le déploiement *aussitôt que l'ennemi y aura pénétré* »².

A partir du plan de 1902/1903, Schlieffen renoue avec l'idée d'un déploiement plus massif à l'ouest dans le cadre de l'*Aufmarsch II* (guerre sur deux fronts) : 44 divisions à l'ouest et 24 divisions à l'est. Dans ce plan, la 1^{ère} armée allemande serait concentrée le long de la frontière grand-ducale de Roth à Wincheringen³. Son rôle, note Dieckmann, est d'attaquer de flanc toute tentative d'enveloppement française des principaux corps de troupe allemands rassemblés en Lorraine. Si les Français n'attaquent pas, le plan permet de prendre l'offensive

¹ Selon Dieckmann, dans l'*Aufmarsch I* de 1902/1903, Schlieffen altère le déploiement à l'ouest de manière significative, ce qui indique des « intentions opérationnelles différentes ». Les 2^e et 6^e armées devaient être déployées directement sur la frontière avec le Luxembourg et la France, depuis le sud d'Echternach, tandis que la 1^{ère} armée (4 corps et 4 divisions de réserve) était échelonnée derrière le flanc droit, dans un grand arc entre Eupen et l'Ouest de Bitburg. Dieckmann explique que Schlieffen pensait alors que les Français anticiperaient l'attaque au nord de Verdun et déploieraient des forces importantes sur la Meuse pour s'opposer aux Allemands. Selon Dieckmann, pour ne pas attaquer de front les positions françaises, Schlieffen décide d'attaquer avec sa gauche et de garder sa droite en arrière plan. La 4^e armée attaquera entre Verdun et Toul, la 5^e et la 6^e armée contre Nancy et la Trouée de Charmes. Sans doute Schlieffen espère-t-il en agissant ainsi que les Français cherchent à contourner le dispositif français par les Ardennes. Ce qui permettrait alors à la 1^{ère} armée de prendre de flanc toute tentative française à travers le Luxembourg et/ou la Belgique. DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 157-161 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 110-111, ZUBER (T.), *Inventing...*, p. 176.

² « Die belgische Grenze darf nur auf ausdrücklichen Befehl der O.H.L. überschritten werden. Luxemburgisches Gebiet kann zur Deckung des Aufmarsches werden, *sobald es der Feind* (en italique dans le texte) betritt ». BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...*; *Aufmarsch 1903/1904*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 386.

³ BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...*; *Aufmarsch 1902/1903*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 379.

en direction de la Meuse en aval de Verdun. Il n'est pas impossible que dans ce cas de figure, la pointe sud du Luxembourg belge serait écornée¹.

Le plan de 1903-1904 est le dernier décrit dans le document Dieckmann. Dans l'*Aufmarsch I* : 65 divisions à l'ouest et 10 divisions à l'est. Deux armées sont toujours massées le long des frontières belge et luxembourgeoise comme le confirme le résumé des plans allemands conservé dans les archives. Le résumé est cependant moins précis car il indique juste les lieux des différents quartiers généraux. Le quartier général de la 1^{ère} armée est à Montjoie. Les quartiers généraux des quatre corps d'armée à Euskirchen, au camp d'exercice d'Elsenborn, à Zülpich et à Saint-Vith. Le quartier général de la 2^e armée est à Bitburg, les quartiers généraux des quatre corps d'armée à Prüm, Bitburg, Speicher et Trèves². Il ne subsistait guère de documents sur ce plan lorsque Dieckmann a consulté les archives. Néanmoins, ce dernier indique que Schlieffen est revenu au concept des plans de 1900 à 1902, l'idée d'une attaque au centre pour forcer les Français à déborder au nord est manifestement abandonnée. Dieckmann considère que ce changement est dû à l'échec des tentatives d'alliance entre l'Allemagne et l'Angleterre³. Le résumé conservé des plans allemands est un peu plus loquace. Nous avons vu que l'ordre de franchissement des frontières belge et luxembourgeoise était réservé à l'appréciation du Grand Quartier général, sauf si les Français pénètrent immédiatement dans le Luxembourg. Dans ce cas, les Allemands peuvent pénétrer au Luxembourg pour couvrir leur propre mobilisation. L'Etat-major est manifestement soucieux de se préserver une marge de manœuvre aux frontières belge et luxembourgeoise. Les instructions du plan rapportées dans le résumé indiquent que toutes les lignes de chemins de fer qui conduisent en Belgique et au Luxembourg, ainsi que tous les ponts qui franchissent la Moselle et la Sûre (Sauer) doivent être préservés⁴.

Le résumé du plan de 1904-1905 a de quoi surprendre. Les deux plans de déploiement : *Aufmarsch I* et *Aufmarsch II* sont quasi similaires. Dans l'*Aufmarsch I*, pratiquement toutes

¹ D'après Dieckmann, cette armée est composée de 4 corps actifs et 4 divisions de réserve. Le résumé des plans allemands indique la présence de 5 corps, 4 divisions de réserve et une division de cavalerie. DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 159-162 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 111-112.

² BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...* ; *Aufmarsch 1903/1904*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 385-387.

³ DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan...*, p. 159-162 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 112-113.

⁴ « Eine Unterbrechung der nach Belgien und Luxemburg führenden Eisenbahnen sowie der Mosel und Sauerbrücken an der Lux. Grenze hat nicht stattzufinden ». BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...* ; *Aufmarsch 1903/1904*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 384.

les forces du Reich sont massées à l'Ouest : 26 corps d'armée, 9 divisions de cavalerie, 15 divisions de réserve. A l'est, seul deux divisions de cavalerie et 4 divisions de réserve sont alignées. Dans l'*Aufmarsch II*, le front ouest conserve la même organisation, amputé de 3 corps d'armée pris dans les 1^{ère}, 3^e et 4^e armées afin de constituer une huitième armée face à la Russie. La guerre russo-japonaise a débuté en février et une attaque de la Russie est peu probable. L'Allemagne est pratiquement assurée d'avoir les mains libres à l'ouest. Or, le plan de déploiement à l'ouest, dans un cas comme dans l'autre, ne prévoit qu'une seule armée le long de la frontière luxembourgeoise. La note de synthèse des plans de guerre a juste conservé pour chacune des armées les lieux des quartiers généraux. Dans l'*Aufmarsch I*, le quartier général de la 1^{ère} armée est à Bitburg. Les quartiers généraux des différents corps sont à Zülpich, Schönecken, Bitburg et Welschbillig. Tout indique donc qu'il n'y aura pas de manœuvre d'enveloppement de l'aile droite à travers la Belgique. A nouveau ceci contredit l'idée d'un vaste plan d'enveloppement à travers la Belgique ourdi depuis 1897¹. Ce plan était-il inconnu de Dieckmann au moment de son étude ou s'est-il précisément arrêté devant la difficulté d'interpréter un plan qui ne concordait pas avec l'image du « Plan Schlieffen » ?

b. Vers le « Plan Schlieffen ? » (1904-1906)

Les jeux de guerre et les voyages d'Etat-major allemands, parallèlement à l'évolution du plan de guerre, commencent à prendre sérieusement en considération la traversée du territoire belge à partir de 1904. Il s'agit d'une année charnière tant du point de vue allemand que du point de vue franco-anglais puisqu'elle correspond également au début de l'Entente cordiale. Au cours de cette même année, deux voyages d'Etat-major sont élaborés par Schlieffen afin de « mettre en situation » les officiers de son staff. Le passage par la Belgique y est l'élément central sur lequel les officiers sous ses ordres doivent plancher². Nous chercherons à évaluer l'influence de ces exercices sur le plan de guerre officiel. Nous analyserons successivement dans ce chapitre, dans la limite de la documentation disponible, les consignes précises données par Schlieffen à ses « élèves » dans le cadre des exercices d'Etat-major, les différentes solutions adoptées ensuite par ses élèves-officiers et surtout les commentaires en retour du général en chef, le tout en concentrant bien entendu notre attention sur le passage

¹ BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...; Aufmarsch 1904/1905*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 389-393.

² BA-MA, PH 3/659, *Übersicht über die Operationen der 1. großen Generalstabsreise 1904*, Geheim ! ; BA-MA PH3/661, *Übersicht über die Operationen der 2. großen Generalstabsreise 1904*, Geheim ! Le résumé qui suit est tiré de ces documents. Le premier document est traduit pour ses parties les plus importantes dans ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 155-165.

par la Belgique. Ces informations sur les exercices allemands réalisés en temps de paix permettent à notre avis d'affiner la compréhension du plan de guerre allemand officiel. Nous nous sommes également efforcé de détacher de ces documents militaires d'autres citations clefs qui permettent de mieux cerner l'intérêt que l'on accordait outre-Rhin aux voies de communication belges.

Les conditions du premier *Große Generalstabsreise 1904* sont assez proches de la réalité pour qu'il soit permis de ne pas le considérer comme un vulgaire exercice sans aucune conséquence pour l'avenir. La France (parti rouge) aligne 66 divisions au total réparties en six armées actives déployées entre Epinal et Sainte-Menehould. La France peut encore compter sur l'aide de la Belgique et des Pays-Bas. L'armée néerlandaise compte 3 divisions d'infanterie et une division de cavalerie. L'armée belge : 4 divisions d'infanterie et 2 divisions de cavalerie. Ces deux petites armées sont figurées en vert sur les cartes qui accompagnent le *Generalstabsreise*. De fortes réserves appuient le dispositif en arrière vers Epinal, Nancy et Reims. L'Allemagne (parti bleu) aligne 84 divisions réparties en sept armées actives. Il ne s'agit pas des effectifs réels de l'Allemagne. A la place d'un total de 19 divisions de réserve disponibles dans la réalité, Schlieffen compte ici sur 16 corps de réserve, ce qui est considérable. En outre, Schlieffen prévoit encore sous la pression des événements la levée au début de la guerre de 14 divisions de Landwher¹. Il justifie ces effectifs surnuméraires par les conséquences de la traversée du territoire belge :

« Si nous voulons marcher à travers la Belgique, beaucoup de tâches nous incombent, comme l'occupation de la Belgique et la couverture des forteresses belges et néerlandaises. Nous devons aussi avoir des réserves de troupes disponibles de telle manière que quand nous entrons en France nous puissions couvrir nos flancs et entourer les forteresses françaises »².

Dans le deuxième voyage d'Etat-major de 1904, ces corps de réservistes seront revus à la baisse, vraisemblablement sous la pression des officiers présents qui considèrent les chiffres extrapolés par Schlieffen dans son premier voyage comme irréalistes. Les 16 corps de réserve se transforment en 23 divisions et la Landwher disparaît ; cette situation est beaucoup plus proche des chiffres réels³.

¹ BA-MA, PH 3/659, *Übersicht...*, p. 6 ; ZUBER (T.), *Inventing the Schlieffen plan...*, p. 194.

² BA-MA, PH 3/659, *Übersicht...*, p. 13-14.

³ BA-MA PH3/661, *Übersicht...*, p. 3-8 ; ZUBER (T.), *Inventing the Schlieffen plan...*, p. 200.

L'intérêt du premier *Große Generalstabsreise 1904* pour l'historien militaire est que Schlieffen introduit son exercice en décrivant la situation qui est faite à l'armée allemande dans la guerre actuelle à l'ouest. Ces considérations ne sont pas fictives mais correspondent à la pensée du chef d'Etat-major de l'Armée allemande :

« Il est bien connu que les Français ont barricadé l'entièreté de leur frontière opposée à l'Allemagne le long de la ligne Epinal – Toul – Verdun – Montmédy avec des places fortes et des forts d'arrêts. Les deux trouées qu'ils ont laissées ouvertes ne facilitent pas notre attaque. Celle entre Epinal et Toul sera bloquée par une position naturelle très forte : la Moselle et le Madon constituent deux obstacles l'un derrière l'autre. La plus grande part de l'armée y est assemblée. L'autre trouée entre Verdun et Montmédy peut être aisément bloquée derrière le Loison, et qui attaque ici doit être conscient qu'il sera enveloppé par une attaque française à travers la Belgique et le Luxembourg »¹.

Nous retrouvons ici la crainte d'une attaque française en Belgique et dans le Luxembourg à laquelle Schlieffen semble vouloir répondre par une attaque préventive en Belgique. La question de la responsabilité de la violation de la neutralité belge n'est pourtant pas discutée nettement dans les instructions du voyage d'Etat-major. Les plans montrent juste que la cavalerie des deux parties pénètre en Belgique le 16^e jour après le début de mobilisation, jour où débute les opérations militaires des deux camps. On ne s'attarde pas sur le fait de savoir quelles sont les troupes qui ont franchi la frontière belge les premières. Schlieffen semble imposer parmi les consignes de départ la participation de la Belgique et de la Hollande aux côtés de la France en raison de la menace allemande. L'alliance entre ces deux petites puissances et la France sera répétée dans le deuxième voyage d'Etat-major de 1904.

Schlieffen indique aussi dans son introduction les objectifs qu'il a personnellement poursuivis en élaborant l'exercice. Il cherche désormais à vérifier si l'idée de plus en plus communément admise dans les milieux militaires d'un passage par la Belgique est valide sur le plan stratégique :

« En face de cette situation, les Anglais et les Américains qui ont étudié le problème, en personnes pragmatiques dotées de peu de scrupules, ont assumé qu'il va de soi que les Allemands attaqueront la France à travers la Belgique. Les Suisses ont approuvé joyeusement dans l'espoir que de cette façon ils éviteront les dommages pour leur propre pays. Les Belges ont formulé une conclusion pratique de la question. Auparavant, aussi longtemps qu'ils se sentaient menacés par les Français, ils se sont

¹ BA-MA, PH 3/659, *Übersicht...*, p. 7.

limités à Anvers. Ils auraient procédé à une retraite là-bas et auraient attendu jusqu'à ce que les Britanniques ou les Allemands viennent les libérer. Dans l'état courant des affaires, ils ont fortifié Liège – Namur, naturellement contre les deux voisins, mais pour la plus grande partie contre l'Allemagne. Les Français n'ont pas considéré le sujet avec le même enthousiasme que les autres nations moins concernées. Ils nous créditent d'un tel esprit d'offensive qu'ils continuent à être persuadés que nous attaquerons directement leurs forteresses. Ils espèrent que l'offensive échouera, et qu'ils nous attaqueront de flanc. Dans la mesure où cela est difficilement possible excepté par la Belgique et le Luxembourg, on peut dire que toutes les nations qui ont quelque chose à voir avec cette question considèrent la violation de la neutralité belge comme un fait acquis. Nous sommes donc autorisés à examiner la question plus précisément et académiquement »¹.

On voit que l'opinion que Schlieffen se fait du dispositif défensif belge est plutôt négative. Il considère que les fortifications de la Meuse sont davantage tournées contre l'Allemagne que contre la France. Schlieffen note encore dans son introduction que l'idée la plus souvent admise est celle d'un passage par les Ardennes au sud du sillon Sambre et Meuse. Cependant, note Schlieffen, le grand risque couru par une armée allemande qui s'avancerait depuis la frontière belgo-luxembourgeoise et la Lorraine vers Verdun est d'être coupée en deux par la résistance française de cette place et d'être battue ensuite dans le détail par des forces françaises supérieures en nombre et regroupées. Pour pallier à cet inconvénient, une autre possibilité, note Schlieffen, serait de contourner la position de Verdun à l'ouest avec l'ensemble de l'armée allemande. Ceci supposerait un transfert de front depuis la ligne Verdun – Belfort vers la ligne Verdun – Lille. Dans ce cadre il faut envisager un passage plus conséquent des troupes allemande à travers le territoire belge, y compris au nord du sillon Sambre-et-Meuse. Cette solution, poursuit Schlieffen, comporte plusieurs avantages :

« Il y a des fortifications sur ce nouveau front, mais pas aussi fortes et aussi difficiles à vaincre que celles présentes sur le front face à nous. Beaucoup de petits forts peuvent être pris sans difficultés et les forteresses peuvent être dépassées. Les lignes de communication ne seraient pas défavorables. La ligne Meuse-Sambre est sur l'axe direct entre Berlin et Paris »².

Autre avantage non négligeable, la densité du réseau belge offre une solution de continuité très séduisante entre les réseaux allemands et français : « Si cela est possible d'établir une connexion entre le réseau ferré allemand et le réseau français, alors c'est à travers l'usage du système ferroviaire belge »³. Néanmoins, la configuration du réseau allemand empêche la

¹ BA-MA, PH 3/659, *Übersicht ...*, p. 7-8.

² BA-MA, PH 3/659, *Übersicht...*, p. 8-9.

³ BA-MA, PH 3/659, *Übersicht...*, p. 9.

concentration de la majorité de l'armée allemande face aux frontières belgo-luxembourgeoises : « (...) il n'est pas possible d'exécuter le déploiement de telle sorte qu'il prenne place uniquement le long du Rhin au nord de la Moselle. Au contraire, le déploiement doit inclure les lignes de chemin de fer qui s'étendent aussi loin que Strasbourg. En agissant ainsi, le déploiement de l'armée allemande offre littéralement son flanc gauche aux Français »¹. En regardant la carte du déploiement des unités rouges et bleues, la première chose qui frappe l'œil est effectivement l'extension très importante des unités allemandes par rapport à la concentration française. Une concentration qui constitue un avantage stratégique majeur puisque la défense française est bien verrouillée tandis que tout le flanc gauche de l'armée allemande est fortement dégarni au profit de la manœuvre enveloppante par le nord. A cet égard Schlieffen doit considérer avec satisfaction la perspective prometteuse de futurs travaux d'amélioration des lignes de l'Eifel. Notons que l'extension promise par le directeur de l'*Eisenbahnabteilung* Staabs au printemps 1903² améliorera certes la situation en permettant le débarquement de troupes plus nombreuses au nord à l'avenir mais il paraît évident que le dispositif allemand devra toujours compter dans le futur avec une aile gauche fortement constituée le long de la frontière française. D'autres désavantages viennent par ailleurs s'ajouter qui mettent sérieusement en balance l'opportunité d'un passage par la Belgique :

« La profondeur de la Belgique septentrionale est si importante et la marche à travers cette région est si longue que la France a le temps d'organiser toutes les contre-mesures possibles. Il ne peut être question d'agir par surprise. En outre, il n'est pas possible de marcher à travers la Belgique sur un front aussi étendu sans violer la neutralité des Pays-Bas »³.

On distingue bien à travers cette citation les enseignements très utiles que l'on peut tirer de ces exercices pour l'interprétation du plan de guerre officiel mais aussi leur limite. Ainsi, on apprend utilement, à l'opposé de la vulgate officielle concernant le « Plan Schlieffen », que le chef d'Etat-major allemand ne considère absolument pas le passage par la Belgique comme une « manœuvre surprise » destinée à tromper l'attention des Français. C'est même tout le contraire. Deuxième enseignement, dans les deux voyages d'Etat-major de 1904, Schlieffen assume le passage par le Limbourg hollandais. Or, il ne se préoccupe absolument pas dans ces deux exercices des conséquences politico-militaires de ses opérations : par exemple,

¹ BA-MA, PH 3/659, *Übersicht...*, p. 9.

² Voir supra notre chapitre sur la ligne Stavelot-Malmedy dans le plan allemand.

³ BA-MA, PH 3/659, *Übersicht...*, p. 9.

l'intervention d'un corps expéditionnaire britannique en réaction à l'occupation par les belligérants des *Low Countries* ou même un blocus des ports de la mer du Nord. Il s'agit avant tout pour le général en chef de tester des opérations diverses et d'en tirer des enseignements sur le plan tactique.

La manière dont les officiers jouent la partie proposée par Schlieffen est également instructive. Schlieffen cherche à tester auprès d'eux quelle réaction les Français pourraient avoir s'ils apprenaient au début de la campagne que la majeure partie des troupes allemandes était concentrée sur le Bas-Rhin. Certains pensent que les Français pourraient réaliser à l'aide du rail un second déploiement au nord de la France, occupant une position défensive Reims – Verdun ou Paris – Verdun. Schlieffen pense pour sa part que cela prendrait trop de temps. Il approuve ses officiers qui penchent plutôt pour une réaction française en Lorraine dans le but d'attaquer le flanc gauche de l'armée allemande. Les Allemands seraient alors obligés de dégarnir leur centre et leur droite pour envoyer des forces dans le Sud. Mais, au cours de la partie, les « Français » commettent l'erreur de diviser leur force en deux parties, au nord et au sud de Metz. Cet affaiblissement de leur force est encore accentué par la nécessité qu'ils rencontrent au cours de leur offensive en Lorraine de se couvrir d'attaques allemandes en provenance de Metz et Strasbourg. Par une attaque combinée en provenance de ces deux forteresses l'armée allemande annihile finalement très vite l'aile droite de l'armée française enveloppée sur ses deux ailes le 21^e jour après la mobilisation. Cette victoire est décisive pour l'Allemagne qui remporte la partie.

Au nord de la Moselle, les combats en Belgique et au Luxembourg ne sont pas décisifs mais apportent néanmoins des instructions intéressantes. Les opérations qui ont lieu en Belgique ressemblent très peu à l'image que l'on se fait ordinairement du Plan Schlieffen¹. Du fait de son éloignement du champ de bataille, la 1^{ère} armée allemande qui traverse le Limbourg joue un rôle secondaire. La 2^e armée allemande traverse la frontière belgo-allemande au sud de la vallée de la Vesdre et de la Meuse tandis que la 3^e armée allemande traverse pour sa part le Luxembourg ; ces deux armées partent à la rencontre des 4^e et 5^e armées françaises engagées au nord de Metz. La première armée allemande s'avance par la trouée du Limbourg vers le cœur de la Belgique et atteint le 19^e jour une ligne Louvain – Tirlemont – Saint-Trond –

¹ Nous avons reconstitué les opérations en nous servant non seulement du commentaire laissé par Schlieffen mais également des cartes d'Etat-major qui figurent au jour le jour l'évolution des combats. Voir dans notre corpus de cartes au chapitre correspondant les cartes des combats en Belgique et au Luxembourg.

Landen. Cette armée n'inquiète jamais le camp retranché d'Anvers. En revanche, elle prend à revers la ligne fortifiée de la Meuse où sont rassemblées les quatre divisions d'infanterie belge déployées entre Namur et Huy¹. Naturellement les officiers allemands qui jouent le camp belge ne se rendent peut-être pas compte du caractère incongru de la manœuvre qu'ils prêtent aux Belges. Les Belges n'auraient sans doute jamais consenti pour des raisons de souveraineté nationale à se laisser couper ainsi de leur camp retranché. Bien entendu, du point de vue des intérêts du camp « franco-belge » pris dans son ensemble, la manœuvre jouée ici par les divisions belges est pleinement justifiée puisqu'elles maintiennent la possibilité d'une jonction avec la France. Ceci explique que dans un même souci de servir au mieux les besoins militaires de la France, deux des trois divisions néerlandaises franchissent la frontière belge le 20^e jour pour venir interdire le débouché de la trouée du Limbourg à hauteur de Bourg-Léopold.

La deuxième armée allemande passe pour sa part au sud de la Meuse, en évitant Liège. Le 4^e corps d'armée allemand et un corps de réservistes sont néanmoins envoyés vers la ligne de l'Ourthe pour couvrir la deuxième armée contre l'avancée des divisions belges qui ont choisi de quitter la ligne de la Meuse pour menacer son flanc gauche. Le 20^e jour, une bataille a lieu sur un front Jemelle – Melreux. Les Belges ne s'en sortent pas si mal et menacent de concert avec la 5^e armée française l'aile gauche de la 2^e armée allemande au cœur de la province du Luxembourg, tandis que l'aile gauche de la troisième armée allemande a dû reculer de ses positions de l'Alzette pour prendre position sur la Sûre. Un front s'établit sur une ligne s'étendant de Trèves à Ciney en passant par Diekirch, Wittlich, Bastogne et Marloie. Les divisions belges se sont rapprochées de la ligne de la Meuse en battant légèrement en retraite vers Ciney pour ne pas se laisser déborder par l'aile droite de la 2^e armée allemande. Ainsi positionnées les troupes franco-belges agissent de concert : « (...) les colonnes françaises avançaient contre l'entière du front de la 2^e et 3^e armée et l'armée belge avançait contre leur flanc droit. Les Français auraient pu emporter une victoire complète si les corps à son extrême gauche (14^e, 15^e, 39^e corps de réserve) avaient été convoyés plus avant dès le début par train

¹ Il est difficile de savoir sur quoi se basent les extrapolations allemandes. L'effectif de l'armée belge sur le pied de guerre est à l'époque de 180.000 hommes. Le colonel Ducarne, directeur des opérations militaires, a estimé lors des séances de la commission militaire de 1900 que 80.000 hommes étaient nécessaires à la défense des forteresses, ce qui laisse un total de 100.000 hommes pour l'armée. Ceci est largement suffisant pour constituer quatre divisions. On constate qu'au cours de l'exercice, Schlieffen ne mentionne à aucun moment l'intervention des effectifs belges attachés à la défense des forteresses. DE VOS (L), *Het effectief van de Belgische Krijgsmacht...*, p. 381 ; DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire...*, p. 301-302.

et non laissés trop en arrière comme ils l'étaient maintenant »¹. La position défensive de la Sûre réussit aux Allemands qui parviennent à renverser la situation. Surtout, le mouvement tournant de la 1^{ère} armée commence à payer à ce moment puisqu'il arrive sur la ligne de la Sambre et menace désormais le flanc gauche et les arrières de la 5^e armée française. Le haut commandement français apprend au cours de la même journée, le 21^e jour, l'arrivée de la 1^{ère} armée allemande sur la Sambre et la défaite française en Lorraine. Menacée d'encerclement au nord comme au sud, les deux armées françaises décident de battre en retraite. La victoire allemande est complète. Selon Schlieffen « l'opération allemande a apporté la preuve que l'attaque française contre l'aile gauche d'une armée allemande marchant à travers la Belgique n'est pas facile à exécuter »². Néanmoins si les Français avaient concentré leur force plus au sud, il est probable que le mouvement tournant allemand à travers la Belgique aurait été beaucoup moins utile dans les combats. C'est ce que Schlieffen cherchera à vérifier dans le deuxième voyage d'Etat-major.

Le premier *Große Generalstabsreise* de 1904 a donc pour théâtre le front ouest. Même s'il ne s'agit pas d'un authentique plan de guerre, les parallèles qui existent entre cette fiction et la réalité sont significatifs. Il s'agit du premier voyage d'Etat-major qui « teste » une vaste manœuvre d'enveloppement à travers tout le territoire belge et le Limbourg hollandais avant même qu'il n'en soit officiellement question dans le plan de guerre allemand. Or, les voyages d'Etat-major réalisés au cours d'une année conduisent sans aucun doute le chef d'Etat-major général à revoir certaines options stratégiques pour l'année suivante, ici le futur plan de 1905/1906. Il est manifeste qu'en 1904, Schlieffen étudie la faisabilité d'un concept qui sera intégré peu de temps après dans les plans de guerre allemands. La raison d'un tel changement doit peut-être se trouver dans les rapports de renseignements du 3^e Département. Les services de renseignements de l'Etat-major concluent au milieu de l'été 1904 que les Français ont considérablement remanié leur dispositif en le décalant vers le nord notamment parce qu'ils redoutent désormais un enveloppement plus important de ce côté en raison de la guerre russo-japonaise. L'aile gauche de la 4^e armée que l'on estimait être déployée sur l'Aisne aurait ainsi été poussée jusque Reims. En l'occurrence, les Allemands se trompent complètement car le plan français ne prendra en considération la Belgique que deux ans plus tard³.

¹ BA-MA, PH 3/659, *Übersicht...*, p. 21.

² BA-MA, PH 3/659, *Übersicht...*, p. 22.

³ GREINER, *Welche Nachrichten...*, p. 95-97 ; ZUBER (T.), *German War Planning...*, p. 22-23. Les craintes allemandes concernent une éventuelle attaque française en Belgique ou un dispositif défensif français conséquent au nord de Verdun vers la frontière belge. Ces craintes sont sans rapport avec la réalité des plans français

Le deuxième *Große Generalstabsreise 1904*¹ est sensiblement pareil au premier concernant les déploiements imposés par Schlieffen au début de cette guerre fictive. A nouveau l'extension allemande est poussée jusque Wesel en face du Limbourg hollandais. La première armée allemande fait face au Limbourg et la deuxième armée à la frontière belge. Schlieffen a modifié les consignes de l'exercice pour faciliter la tâche des Français. Les fortifications allemandes du Haut-Rhin ont été supprimées fictivement tandis que le déploiement français a été renforcé au sud (huit corps formant la 1^{ère} et la 2^e armée) pour favoriser l'offensive française en Haute-Alsace. Ceci pousse les officiers qui « jouent les Français » (parti rouge) à déclencher directement une offensive de l'aile droite dans cette direction. Les 1^e et 2^e armées franchissent effectivement le Haut-Rhin dès les premiers jours de la guerre. Six corps d'armée français sont par ailleurs placés au centre du dispositif entre Lunéville et les Vosges tandis que neuf corps d'armée (7^e, 8^e armées) sont chargés de déborder au nord de Metz et de la Moselle. L'aile gauche française conserve donc un potentiel offensif important. Elle pénètre directement dans la province belge du Luxembourg avec l'intention d'encercler par le nord la position de Metz. En face, les officiers qui « jouent les Allemands » (parti bleu), une fois qu'ils ont pris connaissance de la double offensive française, décident de ne conserver face à la frontière de la Belgique et des Pays-Bas que leur 1^{ère} armée. Contre les attentes de Schlieffen, plutôt que de chercher à opérer un mouvement tournant à travers la Belgique, la deuxième armée allemande choisit de se diriger à marche forcée vers le sud Luxembourg en longeant la frontière belgo-allemande pour chercher à contrer l'encercllement des troupes françaises de la position de Metz. La première armée choisit quant à elle de conserver sa mission en franchissant la frontière des Pays-Bas et de la Belgique où elle s'oppose aux unités belges, françaises et néerlandaises. A nouveau, sans explication notoire, les Pays-Bas et la Belgique ont en effet pris le parti de la France. Cette alliance s'est si bien concrétisée durant les préliminaires de la guerre que des parties du 40^e et du 41^e corps de réserve français sont d'ores et déjà postées sur la Meuse aux côtés de deux corps d'armée belges mobiles et de deux régiments d'infanterie de forteresse (à Liège et Namur). Un corps d'armée belge est posté dans l'intervalle Namur – Huy et l'autre dans l'intervalle Huy – Liège. Tout ce dispositif est appuyé par la 4^e et 5^e division de cavalerie française pour former la 9^e armée. Cependant, en arrière, d'autres troupes belges sont désormais comptabilisées pour les besoins

couvrant la période. Nous l'avons vu, ni le plan XIV, ni le plan XV dans sa première version n'envisagent un quelconque passage par la Belgique.

¹ BA-MA PH3/661, *Übersicht über die Operationen der 2. großen Generalstabsreise 1904*, Geheim ! Le résumé qui suit est tiré de ce document.

de l'exercice : 5 divisions d'infanterie de forteresse, 14 régiments d'infanterie de réserve et 2 divisions de cavalerie. Ces troupes belges concentrées à Anvers sont renforcées au début de la guerre par 3 divisions néerlandaises, ce qui constitue une 10^e armée française. Tout ce dispositif est une extrapolation assez importante des effectifs réels de l'armée belge, d'autant plus que toutes ces troupes, y compris les troupes de forteresses, seront utilisées plus tard comme unités mobiles. Certaines d'entre elles sont même appelées à combattre aux côtés des Français sur le territoire allemand. Pour couronner le tout, une 11^e armée française constituée des 21^e, 22^e, 23^e, 24^e et 25^e divisions territoriales garde la ligne de la Sambre entre Maubeuge et Charleroi. On voit bien à nouveau que de grandes latitudes ont été prises avec la réalité politique. Il semble assez évident en l'occurrence que non content d'avoir ouvert les portes de la Haute-Alsace, Schlieffen cherche également à compliquer la situation des officiers allemands au nord.

Le temps que la 2^e armée allemande arrive sur le théâtre de la guerre luxembourgeois, la 7^e et la 8^e armée française ont eu largement le temps de traverser toute la province belge du Luxembourg. Les neuf corps ont évolué via neuf routes différentes sans se rencontrer, une preuve de plus que la traversée de cette contrée est une formalité sur le plan militaire¹. Le 22^e jour un front se dessine le long de la frontière belgo-luxembourgeoise entre la Roche et Esch-sur-Alzette. Ce front se prolonge au sud par l'action de la 6^e armée française vers Metz et au nord par l'action des troupes franco-belges précédemment stationnées sur la Meuse vers Montjoie, Malmédy, Saint-Vith. L'aile droite du II^e corps d'armée belge donne la main à l'aile gauche de la 8^e armée française à La Roche. Le vide laissé par le départ de la 9^e armée de la ligne de la Meuse est comblé par l'arrivée de la 11^e armée qui quitte ses positions de la Sambre. Fortes de leurs avantages les armées françaises effectuent un mouvement tournant à travers l'Eifel et le Luxembourg pour repiquer au sud vers la ligne de la Moselle. La 9^e armée mixte belgo-française à l'extrême gauche du dispositif se dirige le 26^e jour au-delà d'Hillesheim vers Coblenze au confluent de la Moselle et du Rhin. Tandis que la 6^e, la 7^e et la 8^e armée sont déjà confrontées vers le sud aux armées allemandes qui débouchent de la Moselle. Contrairement au premier exercice, la situation de l'aile gauche française semble meilleure d'autant plus que la belle résistance des troupes de forteresses d'Anvers alliées aux divisions néerlandaises empêche le passage de la 1^{ère} armée allemande en Campine. Cette

¹ Une carte de l'exercice qui figure le mouvement des troupes pendant les premiers jours de la guerre montre les neuf itinéraires employés par les Français dans le Luxembourg belge. Voir notre corpus de cartes au chapitre correspondant.

dernière est obligée de faire demi-tour en retraversant la Meuse entre Liège et Maastricht. Elle cherche désormais à briser son isolement en débouchant sur les arrières de l'aile marchante française dans l'Eifel. Seul le 4^e corps allemand parvient à décrocher pour foncer à travers l'Eifel en direction de Coblenche afin de menacer les arrières de la 9^e armée mixte belgo-française. Mais trois divisions de cavalerie, dont les deux divisions belges, se chargent de briser son élan. Tout semble aller pour le mieux pour le parti français, cependant Schlieffen note que désormais, la supériorité numérique est acquise au dispositif allemand qui est bien concentré sur la Moselle tandis que les Français sont coupés en deux : la gauche française au nord de la Moselle, le centre français et l'aile droite au sud. Il s'agit d'un cas d'école sur le plan tactique : en jouant sur ses lignes de communication intérieures, l'armée allemande regroupée doit pouvoir se concentrer sur un front avant de se retourner vers l'autre. C'est l'« armée française de Belgique » qui est visée en premier, menacée de débordement sur ses deux flancs vers Bastogne – Wiltz à l'extrémité ouest et Mayen – Coblenche à l'est. Cette armée est sauvée *in extremis* par la pression exercée par les 1^{ère} et 2^e armées françaises qui achèvent leur remontée du Rhin et forcent les Allemands à détacher des corps mobilisés auparavant contre l'armée française de Belgique. Les Allemands finissent par être en sous nombre des deux côtés à la fois. La partie se termine le 31^e jour alors que la défaite allemande est imminente.

Il y a plusieurs leçons à tirer de cet exercice. D'abord Schlieffen condamne l'empressement du parti allemand à envoyer vers le sud la deuxième armée. Il pense que les officiers auraient dû poursuivre leur mouvement à travers la Belgique en direction de Paris pour forcer les Français à faire demi-tour pour protéger leur capitale. Nous constatons néanmoins dans ce voyage d'Etat-major comme dans le précédent un désavantage stratégique lié au théâtre belge des opérations, désavantage souvent mis en évidence dans les études militaires françaises pour mettre en doute une intention allemande de traverser la Belgique : les unités qui se trouvent à hauteur d'Eupen et Malmédy perdent beaucoup de temps dans leur marche vers le sud-ouest tandis que des combats qui peuvent être décisifs se déroulent déjà en Lorraine. Or, un des principes de base de la stratégie allemande (*Schwerpunkt*) est précisément de chercher à gagner rapidement la supériorité numérique sur l'adversaire en concentrant ses forces ; ce qui explique la réaction empressée des élèves-officiers de diriger toute la deuxième armée allemande de Belgique vers le sud en longeant la frontière belgo-luxembourgeoise. Autre constat, même si Schlieffen impose des conditions exceptionnelles pour ses exercices qui ne correspondent pas nécessairement avec la réalité, il spécule plutôt à cette époque sur une

alliance franco-belge, voire même franco-belgo-néerlandaise. Un des facteurs qui pousse Schlieffen à penser de la sorte est la ligne fortifiée de la Meuse qu'il considère dans son premier voyage d'Etat-major comme tournée davantage contre l'Allemagne. Il n'hésite d'ailleurs pas dans son deuxième voyage d'Etat-major de 1904 à établir dès le début du conflit des troupes françaises sur la ligne de la Sambre et de la Meuse, ce qui supposerait de la part des Belges une coopération complète en temps de guerre afin d'acheminer le plus rapidement possible les troupes françaises par leur réseau ferroviaire.

Dans le *Große Generalstabsreise* de 1905, Schlieffen cherche à tester la réaction française à un passage de l'aile droite allemande à travers la Belgique. Deux officiers allemands, le Generalleutnant Eugen von Zoellner et le General major Friedrich von Boetticher, ont rédigé dans l'entre-deux-guerres des articles sur la pensée militaire de Schlieffen dans lesquels ils décrivent succinctement ce voyage d'Etat-major qu'ils présentent comme un test du futur « Plan Schlieffen »¹. Les comptes-rendus que ces deux officiers font de ce voyage d'Etat-major sont assez courts mais les papiers de Friedrich von Boetticher² conservés aux archives de Fribourg contiennent quatre documents de travail plus substantiels qui l'ont aidé dans ses recherches sur la pensée militaire de Schlieffen. Boetticher a réalisé ses travaux sur le célèbre stratège allemand à la suite d'une demande du Président du Reich Paul von Hindenburg et du ministre de la Défense Wilhelm Groener. Ces derniers lui ont demandé de prononcer un discours pour le 100^e anniversaire de Schlieffen célébré le 28 février 1933 au sein du ministère de la Défense. Ce discours devait être suivi d'un essai sur la pensée militaire de Schlieffen. A cette occasion, Boetticher reçoit grâce à l'appui de Groener un accès illimité aux archives militaires allemandes. Le gendre et adjudant de Schlieffen Wilhelm von Hahnke confie également à Boetticher les documents de son beau-père qu'il conservait dans ses archives personnelles. Ainsi, les papiers de Boetticher contiennent des copies des voyages d'Etat-major de 1899, 1901, 1903 accompagnées de reproductions de cartes. Ils contiennent aussi des commentaires critiques concernant les voyages de 1903, 1904 et 1905³. Les documents écrits concernant le voyage de 1905 sont au nombre de quatre. Ils sont typographiés, vraisemblablement par Boetticher et accompagnés de photos et de croquis des

¹ ZOELLNER (Generalleutnant von...), *Schlieffens Vermächtnis*, in *Militärwissenschaftliche Rundschau Sonderheft 4*, januar 1938, p. 48 ; BOETTICHER (Friedrich von) (Generalmajor), *Der Lehrmeister des neuzeitlichen Krieges*, in COCHENHAUSEN (Friedrich von) (Generalleutnant a. D.) (dir), *Von Scharnhorst zu Schlieffen (1806-1906)*, ..., p. 310-312.

² BA-MA, N323/9, Nachlass Boetticher.

³ GROß (Gerhard P.), *There Was a Schlieffen Plan : New Sources on the History of German Military Planning*, in *War in History*, 15/4 (2008), p. 394-396.

cartes annexées aux documents originaux. Le document le plus long compte trente-huit pages. Il s'intitule : « Große Reise 1905. Ausgangslage für alle drei Fälle – Freytag – Kuhl – Steuben : Eigenhändig ». Nous adopterons ici la terminologie de Terence Zuber et l'appellerons le document n° 1. Il a été rédigé par von Hahnke au moment de l'exercice, en mai 1905. Le deuxième document est long de dix-neuf pages. Il a été réalisé sur la base des notes sténographiques du capitaine Hellfeld lors d'une conférence donnée à Fribourg par Schlieffen le 17 juillet 1905. Au cours de cette conférence, Schlieffen avait pris comme sujet le voyage d'Etat-major de 1905. Il s'agit moins pour Schlieffen de décrire les opérations dans le détail que de les commenter afin d'instruire ses auditeurs, raison pour laquelle ce document est particulièrement précieux dans le cadre de notre thèse. Les documents n° 3 et n° 4 sont anonymes. Ils comptent respectivement treize et sept pages. Ils offrent un panorama global du voyage d'Etat-major. Zuber suppose que le document n° 4 est un document de travail de Boetticher¹.

Le document 1² nous apprend la façon avec laquelle trois officiers d'Etat-major allemands Freytag, Kuhl et Steuben ont décidé de réagir contre un passage par la Belgique. Freytag cherche à intercepter les troupes allemandes avant qu'elles ne franchissent le « défilé Bruxelles – Namur ». Schlieffen considère qu'une réaction française de ce type pourrait s'avérer très efficace. L'étroitesse de l'intervalle Bruxelles – Namur préoccupe manifestement le chef d'Etat-major ; il reviendra d'ailleurs sur cette préoccupation dans son *Denkschrift* rédigé au cours de l'hiver 1905-1906 (le « Plan Schlieffen ») en indiquant qu'il est impératif de traverser ce passage étroit à grand pas avant d'être confronté à un choc avec l'ennemi³. N'oublions pas en effet qu'au sud de Namur, la Meuse traverse une vallée profonde et encaissée qui peut aisément servir de ligne de défense à des troupes françaises. Les deux autres scénarios ne concernent pas directement la Belgique. Steuben décide d'attaquer entre Strasbourg et Metz ; Kuhl attaque en Lorraine au nord et au sud de Metz tandis que deux armées restent sur la défensive sur un front Verdun – La Fère. Ces deux scénarios sont critiqués par Schlieffen qui les juge inefficaces. Le rapport rédigé par Hahnke (document 1) encense un autre cas que Schlieffen aurait refusé de discuter : le *Fall Mathias*.

¹ ZUBER (T.), *There never was a « Schlieffen Plan » : A Reply to Gerhard Groß*, in *War in History*, 17/2 (2010), p. 234-236.

² BA-MA, N323/9, Nachlass Boetticher, *Große Reise 1905*, 38 p.

³ Une fois ce passage traversé, les neuf corps allemands pourront se déployer sans perturbation : « Es ist aber jedenfalls von Bedeutung, daß nördlich der Maas die Enge zwischen Brüssel und Namur vor einem Zusammenstoß mit dem Feinde durchschritten wird, damit jenseits die Entwicklung der 9 Armeekorps ohne Störung sich vollziehen kann ». Schlieffens Grosse Denkschrift vom Dezember 1905, in RITTER (Gerhard), *Der Schlieffenplan...*, p. 151.

L'officier d'Etat-major Mathias utilise la vallée de la Meuse jusque Namur comme ligne de défense naturelle qu'il prolonge par un cordon tendu le long de la frontière franco-belge. Même s'il est en infériorité numérique, Mathias s'appuie sur les fortifications de Lille et de Maubeuge et surtout sur le cours encaissé de la Meuse qui offre toutes les garanties d'une bonne défense. Assuré de ce côté, il prend l'offensive depuis Verdun en cherchant à menacer les lignes de communication de l'armée allemande de Belgique. Hahnke pense que cette solution était tout simplement géniale et regrette que Schlieffen ait refusé de la commenter.

Quel est maintenant l'enseignement qu'il faut tirer de ce voyage d'Etat-major concernant la traversée du territoire belge ? Au cours de la conférence qu'il donne à Fribourg en juillet 1905 où il commente le *Generlastabsreise*, le chef d'Etat-major laisse échapper diverses considérations sur la Belgique. Il constate d'abord que pour contourner les fortifications françaises, la seule solution offerte à l'armée allemande est la violation des neutralités luxembourgeoise, belge et hollandaise. Cette solution constate-t-il « oui, peut être interdite politiquement mais nous pouvons l'envisager académiquement sans aucuns dommages »¹. Schlieffen constate cependant que la traversée de la Belgique est une entreprise difficile et que de sérieux obstacles doivent être vaincus avant d'arriver sur une ligne Lille-Maubeuge :

« Avant d'arriver à cette ligne, on doit d'abord passer Anvers, une des plus grandes forteresses du monde, occupée par une armée, et cette marche en avant est encore divisée par Liège et Namur. Une fois que l'on a vaincu toutes ces difficultés, on doit encore s'attendre à trouver devant soi la totalité de l'armée française, et cette armée peut encore être renforcée par les armées belge et néerlandaise »².

Même si nous subodorons que Schlieffen cherche ici à capter son auditoire en l'impressionnant, beaucoup de choses sont dites en quelques phrases qui résument la pensée de Schlieffen à propos de la Belgique. D'abord, Anvers est considérée comme une forteresse solide avec laquelle il faudra compter. Ensuite les propos de Schlieffen sur Liège et Namur impliquent que ces deux places ne seront pas investies mais « masquées » par des

¹ « Politisch kann das ja verboten sein, aber akademisch können wir uns ohne Schaden mit dieser Frage beschäftigen ». BA-MA, N323/9, Nachlass Boetticher, *Große Generalstabsreise 1905*, p. 3. Il s'agit peut-être d'un trait d'humour de Schlieffen pour amuser l'assistance, rapporté tel quel par le capitaine Hellfeld. Terence Zuber prend pour sa part cette phrase au pied de la lettre et considère qu'il s'agit là d'un signe du respect de Schlieffen pour la neutralité belge. ZUBER (T.), *There never was a « Schlieffen Plan » : A Reply to Gerhard Groß*, in *War in History*, 17/2 (2010), p. 237.

² « Ehe man an diese Linie kommt, muß man bei Antwerpen vorbei, einer der größten Festungen der Welt, mit einer Armee in sich, und dieser Vormarsch ist noch getrennt durch Lüttich und Namur. Wenn man alle diese Schwierigkeiten überwindet, muß man ausserdem darauf gefaßt sein, die ganze französische Armee vor sich zu finden, und diese Armee kann noch durch die belgische und niederländische Armee verstärkt sein ». BA-MA, N323/9, Nachlass Boetticher, *Große Generalstabsreise 1905*, p. 3.

détachements¹. Enfin, il est possible que les armées belge et néerlandaise se rangeront du côté des Français. Un peu plus loin, Schlieffen déclare que face à de telles difficultés, il faudra songer à faire passer toutes les troupes allemandes par l'intervalle Bruxelles – Thionville, ce qui sera très compliqué car « il manque de chemins de fer et de routes pour une telle opération »². Cette crainte d'un manque de voies de communication pour déployer l'ensemble de l'armée est un leitmotiv chez Schlieffen comme chez Moltke le Jeune. Elle est d'autant plus compréhensible ici que Schlieffen décide de traverser la Meuse sans prendre possession des nœuds ferroviaires de Liège et Namur.

Le dernier *Großes Kriegsspiel* joué par Schlieffen à la tête de l'Etat-major général concerne une guerre sur deux fronts. Il se déroule aux mois de novembre et décembre 1905. Contrairement à l'esprit d'offensive qui caractérise le « Plan Schlieffen » rédigé plus ou moins au même moment, Schlieffen choisit ici d'imposer au parti allemand la défensive sur les deux fronts. Malgré la violation de la neutralité belge par la France, les Anglais font cause commune avec la Troisième République. Il est probable que Schlieffen cherche ici à tester les conséquences militaires de l'Entente cordiale dont il a eu connaissance. Les troupes de l'alliance anglo-française, largement supérieures en nombre, prennent l'offensive à travers la Belgique sur les deux rives de la Meuse. Suite à la violation du territoire belge, les armées belge et néerlandaise prennent le parti de l'Allemagne. Le commentaire du *Kriegsspiel* rédigé par Schlieffen est du plus haut intérêt lorsqu'il s'exprime sur le choix posé par les deux petits Etats neutres :

« Les Français ont violé la neutralité de leur voisin du Nord lorsqu'ils ont franchi la frontière belge. En vue de maintenir leur indépendance, les Belges devaient défendre leur neutralité. Ils ont trouvé dans l'ennemi de la France leur allié naturel, comme l'ont fait les Hollandais. Quoique la neutralité néerlandaise n'ait pas encore été violée, si les Français continuaient leur progression, il est certain qu'elle finirait par l'être. Il serait certainement sage pour eux d'employer tôt leur force en conjonction avec les Belges et les Allemands pour sauvegarder leur indépendance. Il ne pourrait y avoir de doute que si les Français et les Britanniques sortaient vainqueurs de la Guerre avec l'Allemagne, les deux petits Etats constitueraient une part de leur butin. Les Belges et les Hollandais pourraient, à contrario, espérer d'une victoire allemande des termes considérablement plus avantageux. Leur propre intérêt personnel appelle les Belges et les Hollandais du côté de l'Allemagne. Néanmoins, il n'y a aucun moyen de s'assurer que ces Etats suivraient cet appel. La question de qui des deux belligérants a les plus grandes chances de victoire est liée au choix du parti [ndlr : politique] au pouvoir et, étant donné le nombre de ses ennemis, les chances de l'Allemagne ne paraissent pas être

¹ On retrouve ce jugement dans son *Denkschrift* de décembre 1905-février 1906.

² BA-MA, N323/9, Nachlass Boetticher, *Große Generalstabsreise 1905*, p. 3.

très grandes. Quoiqu'il en soit, on peut admettre que les deux Etats menacés auraient pris la bonne et juste décision. La valeur des troupes belges et néerlandaises a été très faiblement estimée (...) Néanmoins, le corps des officiers belges jouit de la meilleure réputation et concernant les soldats néerlandais, ils apportent avec eux le tempérament de persévérer dans la défense »¹.

Selon le commentaire d'édition de l'historien Robert Foley, cet extrait indiquerait que Schlieffen « reconnaît les conséquences politiques de la violation des neutralités belge et néerlandaise »². Sans doute mais cet extrait indique surtout à nos yeux que Schlieffen n'est pas totalement fixé sur la loyauté des deux pays à l'égard du principe de neutralité. Il appert aussi que Schlieffen n'accorde pas beaucoup de valeur au traité des XXIV articles et considère qu'il serait naturel de la part de la Belgique de s'allier avec le belligérant le plus fort. Selon lui, ce n'est pas l'Allemagne. Enfin, le scénario du jeu semble indiquer que Schlieffen est désormais convaincu que même en cas de violation des *Low Countries*, les Britanniques prendront le parti de la France. Une dernière leçon plus proprement stratégique concerne la position de l'armée belge ; outre la garde très précieuse de Liège et Namur, les troupes belgo-bataves doivent occuper la position de la Dyle et du Demer. Schlieffen juge cette position très favorable :

« La position des forces belges et néerlandaises à côté de celles des troupes allemandes était suffisamment forte. La Dyle et le Demer en amont de Diest sont des rivières navigables et forment une barrière considérable, tandis que les hauteurs de la rive droite sont favorables aux feux de la défense. Le Demer en amont de Diest n'est pas profond, mais pourra, comme la Herck, retarder considérablement l'ennemi. Le lieu où la Herck se jette dans le Demer semble opposer des difficultés considérables à l'attaquant. Seule une petite portion du front près de Tongres ne possédait pas d'obstacles naturels. Là-bas, la créativité et l'ouvrage [ndlr: allusion à des fortifications passagères] devaient corriger cette carence. Pire pour les attaquants, les ailes de cette position étaient entièrement sécurisées par les forteresses d'Anvers et de Liège »³.

Telle est donc la position idéale à occuper selon Schlieffen en cas d'alliance germano-belge. Les opérations qui ont lieu au cours du *Kriegsspiel* sont diamétralement opposées à celles du « Plan Schlieffen ». Le parti allemand choisit d'abord de battre les Russes à l'est avant de se

¹ *Kriegsspiel 1905*, cité et traduit d'après FOLEY (Robert T.), *Alfred von Schlieffen's Military Writings*, Londres, Frank Cass, 2003, p.130.

² FOLEY (Robert T.), *Alfred von Schlieffen's Military Writings...*, p. 119. Voir aussi son analyse du *Kriegsspiel* dans FOLEY (Robert T.), *Schlieffen's last Kriegsspiel*, in *War Studies Journal*, III, 1998, p. 117-135 et IV, 1999, p. 97-115.

³ *Kriegsspiel 1905*, cité et traduit d'après FOLEY (Robert T.), *Alfred von Schlieffen's Military Writings...*, p. 131.

retourner contre l'alliance franco-anglaise. Grâce aux « trois lignes de chemins de fer à simple voie disponibles »¹ longeant la frontière belgo-allemande menacée par les troupes françaises traversant les Ardennes, trois corps d'armées sont envoyés *in extremis* depuis l'Alsace-Lorraine pour renforcer la garnison d'Anvers. Trois corps supplémentaires arrivent encore à Anvers le 37^e jour depuis le front de l'est. L'Allemagne lance alors une contre-offensive risquée depuis Anvers pour se relier à Namur qui est toujours aux mains des Belges. Elle parvient ainsi à enfermer ses adversaires demeurés sur la rive gauche de la Meuse dans le triangle Anvers-Namur-Liège. On décèle ici une certaine valeur accordée par Schlieffen à la ligne fortifiée de la Meuse. Malgré le faible potentiel combattif qu'il a accordé aux deux petites armées dans son scénario de jeu, les forces belgo-néerlandaises participent activement aux combats aux côtés des Allemands. Enfin, le 39^e jour, le parti allemand lance une deuxième offensive depuis Metz-Thionville, ce qui permet d'encercler également l'adversaire au Grand-Duché et dans les Ardennes belges. Suite à ces deux encerclements audacieux, l'alliance franco-anglaise est vaincue².

Il nous reste à aborder la question du « Plan Schlieffen », c'est-à-dire du *Denkschrift* rédigé entre décembre 1905 et février 1906 par le chef du Grand Etat-major. Ce plan est bien connu. Il a été entièrement édité par Gerhard Ritter en 1956³. Il est commenté depuis des décennies par les historiens. Conformément aux intentions exposées dans notre note introductive, nous n'aborderons pas la question de savoir s'il s'agit d'un authentique plan de guerre. Nous chercherons à aborder le « Denkschrift » et ses brouillons annexes sous l'angle de la perception qu'a Schlieffen du territoire belge. Pour des raisons de commodité, nous nous référerons uniquement à l'édition de Ritter communément acceptée⁴. Les différences entre les documents (brouillons et autres) ne retiendront que subsidiairement notre attention puisque nous ne cherchons pas à établir le caractère officiel du *Denkschrift* ou de ses annexes. De notre point de vue, toute formulation de Schlieffen à l'égard de la Belgique est en soi intéressante.

¹ *Idem*, p. 130. Parmi ces trois lignes se trouvent sans doute la *Vennbahn* et la ligne belge des Hautes Fagnes par Gouvy – Vielsalm – Stavelot – Hockay – Spa – Pepinster – Liège.

² *Kriegsspiel 1905*, in FOLEY (Robert T.), *Alfred von Schlieffen's Military Writings...*, p. 119-139 ; ZUBER (T.), *The real german war plan...*, p. 41-46.

³ Text der Denkschrift : « Krieg gegen Frankreich », Berlin, décembre 1905, entièrement édité avec ses brouillons et ses suppléments postérieurs (dont les commentaires de Moltke le Jeune) in RITTER (Gerhard), *Der Schlieffenplan. Kritik eines Mythos. Mit erstmaliger Veröffentlichung der Texte und 6 Kartenskizzen.*, Munich, Verlag R. Oldenbourg, 1956, p. 145-180. Pour une analyse heuristique remarquable du plan et de ses annexes, voir GROß (G.P.), *There was a Schlieffen Plan*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 117-160.

⁴ Abrégé désormais de la façon suivante : RITTER.

En abordant le « Plan Schlieffen » une première question vient immédiatement à l'esprit de l'analyste : quels sont désormais les commentaires de Schlieffen à l'égard des neutralités belge et néerlandaise ? Dans son « Plan », il appert que Schlieffen assume cette fois pleinement la violation des territoires du Grand-Duché, de la Belgique et des Pays-Bas. Il y justifie le franchissement des frontières de ces pays par la difficulté d'aborder de front la barrière des forteresses françaises plus au sud. Quant à la trouée étroite au nord de Verdun dépourvue de fortifications, Schlieffen estime qu'elle sera sans doute défendue par des troupes françaises. Une attaque allemande vers l'aile gauche de l'armée française risque selon lui d'y être contrecarrée par des unités déployées le long de la Meuse de Verdun à Mézières¹. Pour cette raison, la meilleure chose à faire, poursuit Schlieffen, est de se déployer encore plus au nord et d'attaquer par la Belgique. Le chef du Grand Etat-major considère que les Belges seront hostiles à l'Allemagne :

« La violation de la neutralité luxembourgeoise n'aura aucune conséquence importante à l'exception de quelques protestations. Les Pays-Bas ne voient pas moins que l'Allemagne un ennemi dans l'alliance anglo-française. Une convention avec eux devra être obtenue. Les Belges s'opposeront vraisemblablement [à l'Allemagne] »².

Même s'il ne fournit pas une argumentation précise sur les raisons de l'hostilité belge, nous pouvons supposer que Schlieffen estime en l'occurrence qu'elle résultera de la violation du Traité des XXIV articles par l'Allemagne. Dans le *Vorentwurf I* figure toutefois une réflexion supplémentaire de Schlieffen qui permet d'affiner la pensée du stratège concernant la neutralité belge. Selon lui, si les Allemands ne violent pas la Belgique en premier, les Français ne se gêneront pas pour le faire en attaquant le plus vite possible dans le flanc droit allemand³. Etonnamment, Schlieffen considère la question des Pays-Bas d'une tout autre manière. Il présume que la diplomatie allemande parviendra à obtenir un accord à La Haye dans la mesure où l'Angleterre alliée à la France y sera considérée comme un ennemi dangereux pour la souveraineté du pays⁴. Ce jugement mis en parallèle avec les réflexions

¹ « Gegen eine nördliche Umfassung beabsichtigen die Franzosen die Maas zwischen Verdun und Mézières zu besetzen... ». RITTER, p.147.

² « Die Verletzung der Neutralität von Luxemburg wird abgesehen von Protesten keine Folge von Bedeutung haben. Die Niederlande erblicken in dem mit Frankreich verbundenen England nicht weniger einen Feind als Deutschland. Ein Abkommen mit ihnen wird sich erzielen lassen ». RITTER, p. 148.

³ « Beachten wir bei diesem Angriff die Neutralität von Luxemburg und Belgien, so wird Frankreich nicht die gleiche Rücksicht beobachten und uns schleunigst in unserer rechten Flanken angreifen ». RITTER, p. 166.

⁴ Une remarque postérieure de Moltke dans la marge n'infirme pas le caractère réalisable d'un tel accord mais insiste pour qu'il soit conclu le plus rapidement possible en raison des chemins de fer néerlandais. La valeur

plus tranchées sur l'attitude belge est un indice révélateur à nos yeux du peu de confiance du stratège allemand dans la politique menée par la Belgique qui a toujours été réputée plus anglophile. Les conversations Barnardiston-Ducarne commencées en janvier 1906 ne donnent pas totalement tort à Schlieffen même si elles seront condamnées à posteriori par la direction politique belge des Affaires étrangères.

Concernant la viabilité du territoire belge, nous avons déjà mis en évidence dans notre analyse du *Generalstabsreise* de 1905 la crainte allemande de l'étroitesse du défilé Bruxelles – Namur. Schlieffen redoute pareillement dans son « Plan » de 1905/1906 d'être arrêté avant de pouvoir déployer complètement ses neufs corps face à la France ; ce qui explique la volonté du général en chef de progresser rapidement en masquant Liège et Namur. Naturellement, le désavantage d'une telle stratégie est que Schlieffen ne dispose pas, pour faire progresser ses neufs corps d'armée, des voies de communication belges traversant les nœuds routiers et ferroviaires des deux cités mosanes¹. Dans le *Vorentwurf IV*, Schlieffen est encore plus explicite. Il note qu'avec leurs forces très importantes, avec l'aide des Belges et de leurs forteresses, les Français sont capables de tenir la ligne Mézières-Givet- Namur-Liège d'une façon avantageuse et de faire aboutir les Allemands dans un véritable cul-de-sac !² C'est la confirmation des théories du *Fall Mattias* évoqué plus haut dans le cadre du *Generlastabsreise* de 1905, *Fall* que Schlieffen avait pourtant refusé de commenter. Schlieffen insiste donc dans son *Denkschrift* sur la nécessité de franchir rapidement le fleuve avant qu'une défense conséquente y soit organisée. Il estime que les garnisons de Liège et de Namur seront frêles et défailantes. Trois corps d'observations suffiront pour leur surveillance. La citadelle de Huy pourra être prise ou être facilement neutralisée³.

inestimable que Moltke attache à cet accord démontre que rien n'est vraiment assuré sur le plan diplomatique : « Wenn unsere Diplomatie das fertigbringt, ist ein großer Vorteil erreicht. Wir brauchen die holländischen Bahnen. Holland als Bundesgenosse wäre von unschätzbarem Wert ». RITTER, p. 148.

¹ RITTER, p. 151.

² « Jedenfalls sind sie imstande, allein mit Hilfe der Belgier und deren Festungen, die ganze Maasstrecke Mézières, Givet, Namur, Lüttich in ausreichender Weise zu sperren und die Deutschen dahin zu bringen, in eine Sackgasse hineinzumarschieren ». RITTER, p. 169.

³ RITTER, p. 148. Le commentaire de Moltke en marge est ici très instructif. Il estime lui aussi que Liège et Namur n'ont pas une grande valeur en soi. A l'instar de Schlieffen, il souligne la faiblesse de leur garnison mais reconnaît néanmoins que ces places offriront sans doute un certain degré de résistance. L'élément essentiel à retenir selon Moltke est que les forteresses belges empêchent l'Allemagne de pouvoir compter sur la ligne de la Meuse en temps de guerre. C'est pourquoi il est vital selon le successeur de Schlieffen de s'emparer au moins de Liège aussi vite que possible pour avoir à disposition cette fameuse voie : « Es ist von größter Wichtigkeit, wenigstens Lüttich baldmöglichst in die Hand zu bekommen, um die Bahn zur Verfügung haben ». Cette remarque se comprend par l'abandon dans le plan Moltke du passage par le Limbourg hollandais. Voir ci-dessous notre épilogue.

A propos de l'investissement d'Anvers, Schlieffen note dans son mémoire additionnel de février 1906 – dans lequel il ajoute l'intervention d'un corps expéditionnaire britannique – que les troupes belgo-anglaises auront des difficultés à effectuer des contre-attaques hors de la région fortifiée d'Anvers si les Belges tendent les inondations prévues pour la défense du camp retranché. Selon lui, les tentatives de sortie anglaises hors d'Anvers seront dans ce cas vouées à l'échec. L'objectif sera donc de pousser en avant le plus rapidement possible les forces allemandes de telle manière qu'elles enferment littéralement l'armée anglaise dans le camp retranché. Il faut également s'efforcer d'interdire le passage de la flotte britannique dans l'embouchure de l'Escaut grâce à l'artillerie et à des mines. Quant aux forteresses de Termonde et Diest, bientôt déclassées par les Belges, elles possèdent une piètre valeur défensive qui n'effraie pas Schlieffen¹. En définitive, conclut Schlieffen dans ce mémoire additionnel, il serait finalement plus commode que les Anglais s'enferment à Anvers avec les Belges tandis que sur leur île, ils constitueraient une menace permanente pour l'armée allemande². Toutefois, précise encore Schlieffen, la situation deviendrait plus compliquée si les Français alliés aux Belges et aux Anglais parvenaient à atteindre la ligne Namur-Anvers avant les Allemands. Ainsi, le mouvement d'encercllement de l'aile droite allemande deviendrait impossible. Ces forces coalisées pourraient même interdire une avance au nord de la ligne Namur-Liège si elles étaient suffisamment rapides³. Lorsque l'on connaît les conversations militaires franco-britanniques et anglo-belges à la même époque, la pertinence de la pensée militaire de Schlieffen apparaît ici en pleine lumière.

Concernant les lignes de chemins de fer, quelques remarques montrent que le choix de traverser la Belgique est largement subordonné à la bonne « communicabilité » du pays. C'est le principal attrait du petit Etat neutre. Schlieffen note que les nombreuses localités de la Belgique et du nord de la France et leur bon réseau routier sont utiles pour le déploiement de l'armée. Toutefois, note-t-il, les armées avancent désormais tellement massivement que la forte densité de population pourrait être un désavantage⁴. L'on connaît par ailleurs l'intérêt que Schlieffen attache dans ses plans de guerre au transfert des troupes d'une aile à l'autre. A la remarque que « 2 corps d'armée toujours sur la rive droite de la Moselle peuvent être

¹ « Die Kleine Festung Termonde erschwert eine Einschließung Antwerpens nicht unerheblich. Sie ist indes weder stark noch gut unterhalten und kann mit Hilfe der schweren Artillerie der nächsten Korps wenigstens artilleristisch unschädlich gemacht werden. Dann wird es möglich sein, die Einschließungslinien von Antwerpen zwischen Termonde und Rupelmonde durchzuziehen ». RITTER, p. 176.

² RITTER, p. 175-176.

³ RITTER, p. 176-177.

⁴ RITTER, p. 158.

transportés sur l'aile droite au moyen des voies de chemin de fer, y compris les voies belges », Schlieffen a ajouté dans le *Vorentwurf IV* une précision importante : « pour le transport de plus de deux corps d'armée, les lignes de chemins de fer ne suffisent pas »¹. L'intérêt des voies de chemin de fer belges à l'ouest de la Meuse, poursuit-il, est qu'elles procureront les principales liaisons de l'armée allemande à l'arrière du front². Les vicinaux belges ardennais attirent aussi l'attention du chef du Grand Etat-major. Schlieffen s'attend en effet à des interruptions majeures sur la ligne stratégique Longuyon – Montmédy – Sedan, lesquelles nécessiteront la construction d'une voie de contournement évaluée à six semaines de travail. Dans l'intervalle, les voies belges ne pourront donc être reliées à cette région que par le vicinal Bouillon – Sedan à très faible rendement³.

Enfin les cartes n° 3 et n° 7⁴ qui accompagnent le *Denkschrift* suscitent des interrogations. D'après Terence Zuber⁵, elles auraient été réalisées postérieurement sous la direction de son successeur Helmuth von Moltke dit « le Jeune », afin d'illustrer le « Plan Schlieffen ». Si cette hypothèse s'avère exacte, cela témoigne à tout le moins du souci de Moltke le Jeune de vérifier la faisabilité de la manœuvre préconisée dans le « Plan » de son prédécesseur. Lorsque nous avons consulté ces cartes au *Bundesarchiv*, nous avons été immédiatement interpellé par la similitude de celles-ci avec des travaux d'Etat-major belges et français. En réalité, tout l'intérêt de ce type d'étude réside dans l'inventaire patient des routes disponibles et éventuellement des axes ferroviaires susceptibles de ravitailler les colonnes marchantes au fur et à mesure de leur progression. Ces cartes, qu'elles aient été réalisées à l'initiative de Schlieffen ou de son successeur, montrent que l'Etat-major allemand a procédé, dans la continuité du « Plan Schlieffen », à un inventaire systématique des axes routiers disponibles. Un élément très concret qui conditionne naturellement le bon déroulement des opérations éventuelles en Belgique.

¹ « Zum Transport von mehr wie 2 AKs reichen Eisenbahnen nicht aus ». RITTER, p. 170.

² « Die belgische Eisenbahnen westlich der Maas werden die rückwärtigen Verbindungen des deutschen Heeres hauptsächlich vermitteln müssen ». RITTER, p. 170.

³ « Die über Montmédy gehende Hauptverbindung wird voraussichtlich durch Zerstörung des dortigen Tunnels unbrauchbar gemacht werden. Die Herstellung einer Umgehungsbahn wird nach dem Anschlag eine Zeit von 6 Wochen erfordern. Solange diese nicht ausgeführt, werden die belgischen mit den französischen Bahnen in diesem Gebiet nur durch die wenig leistungsfähige Schmalspurbahn Bouillon – Sedan verbunden. RITTER, p. 170.

⁴ BA-MA, N43/141K, « Chef des Generalstabes des Armees. Denkschrift Dezember 1905. Karten ». Carte n° 3: « Chef des Generalstabes der Armees. Denkschrift Dezember 1905. Karte 3. Weiterer Vormarsch. Durch Signaturen bezeichnet. 22. u. 31.Tag. 1/300.000 » ; Carte n° 7: « Chef des Generalstabes der Armees. Denkschrift Dezember 1905. Karte 7. Einschliessung von Antwerpen vom 19. ab ».

⁵ ZUBER (T.), *Der Mythos vom Schlieffenplan*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 56-60.

c) Les derniers plans de Schlieffen : 1905/1906 et 1906/1907

Le plan de déploiement de 1905/1906 constitue un nouveau tournant dans les plans allemands. Nous sommes alors proches, à quelques mois près, du moment où Schlieffen rédige son fameux *Denkschrift* (décembre 1905 - février 1906) auquel la postérité a donné le nom de « Plan Schlieffen ». Même si ce mémoire n'a pas pu influencer le plan de déploiement de 1905/1906 puisqu'il fallait nécessairement que celui-ci soit préparé dès novembre 1904, nous observons bien à cette époque une certaine unicité dans la pensée stratégique de Schlieffen. Dans l'*Aufmarsch I* de 1905/1906, le dispositif complet est reporté plus au nord et prévoit également la violation du territoire des Pays-Bas. La limite septentrionale du dispositif est Goch, bourgade frontalière située à la même latitude que Wesel. Conséquence logique de ce glissement vers le nord, l'aile droite allemande est considérablement augmentée. Le plan de déploiement allemand indique clairement dans ses *Aufmarschanweisungen* que les armées allemandes septentrionales passeront en cas de guerre par la trouée du Limbourg et opéreront ainsi un mouvement beaucoup plus large en Belgique au-delà de la Meuse. Ce changement stratégique majeur est poursuivi dans l'*Aufmarsch I* de 1906/1907. Le plan de déploiement allemand de cette année-là, pondu par Schlieffen fin 1905 juste avant sa mise à la retraite, renforce encore un peu plus l'aile droite. Désormais, selon les *Aufmarschanweisungen*, ce ne sont pas moins de six armées qui sont destinées à traverser la Belgique¹. Cet *Aufmarsch I* ne pouvait manquer d'avoir des conséquences diplomatiques funestes pour l'Allemagne. En admettant même que la France violât le territoire belge en premier, elle ne pouvait évidemment faire de même en Hollande et il eût été difficile aux Allemands de justifier que s'ils violaient la frontière des Pays-Bas, c'était pour voler au secours de la Belgique.

Quelles sont les raisons de ce changement subit de stratégie ? La raison principale est essentiellement d'ordre politique. Les Russes sont en guerre avec le Japon de février 1904 à septembre 1905, guerre qui se termine par une défaite cuisante des Russes avec des retombées désastreuses pour l'organisation de leur armée. Par conséquent Schlieffen fait le pari, dans son *Aufmarsch I* de 1905/1906, de ne plus aligner d'unités à l'est, alors que quatre divisions de réserve et deux divisions de cavalerie étaient encore déployées face à la Russie dans le plan de

¹ BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...*; *Aufmarsch 1905/1906* et *Aufmarsch 1906/1907*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 394-399 et p. 409-417.

1904/1905 « pour ne pas démunir complètement dès le début ce territoire de troupes »¹ Certains historiens se sont demandés à juste titre si toutes les conditions n'étaient pas réunies à l'époque pour que les Allemands mènent une guerre préventive contre la France et s'il ne s'en est pas fallu de peu qu'une telle guerre n'éclate, notamment suite aux pressions des milieux militaires et peut-être de Schlieffen lui-même². Aujourd'hui la question n'est toujours pas tranchée et ce débat ne sera sans doute jamais totalement épuisé. Quoi qu'il en soit, le résumé des plans (document RH61/v.96) permet de nuancer une vision parfois trop manichéenne du stratège allemand. Premièrement, même au plus fort de la débâcle de l'armée russe, Schlieffen prévoit quand même une variante *Aufmarsch II* en cas d'une guerre sur deux fronts dont il n'évacue pas totalement la possibilité car il estime qu'il reste encore à la Russie suffisamment de force pour pouvoir aligner quelques divisions face à l'Allemagne³. Deuxièmement, Schlieffen est parfaitement conscient que les violations de la Belgique et de la Hollande vont créer des problèmes diplomatiques : les instructions pour le plan de déploiement de 1905/1906 montrent qu'il n'exclut pas que la frontière belge soit violée en premier par les Français : « On ne pénétrera pas sur les territoires hollandais et belge avant que cela ne soit ordonné par le Quartier général ou à partir du moment où l'adversaire sera entré sur ces territoires, ou encore si ces Etats commencent les hostilités »⁴. En outre, le résumé du plan de 1906/1907 confirme ce que l'on savait déjà par l'intermédiaire du « Plan Schlieffen »⁵, à savoir qu'en cas de guerre, Schlieffen compte sur la diplomatie allemande pour obtenir un accord avec la Hollande même s'il n'est pas certain du résultat : « L'attitude de la Hollande sera soit amicale soit hostile (...) »⁶. En revanche, le jugement du chef du Grand Etat-major est plus sévère à l'égard des Belges et redoute même l'envoi d'un corps expéditionnaire britannique : «... tandis qu'il faut compter avec une attitude hostile de la Belgique. Un soutien de la Belgique par l'armée anglaise n'est pas à exclure. Elle peut

¹ « um das Land nicht von vornherein ganz von Truppen zu entblößen ». BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...; Aufmarsch 1904/1905*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROB (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 389 et 394.

² BA-MA, nachlaß Foerster, N121/30, DIECKMANN (W.), *Hat Graf Schlieffen während der ersten Marokkokrise 1905 den Präventivkrieg gegen Frankreich gefördert ?*

³ ZUBER (T), *The Real German War Plan...*, p. 46-49.

⁴ « Holländisches und belgisches Gebiet wird nicht betreten, bis es von der O.H.L. befohlen oder vom Gegner betreten wird, oder diese Staaten die Feindseligkeiten beginnen ». BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...; Aufmarsch 1905/1906*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROB (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 397.

⁵ RITTER, p. 148.

⁶ « Die Haltung Hollands ist eher freundlich als feindlich zu erwarten (...) » BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...; Aufmarsch 1906/1907*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROB (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 411.

s'avancer par la Hollande ou débarquer à Anvers »¹. Enfin, en bon stratège, quels que soient les résultats obtenus par la diplomatie allemande et si la situation sur le terrain l'exige, Schlieffen adopte une position pragmatique et se dit prêt à assumer les conséquences d'une opposition belge et hollandaise : « Les troupes belges et hollandaises doivent être considérées comme ennemies, si elles opposent de la résistance ou si la guerre est déclarée contre ces Etats »². Son successeur, Moltke le Jeune, nommé en 1906, ne pourra très vite plus se permettre un tel pragmatisme !

d. Conclusions sur « les plans Schlieffen »

Les plans adoptés par Schlieffen entre 1899 et 1904 ne sont guère comparables avec le plan adopté par Moltke en 1914 pour une guerre sur deux fronts. Le plan de 1905-1906 marque l'authentique césure avec les plans élaborés depuis 1899. Cette date correspond parfaitement avec le développement des constructions de quais de débarquement à hauteur de la frontière belge³. Jusqu'à cette date, l'aile droite allemande dans l'*Aufmarsch I* était restée plutôt faible. Au maximum, deux armées étaient déployées le long de la frontière belgo-luxembourgeoise. Les objectifs de ces deux armées étaient-ils nécessairement offensifs ? Devaient-elles envelopper l'aile gauche française « par surprise » ? Peut-être, mais pas toujours car l'Etat-major allemand n'évacuait pas la possibilité d'une offensive française en Belgique et au Grand-Duché. D'ailleurs, en cas de préparatifs français trop appuyés au nord vers la frontière belge, Schlieffen aurait vraisemblablement laissé à ses ennemis le soin de violer en premier la frontière de Belgique et du Luxembourg pour se prémunir des conséquences politiques et stratégiques d'un tel geste. Il aurait assumé toutefois ce geste s'il s'était avéré que les Français cherchassent à gagner du temps en restant sur la défensive pour tenter d'obtenir l'appui militaire de la Russie. Toutefois, comme l'indique le résumé des plans allemands (document

¹ « (...) während mit einer feindlichen Haltung Belgiens zu rechnen ist. Eine Unterstützung Belgiens durch die englische Armee ist nicht ausgeschlossen. Sie kann durch Holland vorgehen oder bei Antwerp landen ». *Ibidem*.

² « Belgische und holländische Truppen sind als Feinde zu betrachten, wenn sie Widerstand leisten oder wenn der Krieg gegen diese Staaten erklärt ist » BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...; Aufmarsch 1905/1906*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 397.

³ Développement peu discret s'il en est car il est observé par de nombreux analystes militaires à partir de 1904. SHD/DAT, 7N 658,... « Historique des travaux exécutés à l'ouest du Rhin depuis 1904 » ; Y., *The menace of Elsenborn*, in *Fortnightly review*, July 1908, p.116-126 ; [BOULGER (Demetrius C.)], *An object lesson in German plans*, dans *Fortnightly Review*, février 1910, p. 383-389 ; DE MAREZ (Roland), *La Belgique et le réseau ferré allemand*, in *L'Indépendance belge*, 21 décembre 1911 ; HERMENT (Gabriel-Jean) (Général), *Considérations sur la défense de la frontière Nord*, in *Journal des Sciences militaires*, 15 octobre 1912, p. 383 et suivantes ; [BOULGER (Demetrius C.)], *A further object lesson in German plans*, dans *Fortnightly Review*, février 1914, p. 306-314.

RH61/v.96), un mouvement tournant allemand de vaste amplitude à travers la Belgique aurait été incompatible à l'époque avec une guerre immédiate sur deux fronts. Dans ce cas de figure, Schlieffen aurait nécessairement dû adopter une stratégie moins ambitieuse en Belgique que celle développée dans son « Plan » mythique¹. Fort de ces enseignements, nous qualifierons de « réducteurs » tous les ouvrages parus après la Première Guerre mondiale tendant à considérer que les améliorations ferroviaires allemandes à hauteur de la frontière belge rimait nécessairement avec une intention offensive. Certains quais militaires étaient des « quais éventuels »², ne répondant pas toujours au plan en vigueur mais seulement à certaines variantes du plan allemand. Ajoutons que ces quais militaires pouvaient aussi avoir pour objet de faciliter une contre-offensive dans les Ardennes, voire l'adjonction de troupes allemandes plus au sud sur la Moselle. Comme le montrent bien certains jeux de guerre allemands, il peut entrer dans l'intention du chef d'Etat-major de débarquer rapidement des troupes dans l'Eifel pour les faire participer ensuite, après plusieurs jours de marche, à des combats dans le Grand-Duché de Luxembourg ou en Lorraine. La configuration en goulot du réseau ferroviaire donnant accès à la Lorraine oblige en effet l'armée allemande à se déployer sur un front plus étendu pour éviter les encombrements sur les lignes menant vers la frontière française, contrairement aux Français qui possèdent l'atout de pouvoir concentrer davantage leurs forces face à la frontière allemande.

4. Epilogue : La Belgique dans les plans allemands après Schlieffen et la possibilité d'une offensive française dans le Luxembourg

Même s'il ne nous appartient pas d'étudier ici dans le détail la problématique des plans allemand et français après la retraite de Schlieffen, il nous a paru intéressant de livrer au lecteur le fruit de nos réflexions et de quelques découvertes archivistiques susceptibles de nourrir le débat sur le plan allemand sous l'ère Moltke. Cet épilogue permettra de donner plus de relief à nos considérations précédentes, notamment sur la « trouée du Luxembourg » qui fut un concept clef tout au long de cette thèse.

La première œuvre de Moltke est le plan de déploiement de l'année 1907/1908. Ce plan est encore largement tributaire des deux plans précédents de Schlieffen. L'idée de passer par les

¹ C'est une différence essentielle avec le plan élaboré par Moltke en 1914 qui prévoit pour sa part un mouvement de vaste amplitude en Belgique malgré une guerre sur deux fronts.

² L'expression est bien expliquée dans DE RYCKEL (L.), *Mémoires...*, p. 133.

Pays-Bas n'est pas remise en question dans le cas de l'*Aufmarschplan I*. Le comportement de la Belgique et des Pays-Bas devant une offensive allemande est qualifié de douteux¹. En revanche, dès 1908/1909, Moltke remet en question la violation du territoire hollandais : « Les intérêts allemands exigent que l'on n'entre pas sur le territoire hollandais »². Cette décision de ne plus utiliser le territoire hollandais, y compris la poche de Maastricht, a des conséquences inévitables sur les opérations allemandes en Belgique. Schlieffen prévoyait notamment en cas de guerre de « masquer » la place forte de Liège et de faire passer ses troupes au nord et au sud de cette ville. A présent, le plan de Moltke réduit considérablement l'espace de manœuvre de la première et de la deuxième armées allemandes obligées de pénétrer en Belgique par un étroit couloir. La première armée doit s'avancer dans le goulot entre Liège et la frontière hollandaise tandis que la deuxième doit impérativement utiliser les voies de communications gardées par la forteresse belge. La décision de Moltke de ne pas violer le territoire hollandais rend par conséquent nécessaire la prise de Liège. Cette prise de la cité mosane doit en outre être très rapide afin que les Belges ne fortifient pas les intervalles entre les forts et afin que la deuxième armée puisse passer le plus rapidement possible³. Le coup de main sur Liège devra donc se dérouler dès le début de la mobilisation par une opération « commando ». Cela signifie que la mobilisation allemande entraînera quoi qu'il arrive le franchissement de la frontière belge par les troupes allemandes avant même que soit connu le comportement des armées ennemies. On ignorait jusqu'à présent la date exacte à laquelle cette opération avait été décidée pour la première fois. Le résumé des plans de déploiement découvert récemment dans les archives apporte à cet égard des éléments neufs. Nous savons désormais que le « coup de main » (*Handstreich*) sur Liège est programmé pour la première fois dans l'*Aufmarschplan I* de 1908/1909⁴. De même, alors que la plupart des ouvrages historiques avaient souligné jusqu'ici chez Moltke le jeune la ferme volonté de ne pas violer le Limbourg hollandais – en se basant notamment sur ses annotations en marge du mémoire de Schlieffen de décembre 1905/février 1906⁵ – nous découvrons que Moltke avait prévu en dernière extrémité de violer la poche de Maastricht si la prise de Liège échouait, afin

¹ ZUBER (Terence), *The Real German War Plan (1904-1914)*, Stroud, The History Press, 2011, p. 67-70.

² « Die deutschen Interessen fordern, dass holländisches Gebiet nicht betreten wird ». BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...; Aufmarsch 1908/1909*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 418-426.

³ RITTER (Gerhard), *Der Schlieffenplan...*, p. 180.

⁴ Ce qui correspond d'ailleurs à l'époque où Ludendorff avait été envoyé à Liège par Moltke le jeune afin notamment de reconnaître les chemins par lesquels des colonnes allemandes pourraient s'engouffrer dans la ville en pénétrant dans les intervalles des forts sans être vues. MOMB AUER (A.), 2001, *Helmuth von Moltke and the Origins of the First World War*, Cambridge, University Press, p. 98.

⁵ RITTER (Gerhard), *Der Schlieffenplan...*, p. 179-180.

de ne pas compromettre l'ensemble de ses plans. Le « coup de main » sur Liège dès le début de la mobilisation est donc une constante du plan allemand de 1908 à 1914, mais ce plan garde toutefois une « porte de sortie hollandaise » en cas d'échec du commando ayant pour mission de s'emparer de la cité ardente¹.

Moltke le jeune était parfaitement conscient qu'en mettant en marche la mobilisation impliquant obligatoirement la prise de Liège, l'Allemagne risquait forcément d'être désignée comme l'agresseur. C'est sans doute une des raisons pour lesquelles le « coup de main » sur Liège était un des secrets les mieux gardés de l'Etat-major². Le secret ne résidait pas tant bien sûr dans la nécessité stratégique de prendre la ville qui était évidente aux yeux du plus grand nombre, mais dans la chronologie de l'opération qui devait être réalisée dès le début de la mobilisation, c'est-à-dire avant même les déclarations de guerre officielles. Ce caractère inéluctable de la violation de la neutralité belge dès les premières heures de la mobilisation a fait dire à de nombreux historiens que le plan de guerre allemand était marqué du sceau du militarisme, bien dans le caractère des hauts officiers de l'armée allemande qui n'avaient finalement aucune considération pour les frontières des Etats neutres si elles ne servaient pas leurs desseins. Nous touchons ici au nœud de la différence de conception entre une approche strictement politique de la frontière et une approche militaire. Si nous nous plaçons uniquement au point de vue diplomatique, le « coup de main » sur Liège est effectivement une erreur. Mais d'un point de vue stratégique *stricto sensu*, Moltke le jeune avait-il le choix ? Une histoire trop politisée, trop moralisatrice, ne risque-t-elle pas d'effacer parfois la question du pourquoi ? Moltke le jeune a toujours déclaré par la suite qu'il était prêt à assumer les conséquences de la violation de la Belgique et de la prise de Liège dans la mesure où il estimait ne pas pouvoir faire autrement. Attendre patiemment le long de la frontière belge ou risquer de voir sa première et sa deuxième armée bloquées à Liège pendant que les Russes mobilisaient dans son dos aurait été selon lui suicidaire. Quant à la possibilité de changer complètement le plan de déploiement allemand à la dernière minute en alignant le gros des troupes face à l'est – comme demandé le 1^{er} août par le Kaiser pour ne pas provoquer la France – elle était selon lui logistiquement impossible. C'eût été un chaos invraisemblable, de

¹ ZUBER (T.), *The Real German War Plan...*, p. 74. Voir le détail des instructions aux armées concentrées à hauteur de Maastricht – Liège, in BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...* ; EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 426-484.

² L'Empereur lui-même, incorrigible bavard, n'était pas au courant de tous les détails de l'opération et le Chancelier Bethmann Hollweg ne fut pour sa part mis au courant que le 31 juillet 1914. MOMBAUER (A.), *Helmuth von Moltke and the Origins...*, p. 96-97.

même qu'une erreur stratégique tant il restait persuadé que la France rentrerait dans la guerre tôt ou tard¹.

Un autre apport non négligeable du résumé des plans de déploiement allemand récemment découvert dans les archives allemandes est de montrer que le plan de guerre n'a pas toujours été « monolithique » comme il le fût en 1914. A l'époque de Moltke le jeune comme de son prédécesseur l'*Aufmarschplan* comportait toujours au moins une variante, voire deux ou trois. Par exemple en 1909/1910, Moltke envisageait parmi ses variantes un *Großer Ostaufmarsch*, c'est-à-dire un déploiement en masse face à la Russie et, en prévision d'une France neutre, un simple dispositif de sécurité à l'ouest². Il était donc loin d'enfermer totalement ses préparatifs dans une offensive à outrance à l'ouest. Ce n'est qu'en avril 1913, après la crise des Balkans de décembre 1912, qu'il abandonne définitivement l'idée que la guerre puisse se circonscrire à un seul front, manifestement convaincu désormais du caractère inéluctable de l'alliance franco-russe³. En définitive, seuls les plans de 1913/1914 et 1914/1915 peuvent être réellement qualifiés de « monolithiques » puisque, rompant avec la tradition des variantes, ils sont les seuls construits dans la perspective unique d'une guerre sur deux fronts⁴. Enfin si nous le comparons à l'avis de Schlieffen formulé dans son dernier mémoire du 28 décembre 1912⁵, l'avis de Moltke sur l'attitude belge en cas de guerre était beaucoup moins tranchant et il n'a jamais exclu de trouver un arrangement diplomatique avec la Belgique pour le passage de l'armée allemande. Le résumé des plans de déploiement en rappelle à plusieurs reprises la possibilité : « Il faut chercher à obtenir de la Belgique, la permission d'une traversée de son

¹ MOLTKE (Helmuth von) (le jeune), *Erinnerungen, Briefe, Dokumente 1877-1916*, Stuttgart, Der kommende Tag, 1922, p. 20-21.

² BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...; Aufmarsch 1909/910* in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 432-442 ; ZUBER (T.), *The Real German War Plan...*, p. 84-89.

³ STRACHAN (H.), *The first world war, I : To arms*, Oxford, Oxford University Press, 2003, p. 90.

⁴ BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...; Aufmarsch 1913/914 et Aufmarsch 1914/1915* in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 467-484 ; ZUBER (T.), *The Real German War Plan...*, p. 132-148.

⁵ « Dieses Land gilt als neutral, ist aber in der Tat nicht. Es hat vor mehr als dreißig Jahren Lüttich und Namur zu starken Festungen gemacht, um Deutschland ein Eindringen in sein Gebiet zu verwehren, gegen Frankreich aber seine Grenze offen gelassen. Die Franzosen können daher nach Belieben die Besetzung der Stellung verstärken, welche die Belgier zwischen jenen beiden Festungen einnehmen zu wollen scheinen. » « Ce pays a la réputation d'être neutre mais en réalité ne l'est pas. Il a exécuté depuis plus de trente ans à Liège et à Namur des fortifications importantes, pour empêcher une entrée en force de l'Allemagne sur son territoire, tandis qu'il a laissé ses frontières ouvertes face à la France. De là les Français peuvent renforcer à volonté l'occupation de la position, que les Belges semblent vouloir tenir entre chacune des deux forteresses ». RITTER (Gerhard), *Der Schlieffenplan...*, p. 186.

territoire »¹. De même un mémorandum de Moltke du 21 décembre 1912 précise que seule une marche sur le territoire belge permet d'espérer de pouvoir attaquer et vaincre l'armée française en « terrain dégagé ». Dans un tel cas de figure, précise Moltke, les Allemands trouveront sur leur chemin le corps expéditionnaire anglais et les troupes belges « si l'on ne parvient pas à un accord avec la Belgique »².

Ajoutons enfin que Moltke le jeune ne rejette pas l'idée que les Français commettent l'erreur de franchir les premiers la frontière belge, notamment en occupant préventivement la ligne Namur – Givet. Les rapports de renseignement du 3^e bureau en indiquent la possibilité pour l'année 1914/1915 : « Il est possible que le I^{er} Corps d'Armée se rassemble quelque-part près de Maubeuge et peut-être renforcé par de la cavalerie, pénètre prématurément en Belgique [souligné dans le texte] pour s'emparer de la ligne Namur – Givet »³. L'année précédente (1913/1914) un autre rapport de renseignements du 3^e bureau prévoyait même que ce I^{er} corps serait peut-être renforcé par le II^e et que des raids de cavalerie français subits en territoire belge n'étaient pas à exclure : « Selon différentes informations, les Français pourraient surgir en Belgique et au Luxembourg avec des forces de cavalerie importantes »⁴. Ces renseignements expliqueraient peut-être, même s'ils ne les excusent pas, les termes de l'ultimatum allemand⁵ transmis au Gouvernement belge le 2 août, ultimatum rédigé par Moltke le 26 juillet, bien avant la crise. Même si la menace française sur la frontière belge ne pouvait naturellement être prévue aussi tôt que le 26 juillet⁶, il est probable que Moltke avait à l'esprit ces informations transmises par le 3^e bureau lorsqu'il a inventé de toute pièce la menace française.

¹ « Belgien ist zu ersuchen, die Erlaubnis zum Durchmarsch zu geben ». BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen...*; *Aufmarsch 1909/910* in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan...*, p. 434.

² « wenn es nicht gelingt mit Belgien zu einem Vertrage zu kommen ». MOLTKE, « Denkschrift über die militärpolitische Lage und die sich aus ihr ergebenden Forderungen für weitere Ausgestaltung der deutschen Wehrkraft vom 21.12.12. » in BA – MA, PH3/529, « Denkschriften über die Kriegsrüstungen Deutschlands, Österreich-Ungarns und der feindlichen Staaten. 1912-1914 ».

³ « Es ist möglich, daß das I.A.K. sich etwa bei Maubeuge versammelt und vielleicht verstärkt durch Kavallerie, frühzeitig in Belgien einrückt [souligné dans le texte], um die Maaslinie Namur – Givet in Besitz zu nehmen ». BA-MA, PH3/628, Großer Generalstab, 3. Abteilung., « Aufmarsch und operative Absichten der Franzosen in einem zukünftigen deutsch-französischen Kriege », Geheim ! Mai 1912. Ce document contient des informations complémentaires pour les années 1913/1914 et 1914/1915 : « Geheim. Durch Offizier geschrieben. Vermuteten ersten Maßnahmen den Franzosen. 1913/1914 » et « idem, 1914/1915 ».

⁴ « Nach verschiedenen Nachrichten liegt unter Umständen die Absicht vor, mit starker Kavallerie in Belgien und Luxemburg einzufallen ». BA-MA, PH3/628, Großer Generalstab, 3. Abteilung...

⁵ « Le Gouvernement allemand a reçu des nouvelles d'après lesquelles les forces françaises auraient l'intention de marcher sur la Meuse par Givet et Namur (...) ». TASNIER (M.) et VAN OVERSTRAETEN (R.), *Les opérations militaires*, in *La Belgique et la Guerre*, Bruxelles, Henri Bertels, 1923, volume III, p. 30.

⁶ MOMBAUER (A.), *Helmuth von Moltke and the Origins...*, p. 197-198.

Cette prévision allemande d'une offensive française probable dans les Ardennes belges est confirmée par plusieurs documents. Une note du 5 novembre 1912 retrouvée dans les archives luxembourgeoises nous apprend que la direction des douanes du Grand-Duché envisage à cette époque d'établir une seconde ligne de douanes sur le territoire prussien si les Français envahissent le Grand-Duché et la Belgique. Des tractations sont en cours avec le bureau des douanes de Cologne. Des documents qui accompagnent cette note, il résulte que c'est le ministère des Finances prussien qui fait cette demande ! La direction des finances luxembourgeoises transmet les propositions à Eyschen qui déclare que de son côté ses services n'ont pas de règles en la matière. Il conseille de se référer à l'exemple de la guerre de 1870 au cours de laquelle le Grand-Duché avait été menacé¹.

Toujours dans la même optique d'une traversée du sud Luxembourg par les belligérants, on trouve dans les archives allemandes une étude de reconnaissance de la vallée de la Semois réalisée durant l'été 1912 par un officier associé au Grand Etat-major, un dénommé Spemann. L'étude est contresignée par Ludendorff qui travaille depuis mars 1904 au sein de la direction des opérations du Grand Etat-major, spécialement dans l'élaboration des plans de guerre². Cette contresignature officielle et la manière dont le document se présente nous conduisent à penser qu'il s'agit d'une étude très importante dans le cadre du plan de guerre allemand. Il s'agit en effet d'une étude de terrain minutieuse destinée à servir immédiatement sur le théâtre des opérations : texte tapuscrit et polycopié, bonne reliure cartonnée, tampon « Geheim ! » et surtout format réduit du document (type carnet de route) qui peut aisément être glissé dans un havre-sac en cas de déplacement. L'étude était par ailleurs accompagnée de nombreux croquis et schémas en annexe qui ne figurent plus dans les archives. Spemann circonscrit l'objectif de sa reconnaissance à un cas bien précis : faire traverser la rivière belge à « d'importants rassemblements de troupes allemands entre Chiny et la frontière française ». Cette précision n'est pas très claire d'un point de vue géographique mais le reste de l'étude indique que c'est toute la portion de la rivière située en aval de Chiny qui est considérée jusqu'à la frontière française où elle se jette peu après dans la Meuse³. Dès le début, Spemann dissipe toute

¹ ANGDL, AE 2388 : organisation d'un service douanier, 5 novembre 1912

² LUDENDORFF (Erich von), *Ludendorff's Own Story, August 1914 – November 1918, The Great War from the Siège of Liège to the Signing of the Armistice as viewed from the Grand Headquarters of the German Army*, traduit de l'allemand, 2 volumes, New York, Londres, Harper & Brothers Publishers, 1919, p. 28.

³ BA-MA, PH3/538, *Erkundungen des Semois-Abschnittes*, le 15 août 1912. Bien que l'étude allemande ait été réalisée à une époque complètement différente et qu'elle considère le passage de la rivière sur pratiquement toute sa longueur, on la comparera avec fruit sur le plan tactique avec une étude française réalisée en 1880 qui

inquiétude concernant le caractère réputé impraticable de la région. La contrée est jalonnée de cinq bonnes routes qui permettront un déplacement massif de troupes.

- a) Gedinne – Houdremont – Membre- Pussemange – Mézières ;
- b) Bièvre – Baillamont – Chairière – Alle – Saint-Menges ;
- c) Paliseul – Bouillon – Sedan ;
- d) Bertrix – croisement routier à 1200 m à l’est de Cugnon – Herbeumont – Fontenoille – Messincourt – Carignan ;
- e) Neufchâteau – Straimont – Lacuisine – Florenville – Ferme d’Orval – Margut – Stenay.

Le transport des troupes et/ou le ravitaillement sera encore facilité, note Spemann, par l’achèvement futur de la ligne de chemin de fer Sainte-Cécile – Herbeumont – Bertrix¹. Toutes ces routes, écrit Spemann, sont des « routes de première classe, de 8 à 10 mètres de largeur et elles ne comportent, à leur traversée de la Semois où elles ont été reconnues, aucune déclivité sérieuse de telles sortes que de longues colonnes de marche peuvent les emprunter sans faire de pause. Les divers ponts correspondants au passage de la Semois sont en fer ou en pierre ». Spemann note toutefois en guise d’avertissement que la reconnaissance a été réalisée dans des conditions optimales puisqu’il n’avait plus plu depuis longtemps, ce qui rendait les routes extrêmement sèches. Seul point négatif des observations de l’officier allemand, ce dernier constate que le ravitaillement des troupes chez l’habitant sera rendu difficile par la faible densité et la pauvreté des localités². En dehors de ces considérations, la région sera traversée « sans difficultés » du moins « si elle n’est pas défendue par l’ennemi ».

Spemann envisage alors le type de résistance que l’armée française pourrait opposer sur la Semois. Il pense que celle-ci sera nécessairement fortement limitée par la profondeur de la vallée et l’étendue des bois qui bordent ses versants sud, notamment à hauteur de Membre, Dohan et Herbeumont. Il n’est pas envisageable à son avis de tenir dans ces conditions une position défensive parfaitement unie tout au long de la rivière car une attaque générale

envisage des combats entre soldats français et allemands sur une portion limitée de la Semois entre Arlon et Florenville. SHD/DAT, 7N 1812, MEUNIER (capitaine d’artillerie), *Etude sur la vallée de la Semoy* (entre Arlon et Florenville), octobre 1880.

¹ C’est-à-dire la fameuse ligne projetée entre le village belge de Muno et la commune française de Messempré, qui rencontre d’ailleurs à cette époque l’opposition du Génie français. Voir supra notre chapitre sur la jonction Stavelot – Malmédy et les protestations françaises.

² Cette même observation avait conduit le général Chazal en 1870 à exiger le ravitaillement des troupes belges qui bivouaquaient dans la région.

allemande finirait toujours bien par percer en quelque endroit, ce qui mettrait ainsi en danger toute la position et forcerait les Français à se replier. Spemann pense donc que si les Français adoptent la défensive de ce côté, les Allemands doivent plutôt s'attendre à l'envoi de faibles contingents destinés à ralentir le passage de la rivière. Une défense efficace se prêterait beaucoup mieux quelques kilomètres en arrière sur les cours de la Chiers et de la Meuse. Comme l'étude n'exclut cependant pas la présence de troupes françaises sur la Semois, Spemann dresse ensuite un portrait détaillé du réseau des voies secondaires pour chacun des cinq axes routiers envisagés plus haut. Au moyen de ces « Seitengewegen », les soldats allemands pourraient chercher à contourner efficacement les positions ennemies. Sont également reconnues les positions favorables pour un duel d'artillerie avec les Français.

D'autres documents indiquent encore en 1912 que l'Etat-major allemand est loin d'évacuer à cette époque la possibilité d'une offensive française dans le sud Luxembourg vers la région de l'Eifel. Souvenons-nous qu'il s'agissait d'une des justifications officielles de la construction de l'*Ahrthalbahn* prolongée vers Saint-Vith et Malmédy : amener des troupes allemandes vers cette portion de la frontière allemande insuffisamment défendue. Dans ce cadre, l'entrée en Belgique n'aurait donc lieu qu'après un reflux des Français. Deux mois avant que la reconnaissance de la Semois soit réalisée par Spemann, un « jeu de guerre » de l'*Eisenbahnabteilung* envisage précisément cette hypothèse. Parmi les trois scénarios proposés, l'exercice numéro deux envisage les suites à donner à une offensive française dans l'Eifel :

« Après une victoire décisive dans l'Eifel, l'armée allemande poursuit les Français. En deuxième ligne marchent les Ier, IVe, XIe et XVIIIe corps d'armée. L'ennemi a dans sa retraite détruit les lignes de Saint – Vith – Reuland, Pronsfeld – Lommersweiler et toutes les voies à l'ouest de la frontière allemande »¹.

L'exercice périlleux pour l'*Eisenbahnabteilung* consiste non seulement à reconstruire le réseau allemand mais aussi le réseau belge détruit par les troupes françaises en retraite.

Dans les archives luxembourgeoises, dans un dossier consacré à l'espionnage et aux menées pangermanistes dans le Grand-Duché, figure un document « Streng Geheim » à en-tête et cachet du ministère de la Guerre prussien. Ce document anonyme daté du 13 janvier 1914 aurait été envoyé le 15 janvier 1914 à la *Kaiserliche Festungsinspektion Metz* qui l'aurait

¹ BA-MA, Nachlaß Groener, N46/105, *Eisenbahnkriegspiel*, juin – juillet 1912.

réceptionné le même jour, si l'on en croit un cachet dans le coin supérieur droit émanant de ladite inspection. Nous ignorons la raison pour laquelle ce document se trouve dans les archives luxembourgeoises. A-t-il été subtilisé par un espion ? L'objet du document est en soi très important car il concerne un projet d'établissement de « positions fortifiées » au nord de Metz le long de la ligne de chemin de fer Thionville – Sierk – Saarburg [en Lorraine¹] – Trêves – Malmédy². Quoique nous ayons des doutes sur son authenticité car il pourrait s'agir d'une tentative d'intoxication à destination du Gouvernement luxembourgeois, les considérations exposées dans ce document sur la possibilité d'une offensive française à travers les Ardennes belges sont néanmoins crédibles et mériteraient indéniablement des recherches supplémentaires de notre part. Nous avons vu en effet qu'au cours du mois de mai 1914, une conversation a lieu entre le Roi Albert et l'attaché militaire allemand concernant le danger d'une percée française vers la Semois³.

Joffre n'a jamais caché dans ses mémoires son souhait de passer par la Belgique, quitte à violer la frontière belge préventivement. Si l'épisode de janvier-février 1912 au cours duquel il en est dissuadé est bien connu⁴, l'historiographie est plus discrète sur le fait qu'en août 1914, la France fut sur le point d'endosser la responsabilité de cette violation. En effet, dans la soirée du 2 août, avant même de connaître l'ultimatum allemand à la Belgique⁵, Joffre met en route avec l'aval du Gouvernement français le plan XVII dans sa variante n° II prévoyant

¹ A ne pas confondre avec Sarrebourg.

² ANGDL, AE 436, Espionnage (rapports ; lois) – menées pangermanistes (1911-1915), « Verfügung betreffend Anlage und Ausbau von befestigten Stellungen auf den Linien Diedenhofen, Sierk, Saarburg, Trier, Malmédy ». Königl. Preussisches Kriegsministerium, Der Abteilungs-Chef, Major, Unterschrift unleserlich, Streng Geheim, Berlin, le 13 janvier 1914. La mention « signature illisible » indique qu'il s'agit d'une copie.

³ PH3/126, *Die Neutralität Belgiens bei Beginn des 1. Weltkrieges.- Unterlagen und Untersuchungen für die Friedenskommission des Kriegsministeriums (1906), (1913-1916) (1918-1919)*, lettre de Kübler (Bruxelles) au général major Waldersee (Berlin), personnel, le 7 mai 1914. Le rapport de Kübler est également conservé dans les archives de la légation. Voir WILLEQUET (J.) *Appréciations allemandes sur la valeur de l'armée belge...*, p. 640.

⁴ En janvier-février 1912, Joffre avait en effet exposé auprès du Gouvernement Poincaré son projet de passer par la Belgique. Ce dernier l'en avait cependant dissuadé pour conserver l'alliance anglaise. Une visite du général Wilson le 27 novembre 1912 le confirme dans ce choix. BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne...*, p. 462-463 ; JOFFRE (J.), *Mémoires du Maréchal Joffre (1910-1917)*, Paris, Plon, 1932, I, p. 125-127 ; PEDRONCINI (G.), *Stratégie et relations internationales : la séance du C.S.D.N. du 9 janvier 1912*, in *Revue d'histoire diplomatique*, 1977, n°s 1-2.

⁵ Le ministre des Affaires étrangères français est informé de l'ultimatum allemand dans la matinée du 3 août. [DDF, 3^e série, t. XI, doc. n° 644, M. Klobukowski, Ministre de France à Bruxelles, à M. Viviani, ministre des Affaires étrangères, 3 août 1914, 8h20 (reçu : 9h)]. La veille Klobukowski écrivait encore : « Bien que le Gouvernement belge n'ait reçu de la légation allemande aucune déclaration officielle, il semble avoir tout apaisement de ce côté. Je suis en tout cas en mesure d'affirmer qu'il n'a pas examiné si, en cas d'une agression allemande, il ferait appel aux garanties de sa neutralité : cette absence de déclaration de la part de l'Allemagne et d'autre part cette tranquillité de la Belgique donnent ici créance au bruit de quelque connivence entre ces deux pays ». DDF, 3^e série, t. XI, doc. n° 586, M. Klobukowski, Ministre de France à Bruxelles, à M. Viviani, Ministre des Affaires étrangères, le 2 août 1914, 12h05, 13h22 (Reçu 14h, 15h30)

qu'une partie des troupes françaises pénétrerait dans le Luxembourg belge pour aller à la rencontre des Allemands :

« Dans la matinée du 2 août, la nouvelle de la violation de la Belgique était parvenue à Paris : si elle était confirmée [souligné par nous], elle présentait un intérêt tout particulier, car elle paraissait indiquer un prolongement de l'action ennemie largement au nord de la région de Verdun. Dès le début de l'après-midi, nous reçûmes des précisions telles sur les forces allemandes au nord de la ligne Thionville-Verdun, que la violation du Grand-Duché ne pouvait plus être mise en doute. Ainsi, de par la volonté de l'ennemi, et conformément aux termes mêmes de notre déclaration à M. Eyschen, un nouveau théâtre d'opérations nous était ouvert ; bien plus, la présence d'éléments du VIII^e corps allemand signalée dans la région de Malmédy pouvait laisser prévoir que le champ de bataille de Belgique ne tarderait sans doute pas à s'ouvrir également devant nous. J'entrevois dès lors la possibilité de la manœuvre à travers la Belgique qui m'avait toujours paru la plus avantageuse [souligné par nous], et dont j'avais entretenu le gouvernement dès le mois de février 1912. Cette probabilité, et en tout cas, la possibilité d'agir par le Luxembourg dès maintenant acquise, entraînait évidemment une modification au plan de concentration, en reportant vers le nord le centre de gravité de nos forces de gauche. (...) Dès le 2 au soir, je donnai l'ordre d'exécuter cette variante »¹.

Bien entendu, la mobilisation ne signifie pas encore le franchissement de la frontière adverse. Les troupes de couverture destinées à protéger cette mobilisation avaient d'ailleurs reçu des ordres très précis pour ne pas risquer de franchir la frontière de Belgique. Dès le 30 juillet 1914, le ministre de la Guerre Messimy ordonnait à ces troupes « pour des raisons diplomatiques » de conserver une distance approximative de dix kilomètres des frontières belges, luxembourgeoises et allemandes². A propos de cette décision Joffre écrit :

« La question des 10 kilomètres était venue compliquer la situation, car nous avons dû abandonner des positions que nous serions sans doute obligés de reprendre plus tard au prix de luttes coûteuses. Or, la situation générale me paraissait suffisamment éclaircie pour qu'il fût possible de reprendre pied dans cette zone interdite. J'exposai mon point de vue au ministre. Mais, en raison des assurances renouvelées que le gouvernement français avait données aux cabinets de Bruxelles et de Luxembourg, aussi bien que de l'incertitude de la situation diplomatique, M. Messimy estima qu'il était plus nécessaire que jamais de n'avoir aucun incident de frontière ; il lui parut seulement possible de réduire à 2 kilomètres la bande frontière interdite. Il me promit d'ailleurs de soumettre la question au Conseil des ministres »³.

¹ JOFFRE (J.), *Mémoires du Maréchal Joffre (1910-1917)*, Paris, Plon, 1932, I, p. 231-232.

² DDF, 3^e série, t. XI, doc. n° 333, M. de Messimy, Ministre de la guerre, à MM. Les généraux commandant les 2^e, 6^e, 7^e, 20^e, 21^e corps d'armée, Paris, 30 juillet 1914, 16h55

³ JOFFRE (J.), *Mémoires...*, I, p. 230-231.

Il semble que les doléances de Joffre aient été bien accueillies par les ministres. Une note de Messimy envoyée le 2 août 1914 à 10h30 demande aux généraux commandant le corps de cavalerie (Mézières) et le 2^e corps d'armée (Louppy et Amiens) de rester à une distance de deux ou trois kilomètres de la frontière franco-belge, afin de ne pas créer d'incident de guerre¹. Mais en début d'après-midi, diverses nouvelles annoncent la violation du Grand-Duché de Luxembourg et des franchissements de frontière à hauteur de Longwy et Cirey. Toujours d'après Joffre, « ces circonstances parurent sans doute déterminantes au gouvernement français, car, dès 14 heures, le général Belin reçut du ministre un coup de téléphone lui faisant connaître que le gouvernement 'rendait au général commandant en chef *liberté absolue* de mouvement pour l'exécution de ses prévisions, fussent-elles conduire au franchissement de la frontière allemande' »². Même si le terme de « frontière belge » n'est pas employé, rien ne semble s'opposer désormais à un mouvement français dans les Ardennes belges. Joffre peut donc enclencher dans la soirée la variante belge de son plan en toute quiétude alors qu'il ne possède encore aucune certitude concernant le franchissement de la frontière belge. Néanmoins, malgré la liberté totale qui lui est donnée, Joffre choisit habilement de laisser aux Allemands « l'entière responsabilité des hostilités » : « En conséquence, et jusqu'à nouvel ordre, la couverture se bornera à rejeter au-delà de la frontière toute troupe assaillante, sans la poursuivre plus loin et sans entrer sur le territoire adverse »³. On comprend bien que Joffre veuille à tout prix éviter d'être désigné comme l'agresseur, d'autant plus qu'il sait qu'à l'Est la mobilisation russe travaille pour lui. Que se serait-il passé alors si l'Allemagne – sans l'aiguillon que constituait son plan de *handstreich* sur Liège – était restée dans l'expectative le long de la frontière belge ? Joffre, pris en tenaille entre les impératifs d'une possible alliance avec Londres et sa promesse faite à Moscou de déclencher

¹ « Il est absolument nécessaire en l'état diplomatique actuel de n'avoir aucun incident sur la frontière franco-belge et par suite de ne s'en rapprocher qu'à une distance de 2 à 3 kilomètres. Aucun élément, aucun poste, aucune patrouille, aucune reconnaissance ne devra en conséquence dépasser vers le Nord-Est une ligne générale marquée par Mont-Saint-Martin, Cosnes, Tellancourt, Villancy, Epiez, Othe, Grand-Verneuil, Avioth, Breux, Herbeval, Sapogne, Auflance, Mogues, Tremblois, Matton, Pure, Escombres, Pouru-aux-Bois, La Chapelle, Bosseval, Gespunsart, Hautes-Rivières, Linchamps, Hautes-Buttes, Hargnies, limites de la garnison de Givet, puis à l'Ouest la route longeant la Meuse jusqu'à Fumay, la route Fumay, Rocroi, Eteignères, Signy-le-Petit ». *DDF*, 3^e série, t. XI, doc. n° 569, Messimy, ministre de la Guerre aux généraux commandant le corps de cavalerie (Mézières), le 2^e corps d'armée (Louppy et Amiens), Paris, 2 août 1914, 10h30.

² JOFFRE (J.), *Mémoires...*, I, p. 231.

³ *DDF*, 3^e série, t. XI, n° 594, le Général Joffre, Chef d'Etat-major général de l'Armée, aux Généraux commandant les 2^e, 6^e, 20^e, 21^e, 7^e corps d'armée et le corps de cavalerie, 2 août 1914, 17h30 ; JOFFRE (J.), *Mémoires...*, I, p. 231. D'après ses souvenirs, le 4 août à 8H45, Messimy adresse aux corps de couverture et de cavalerie l'ordre formel de ne pas pénétrer en Belgique. MESSIMY (Adolphe), général, *Mes souvenirs. Jeunesse et entrée au Parlement. Ministre des colonies et de la Guerre en 1911 et 1912 : Agadir. Ministre de la Guerre du 16 juin au 26 août 1914*, Paris, Plon, 1937, p. 288-289.

une offensive immédiate, aurait-il laissé dans ses starting-blocks la Ve armée¹ et surtout le corps de cavalerie Sordet² ? C'est peu vraisemblable.

¹ Dans ses mémoires, Lanrezac commandant la Ve armée indique que jusqu'à la dernière minute, il ne connaît pas exactement le plan de Joffre. « Il est certain que le général Joffre n'acceptera jamais d'écouter les avis ou les demandes d'explications de ses lieutenants, qu'il e bornera à leur prescrire des mouvements sans rien leur dire du but qu'il se propose ». LANREZAC (Général), *Le plan de campagne français et le premier mois de la guerre (2 août-3 septembre 1914)*, Paris, Payot, 1920, p. 65.

² L'instruction secrète du 7 février 1914 fixait au corps de cavalerie la mission suivante : « Cette instruction prescrivait au corps de cavalerie de se rassembler vers Montmédy, afin d'appuyer le IIe corps d'armée si les Allemands tentaient un mouvement offensif par la Woëvre septentrionale, et, au contraire, si la neutralité belge était violée par l'Allemagne, de pénétrer sans retard en Belgique, 'de se porter à la rencontre des colonnes ennemies plus spécialement de celles qui s'avanceraient par le Luxembourg belge, au sud de la région difficile d'Houffalize – Saint-Hubert, afin de les reconnaître et de les retarder', en utilisant comme soutien tout ou partie du 45^e régiment d'infanterie, tandis que le 148^e se porterait à la garde des ponts de la Meuse, entre Namur et la frontière. L'instruction indiquait également le rôle des armées voisines : la IIIe armée 'qui devait arrêter les troupes débouchant de Metz', la Ve armée 'qui, largement articulée de Sainte-Menehould à Rethel, devait soit opérer immédiatement au nord de la IIIe en se portant dans les directions de Thionville et de Luxembourg, soit déboucher en Luxembourg belge par les régions de Florenville et de Neufchâteau. (...) Dans le cas d'un mouvement de la Ve armée par le Luxembourg belge, le corps de cavalerie aurait, après avoir reconnu et retardé les colonnes adverses, à se replier sur le flanc gauche de cette armée, avec mission de la couvrir contre tout mouvement ultérieur de l'ennemi qui chercherait à s'étendre plus au nord pour l'envelopper'. » Elle était complétée par l'instruction du 9 mars 1914 établie par le général commandant le corps de cavalerie. Le commandant du corps de cavalerie estimait nécessaire, « afin de faciliter le débouché du corps de cavalerie soit vers l'est, en direction de Montmédy, soit vers la Belgique, en direction de Florenville-Neufchâteau, de le rassembler le plus tôt possible dans la région de Sedan ». BOUCHERIE (M.) colonel, *Historique du corps de cavalerie Sordet, rédigé sous la haute direction du général Sordet par le colonel Boucherie*, Paris, Limoges, Nancy, Charles-Lavauzelle, 1923, p. 13-14

III Conclusion finale

En essayant de définir l'objectif de cette thèse, nous avons d'abord eu l'intention de moderniser quelque peu les conceptions vieillissantes de « l'espace » et de la neutralité belges d'avant 1914 en employant de nouveaux angles de recherche. L'analyse de l'infrastructure ferroviaire de la Belgique en relation avec sa politique de défense et son statut de neutralité fut un premier angle d'approche, complété bien entendu par l'étude des réseaux voisins des frontières belges. L'analyse détaillée des plans de guerre prusso-allemands et français dans leur relation avec le territoire belge fut notre seconde approche. Nos conclusions reflèteront naturellement l'apport de ces deux axes de réflexion et souligneront, si besoin en était encore au terme de notre travail, les liens permanents et étroits qui unissent ces deux problématiques.

Dans le domaine si particulier des chemins de fer, nous avons cherché à déterminer si les deux grandes puissances limitrophes de la Belgique avaient mis en place, dès l'apparition du rail comme outil militaire, une politique ferroviaire spécifique susceptible d'influencer la traversée de son territoire en temps de guerre. Par analogie, nous nous sommes posé les mêmes questions du côté belge : les gouvernements et souverains successifs, les dirigeants militaires ont-ils cherché durant la longue période allant de la construction des premières lignes à la Grande Guerre à empêcher que le réseau ferroviaire national ne devienne un jour l'objet des convoitises franco-allemandes ? Par le biais de ces deux interrogations, il s'agissait pour nous de chercher des réponses à des questions plus larges : la Belgique a-t-elle tenu à demeurer aux yeux des Puissances une barrière neutre et dissuasive, principe de 1815 que les Cours du Nord étaient parvenues à conserver en 1831 moyennant quelques adaptations, ou une autre logique défensive a-t-elle progressivement remplacé celle de la « Barrière » ? Les puissances ont-elles, à court ou à long terme, reproché à la Belgique ses choix défensifs ? C'est l'évolution de ces conceptions de « l'espace belge » que nous désirions étudier, ses liaisons avec les impératifs du développement économique du Royaume et avec le climat général de l'équilibre européen.

Dès l'indépendance de la Belgique, la défense du territoire et des frontières belges est immédiatement subordonnée à l'évolution économique du pays. Le traité des XXIV articles venait à peine d'entrer en vigueur que le commandement du Génie belge devait adapter son programme à celui dicté par le département des Travaux publics. Ce dernier se met lui-même au diapason des intérêts commerciaux du sillon économique Sambre-Meuse en pleine

expansion. La lettre envoyée par le ministre de la Guerre, le général Anoul, à son collègue des Travaux publics en février 1854 à propos de la possible prolongation de la ligne du Grand-Luxembourg vers la France, résume bien la position malaisée faite au Génie belge durant les premières années d'existence du pays :

« Lors de la construction des premiers chemins de fer sur le continent, les conseils de guerre de toutes les puissances comprirent tous aussitôt l'influence que ces voies nouvelles de communication devraient exercer sur les opérations stratégiques des armées. Les directions à donner à ces chemins, les points où ils devaient atteindre la frontière ont fait l'objet de leurs préoccupations les plus constantes. Les conseils de guerre ne laissent aboutir les voies ferrées qu'à des forteresses, et ils veillent avec soin à ce que leur tracé, aux abords des lieux fortifiés, ne nuise pas à la force de ceux-ci. En un mot, le soin de la défense nationale n'est jamais ni sacrifié ni compromis. En Belgique, les choses se sont passées bien différemment : ici le soin de la défense a été presque complètement sacrifié, si bien que la capitale même se trouve aujourd'hui non seulement ouverte aux entreprises régulières d'une armée pourvue de tout, mais en butte, et le Gouvernement avec lui, aux violences d'un coup de main imprévu. La France, pour ne citer que ce côté, peut pénétrer dans le cœur du pays sans rencontrer ni Tournay, ni Mons, ni Charleroy »¹.

Ce milieu du XIX^e siècle constitue en effet l'époque privilégiée des brèches économiques faites dans les anciennes frontières militaires. La Belgique en tant que « pays frontière » en pleine phase d'industrialisation, en tant que « carrefour commercial » mais paradoxalement et simultanément « barrière » supposée entre la France et la Confédération Germanique, est sans doute l'exemple le plus emblématique des interrogations du Génie sur la grande révision des conceptions défensives imposée par les développements ferroviaires en cours. Quoiqu'en ait dit le général Anoul, cette mise de côté des intérêts de la défense au profit de ceux de la croissance économique nous paraît largement semblable à l'étranger, du moins dans les premiers temps. Mais il est vrai que la tension grandissante entre la Prusse et la France et surtout la perspective d'une guerre de revanche après 1870 conduiront bientôt les milieux militaires de ces deux pays à s'immiscer davantage dans le développement et la gestion de leurs chemins de fer pour les besoins de la mobilisation. Si la première période de construction des chemins de fer européens est indéniablement frappée du sceau du libéralisme

¹ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Anoul à De Brouckère, Bruxelles, le 4 février 1854.

débridé, la période qui suit la guerre franco-allemande est marquée dans le *Reich* par le retour en force de l'Etat et une vaste politique de centralisation et d'étatisation des chemins de fer pour les besoins économiques de l'Allemagne réunifiée. Cette transition ne se fera pas sans difficultés. La France tire pour sa part les leçons de sa défaite en 1870 pour s'entendre avec les grandes compagnies, principalement celle du Nord et celle de l'Est, en vue de systématiser sa procédure de transport de troupes vers la frontière.

Il faut toutefois relativiser l'image caricaturale selon laquelle tous les projets ferroviaires français et allemands ont été subordonnés après 1870 aux seuls intérêts de la mobilisation. L'image commune d'une course aux armements conduisant inéluctablement les Puissances au drame de 1914 reste très présente dans les esprits. L'erreur de l'historien influencé par cette image serait d'en inférer qu'une course parallèle à celle aux armements se déroule dans le domaine des infrastructures ferroviaires et que tout est entrepris en Allemagne comme en France pour construire des chemins de fer permettant de gagner du temps sur l'adversaire². Si l'on se laisse hypnotiser par cette idée, la tentation est dès lors grande de chercher derrière chaque ligne de chemin de fer des objectifs militaires, même s'ils sont absents³. Dans bien des cas les lignes construites ne le sont qu'en fonction d'intérêts économiques locaux ou régionaux. L'amélioration de ces lignes à des fins militaires ne viendra généralement qu'en second lieu, par le doublement des voies ou l'adjonction de quais militaires. Ces suppléments ne sont d'ailleurs pas toujours acceptés de gaieté de cœur par les compagnies exploitantes ou même par le département des Travaux publics. En Belgique aussi on assiste après la guerre franco-allemande à une reprise en main du réseau ferroviaire par une politique d'étatisation comme en témoigne le rachat du Grand-Luxembourg et bientôt de la majorité des autres lignes du pays. Toutefois, la grande différence avec les deux puissances voisines est que jamais ne fut mis en place un programme de gestion militaire du réseau, ni même un plan de transport de l'armée belge, ce que regretteront d'ailleurs amèrement certains officiers à l'aube de la Grande Guerre. La reprise en main du réseau par l'Etat après 1870 revêt donc un caractère purement économique.

² MITCHELL (Allan), *The Great Train Race: Railways and the Franco-German Rivalry, 1815-1914*, New York and Oxford, Berghahn Books, 2000.

³ STEVENSON (David), *War by Timetable. The Railway Race before 1914*, in *Past and Present*, n° 162, février 1999, p.163-194 ; VAN CREVELD (Martin), *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge, Cambridge University Press, 1977.

Nous devons rappeler avec force l'étroite marge de manœuvre laissée par les impératifs économiques aux entrepreneurs, aux localités désireuses d'accueillir le chemin de fer, mais aussi aux militaires soucieux de la sécurité de leur pays. Qu'elle soit construite sur initiative de l'Etat ou par une entreprise privée, la ligne de chemin de fer doit d'abord être rentable sur le plan économique. Au sein des commissions mixtes opposant ingénieurs civils et ingénieurs militaires, les disputes à propos des projets ferroviaires ont le plus souvent pour origine l'étroitesse des marges financières. Partout, les compagnies privées cherchent en premier lieu à générer des bénéfices et par conséquent à contourner les contraintes liées à la défense du territoire qui réclament souvent des dépenses supplémentaires dans l'établissement d'une ligne. L'Etat lui-même cherche surtout à développer sa puissance commerciale ou du moins à conserver un budget équilibré. Faut-il le dire, les exigences militaires sont rarement en phase avec la recherche du profit ou même d'un quelconque équilibre budgétaire. Cette problématique de l'incompatibilité des intérêts privés avec les intérêts militaires belges apparaît pour la première fois au grand jour en Belgique en 1869 lors de la « crise ferroviaire franco-belge » au cours de laquelle Frère-Orban dénonce le pouvoir exorbitant qu'une compagnie étrangère est sur le point d'acquiescer sur les voies de communication du pays.

Quarante années plus tard, la construction de la ligne Remagen – Malmedy traversant l'Eifel d'est en ouest est également riche d'enseignements sur les rapports ambigus qui peuvent exister entre les intérêts économiques et les intérêts militaires. Nos recherches démontrent que la jonction Stavelot – Malmedy est d'abord réclamée par des intérêts économiques. C'est lorsqu'il est question de prolonger la ligne de l'Ahr vers la frontière belge en direction de Weywertz – Malmedy et du camp d'Elsenborn que la jonction belgo-allemande acquiert subitement aux yeux de l'*Eisenbahnabteilung* une grande importance stratégique. Mais contrairement à ce qu'a pu affirmer la propagande franco-anglaise avant, pendant et après guerre⁴, la *Vennbahn* n'est pas construite au XIXe siècle en fonction d'intérêts militaires. Quant à la fameuse ligne Tongres – Gemmenich – Aix-la-Chapelle construite pendant la guerre mais déjà en projet avant celle-ci, elle répond à des intérêts économiques anciens. Il n'est jamais entré dans l'intention du Gouvernement allemand avant 14-18 d'établir cette ligne dans la perspective d'une guerre future pour contourner la PFL en franchissant la Meuse en aval de Visé. Il s'agit tout simplement de construire un axe économique belgo-allemand

⁴ BOULGER (Demetrius C.), *A further object lesson in German plans*, in *Fortnightly Review*, février 1914 ; PRATT (Edwin A.), *The Rise of Rail-Power in War and Conquest, 1833-1914, with a Bibliography*, Londres, P.S. King and Son, 1915, p. 288-294; ENGERAND (F.) (Député du Calvados), *Le secret de la frontière* (1815-1871-1914), Paris, Ed. Bossard, 1918, p. 191-192.

supplémentaire afin de désengorger le trafic sur la ligne de la Vesdre qui est régulièrement saturée.

La révolution ferroviaire est aussi présentée au départ, sous l'influence des théories universalistes françaises, comme une forme de libération des anciens carcans militaires enserrant les villes et les Etats. Ces théories ont leurs adeptes en Belgique, milieux libéraux ou antimilitaristes qui condamnent jusqu'à l'existence même des fortifications étouffant les centres urbains. Plus pragmatiquement, le problème majeur des fortifications dénoncé très tôt par des stratèges renommés est qu'elles condamnent les armées à rester statiques en agissant comme des aimants. Un problème que Napoléon avait bien mis en évidence au cours de ses campagnes. L'autre problème et non des moindres pour des petits pays comme la Belgique est qu'ils ont tendance à disséminer leurs forces dans les forts et à diminuer d'autant les effectifs de l'armée de campagne. C'est un des principaux reproches adressés par l'Empereur d'Allemagne à Léopold II lorsque la Belgique décidera plus tard de fortifier la ligne de la Meuse : « Mais je ne voudrais pas attendre jusque là, pour attirer l'attention de Votre Majesté sur une autre question d'intérêt commun pour la Belgique comme pour l'Allemagne : je veux parler de l'augmentation de l'armée belge. Cette question est à mes yeux plus importante que celle des places fortes qui ne protègent que leur emplacement en y retenant l'armée tandis que la force insuffisante de l'armée laisse le pays à découvert »⁵.

C'est sous l'influence combinée de ces nouvelles théories et d'une certaine forme de fatalisme de la part du Génie belge que, contrairement à la logique de la Barrière qui a prévalu jusqu'alors, on ne cherche plus en Belgique à contrôler systématiquement toutes les voies de communication pénétrant sur le territoire national. L'apparition à la fin des années 1830 puis le développement dans les années 1840, 1850 et 1860 du réseau ferroviaire belge soulèvent à ce moment très peu de craintes d'ordre stratégique de la part du gouvernement, de l'armée ou du Roi lui-même. Les premières jonctions ferroviaires réalisées avec l'Allemagne en 1843 et avec la France à partir de 1846 sont largement soutenues tant par les milieux politiques et économiques que par la Couronne, sans presque aucune considération pour le gain logistique que ces voies pourraient un jour faire gagner à une armée en marche à travers le territoire belge. Si des objections sont bien formulées çà et là par le Génie lors de l'arrivée des premiers chemins de fer dans le rayon des places fortes, elles ne parviennent pas pour autant à vaincre

⁵ MAEB, IND, III, Guillaume Ier à Léopold II, le 17 mai 1887.

la volonté des édiles locaux de réduire au maximum les anciennes servitudes militaires. Il s'agit d'un processus très rapide en Belgique. L'analyse successive des procès verbaux des commissions militaires belges de 1851, 1853 puis 1856 le démontre. Alors qu'au cours des deux premières commissions, il est encore question de maintenir un grand nombre de forteresses sur la frontière face à la France, trois ans plus tard l'établissement du camp retranché d'Anvers et la démolition subséquente faute d'effectifs des forteresses méridionales sont acceptés par les généraux belges comme un mal nécessaire. Les longs débats qui ont lieu avant le vote de 1859 et les déclarations du général Chazal par la suite prouvent que le ministre de la Guerre de Léopold Ier est plus ou moins décidé au fil du temps à concentrer l'entièreté de la défense belge à Anvers. Peut-on encore dans ce cas parler d'une « Barrière belge » dans le sens qu'ont voulu lui donner les Puissances de la Sainte-Alliance en 1831 pour ne pas bouleverser complètement l'ordre de Vienne ?

Il faut croire que cette épine oubliée dans le pied de la politique étrangère belge n'est pas totalement indolore puisqu'en 1858 le ministre belge des Affaires étrangères le baron de Vrièrre demande au « Grand frère » anglais si les choix stratégiques faits par la Belgique ne risquent pas de rencontrer tôt ou tard l'opposition des garants à cause de la convention des forteresses. La réponse de l'ambassadeur anglais n'est pas celle espérée par Bruxelles. Howard de Walden conseille en effet à son interlocuteur de faire une démarche officielle auprès des autres Puissances garantes et de leur poser la question. L'absence d'un blanc-seing de Londres sur cette question délicate comme la perspective de devoir ressusciter au sein des Cabinets européens le fantôme de la convention mort-née n'enchantement pas les Belges. Ceux-ci préfèrent postposer cette démarche, peut-être à l'année suivante puisque le budget pour le camp retranché d'Anvers rencontre de toute façon, cette année-là encore, l'hostilité de la majorité des députés à la Chambre. A notre connaissance, une telle démarche auprès des Puissances pour les sonder sur l'opportunité de transformer le système défensif belge n'a finalement jamais eu lieu. Et puisque nul n'a contesté à la Belgique le droit de concentrer sa défense à Anvers, celle-ci a *de facto* gravé dans l'airain son droit d'élever des forteresses sans l'aval des autres Puissances, droit qui lui avait pourtant été formellement contesté par les Cours du Nord au tout début de son indépendance, à l'occasion de la polémique sur les forts de Campine. Malgré cette prise d'assurance, la Belgique sera encore particulièrement soucieuse de sonder à nouveau les Puissances en 1887 lorsque sera prise la décision de fortifier la Meuse. C'est dans ce sens que nous interprétons les démarches multiples de Brialmont auprès des attachés militaires français et allemands. Il n'est pas

impossible qu'il ait été chargé personnellement par Léopold II de rassurer les deux puissants voisins sur les intentions belges.

Entre 1859 et 1869, nous avons identifié une période de battement au cours de laquelle tout porte à croire que la logique d'une concentration absolue à Anvers va définitivement l'emporter sur les dernières forteresses belges. Le choix des Belges de concentrer leurs défenses à Anvers n'agréa au fond ni à Napoléon III ni à Moltke, qui préfère à cette époque un appui belge sur la Meuse. Cela prouve que le choix stratégique imposé aux Chambres et à l'Armée par le binôme Chazal – Léopold Ier est le plus conforme aux principes de la neutralité et de la souveraineté du pays, à condition bien entendu de pouvoir toujours compter sur l'appui anglais, ce dont Léopold Ier ne doute pas à cette époque en raison de ses liens privilégiés avec la Couronne d'Angleterre. La mort de Léopold Ier comme la montée en puissance de la Prusse bouleversent cependant les cartes du jeu européen alors que le camp retranché d'Anvers vient tout juste d'être achevé. En 1868, la perspective d'une guerre franco-allemande fait dire au ministre de la Guerre, le général Renard, qu'il n'a jamais été question d'abandonner la ligne de la Meuse et qu'il faudra songer bientôt à moderniser Liège et Namur, mais aussi à revenir sur le choix malheureux de démanteler Huy. Un an plus tard, le premier directeur des opérations militaires, le général Brialmont, rappelle à la mémoire des officiers du corps d'Etat-major un aspect essentiel à ses yeux du devoir des neutres. Selon l'interprétation qu'il donne des traités de 1831-1839, la Belgique ne doit pas uniquement songer à se protéger d'un investissement d'Anvers ; il est même fort probable que dans une guerre à venir les Belges seront uniquement confrontés à une simple traversée des belligérants, raison pour laquelle ils doivent, en complément du camp retranché d'Anvers, chercher à interdire l'utilisation de leurs voies de communication et particulièrement de leurs voies de chemin de fer. C'est en somme une nouvelle logique de barrière dissuasive qui s'installe car le Génie belge conçoit à cet effet un plan ambitieux : interrompre toutes les lignes de chemins de fer qui livrent un accès direct au territoire belge depuis l'étranger. En 1870, ce plan est fidèlement appliqué. Tous les détachements que peut fournir le Génie sont ainsi envoyés aux quatre coins du pays. Même les portions de frontière moins directement menacées par la France et la Prusse comme les nœuds de Liège ou Saint-Trond sont surveillées par un détachement prêt à faire sauter les lignes en cas de danger. Après quelques hésitations au sein du quartier général belge établi à Bruxelles, la même logique finit par s'appliquer également au réseau routier. Selon le ministre des Affaires étrangères, le baron d'Anethan, le rôle de l'armée belge ne peut se cantonner à une position d'observation au cœur

du pays ; l'armée doit également désarmer tous les hommes en armes, corps constitués ou unités débandées, qui feront mine de vouloir utiliser les routes belges. Le ministre des Affaires étrangères pense que la crédibilité de la neutralité belge est à ce prix.

L'on connaît les difficultés rencontrées alors par l'armée pour arriver en temps, en heure et en nombre sur la Semois et dans l'entre-Sambre-et-Meuse comme les conséquences du manque d'expérience des détachements du Génie belge dans leurs préparatifs à la frontière. Le « miracle de 1870 » ne se reproduira plus !, affirment après le conflit le baron Auguste Lahure et quelques mauvaises langues. Face à ce constat de semi-échec, la logique de la Barrière va subir de nouvelles transformations. La cheville ouvrière de ces modifications est le général Brialmont devenu inspecteur général des fortifications et du corps du Génie. Selon l'ingénieur militaire, plutôt que de chercher à interdire tous les points d'entrée sur le territoire national, il suffira de dissuader la France et l'Allemagne de traverser la Belgique en fortifiant la Meuse, voie de passage obligée des armées belligérantes. Au départ, habitué à la parcimonie des Chambres lorsqu'il s'agit de voter des budgets militaires, Brialmont conçoit en 1879-1880 un projet minimaliste de « forts d'arrêts » ou de « têtes de ponts » sur la Meuse. A Liège, à Huy et à Namur, on cherchera surtout à pouvoir battre par le feu les lignes de chemins de fer et les ponts qui permettent le passage du fleuve. Outre le rôle de forts d'arrêt, ces têtes de pont permettront aux Belges de manœuvrer en toute sécurité d'une rive à l'autre. A Liège, les dispositifs étudiés en 1869 pour intercepter les lignes traversant la cité sont remis au goût du jour. Le projet d'un fortin à élever à Ans fait par exemple partie des plans de Brialmont. Les archives du Fonds Moscou contiennent à ce sujet un grand nombre de documents qui montrent que depuis de nombreuses années des projets sont à l'étude pour compléter et moderniser les vieux ouvrages de la Citadelle et de la Chartreuse. Il ne manquait donc que l'impulsion d'un officier du Génie comme Brialmont pour tenter de les soumettre aux Chambres.

L'accueil glacial réservé au projet par les députés et Frère-Orban lui-même lorsqu'il est divulgué maladroitement par Liagre à la Chambre en 1880 n'est pas de bon augure. Dès cette époque, dans sa correspondance avec le Roi, Frère-Orban se retranche derrière le principe de concentration adopté en 1859 pour contester la légitimité du projet Brialmont. L'homme d'Etat libéral parvient ainsi à postposer de quelques années la réalisation des travaux sur la Meuse. En 1887, le changement de ministère qui a eu lieu en 1884 et le contexte international tendu – par conséquent favorable au vote de crédits militaires – permettent à Brialmont de tenir enfin

sa revanche. Non content de présenter aux Chambres un projet de « forts d'arrêts » ou de « têtes de pont », l'ingénieur militaire propose la construction d'authentiques camps retranchés sur la Meuse même s'il s'est toujours efforcé d'affirmer le contraire pour faire avaler plus facilement la pilule budgétaire aux députés belges. Nous sommes convaincus que le Roi comme Brialmont espèrent à l'époque le vote rapide d'une loi instaurant le service militaire obligatoire qui permettra de disposer des effectifs suffisants pour garnir les intervalles des forts détachés des deux positions mosanes. Le projet Brialmont est interprété par Frère-Orban, soutenu par l'avis des généraux Chazal et Eenens, comme un retour pur et simple au principe de dissémination des forces. On ne peut totalement leur donner tort. Cet avis est d'ailleurs partagé par les commentateurs étrangers. En France, en Allemagne et même en Angleterre, on s'étonne que des ceintures de forts d'une telle ampleur soient pudiquement qualifiées par les Belges de « têtes de pont » ou de « forts d'arrêt ». La grande crainte des garants est désormais que les Belges ne soient pas en mesure de défendre ces forts si coûteux ; d'autant plus que si Brialmont est parvenu à emporter le vote des Chambres, il n'a pas pu pousser jusqu'au bout l'efficacité de sa nouvelle barrière en interdisant le passage de la Meuse à Visé ou à Dinant. La trouée de la Basse-Meuse, les ponts situés dans l'intervalle Liège – Namur comme ceux situés en amont du confluent de la Sambre et de la Meuse attirent inmanquablement l'attention des commentateurs militaires. En cas de guerre, ils devraient être surveillés par des brigades prélevées sur une armée de campagne déjà faible en effectifs.

Parallèlement à ce transfert de la Barrière sur la ligne de la Meuse, le dispositif d'interruption des chemins de fer belges comme les plans d'opérations réalisés au sein de la direction supérieure du corps d'Etat-major vont suivre la même logique défensive. Dès l'achèvement des forts de la Meuse, les destructions préparées en temps de paix par le Génie belge se concentrent progressivement sur la rive droite du fleuve, à l'exception du nœud de Saint-Trond devant la trouée du Limbourg, comme s'il était désormais admis que le passage sur la rive gauche du fleuve par une armée française n'était plus envisageable, à moins de supposer une invasion totale du pays et l'investissement d'Anvers. Aidé d'un article du Professeur Luc de Vos sur le plan belge face au *Schlieffen Plan*⁶, nous avons retrouvé dans les archives du Fonds Moscou des documents de la direction supérieure du corps d'Etat-major qui attestent que l'hypothèse d'une invasion française est encore sérieusement étudiée en Belgique vers

⁶ DE VOS (Luc), *Belgien : Operationsplannungen und Taktik eines neutralen Landes*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROSS (G.P.) (dirs), *Der Schlieffen Plan. Analysen und Dokumenten*, Paderborn, Schöningh, 2007, p.293-310.

1895-1896. De même, nous avons retrouvé le plan de sabotage des 120 gares belges (évoqué par le général de Ryckel dans ses Mémoires) qui devait être déclenché en cas d'invasion caractérisée du pays et de retraite de l'armée belge sur Anvers. Le personnel des chemins de fer belges était chargé de saboter les principales lignes du pays pour ralentir l'assiégeant futur en marche vers Anvers qu'il vienne de l'est ou du sud du pays. Les documents conservés comportent des annotations qui indiquent que les dernières modifications à ce plan général de sabotage du réseau ont été faites vers 1907. Cependant, l'existence de ce plan ne doit pas oblitérer le fait qu'à partir du tournant du siècle toutes les études importantes réalisées jusqu'en 1913, par des officiers aussi importants que Ducarne, Ceulemans, de Ryckel et Galet, et que nous avons recensées dans la présente thèse, se concentrent sur la trouée du Luxembourg et négligent *de facto* la frontière française. Il est manifeste que les renseignements recueillis sur les chemins de fer allemands dans l'Eifel comme les écrits militaires français sonnait l'alarme sur ce réseau ont eu un impact important sur les conceptions des officiers belges. L'entrevue de Léopold II en 1904 avec le Kaiser comme celle du Roi Albert Ier en 1913 avec le même Guillaume II et Moltke-le-Jeune ne sont sans doute pas totalement étrangères à cette focalisation des études militaires belges sur la trouée du Luxembourg. Comme l'écrira sans détours Galet, conseiller militaire d'Albert Ier, dans ses Mémoires : « Nous dirons, nous, qu'assurément on se méfiait de l'Allemagne, et depuis longtemps ! N'avions-nous pas vis-à-vis d'elle un projet d'opérations complet ; alors que le projet contre la France était à peine ébauché »⁷.

Il est un aspect important, souligné dans cette thèse, qui peut sembler difficilement compréhensible : la différence de ton entre le département des Affaires étrangères et les études réalisées par des militaires belges. Alors que ces dernières se penchent volontiers, après l'achèvement des forts de la Meuse, sur la possibilité d'un passage allemand dans le Luxembourg, le département des Affaires étrangères est, lui, toujours soucieux de prier les officiers belges de mettre plus de neutralité dans leurs études. C'est le cas lors des conversations belgo-britanniques Barnardiston – Ducarne qui mettront en colère l'ambassadeur belge à Berlin le baron Greindl contre les méthodes des Britanniques. C'est encore le cas durant l'alerte de 1911 lorsque Léon Arendt, appuyé par Greindl, demande au directeur des opérations militaires Ceulemans de ne pas se limiter au danger allemand dans ses plans mais de produire des études équivalentes pour le cas d'une invasion française. Et

⁷ GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 39.

c'est encore du département des Affaires étrangères qu'émane à la même époque l'initiative d'organiser à la frontière française un service de renseignements pour étudier les garnisons françaises du Nord. Cette différence d'appréciation sur l'origine probable du danger qui s'explique par le conservatisme des milieux diplomatiques belges atteindra son paroxysme lors du fameux conseil de la Couronne du 2 août 1914 au cours duquel le diplomate et désormais ministre d'Etat le baron Greindl se demande s'il ne serait pas plus utile pour l'indépendance du pays, après la guerre, de se placer du côté de l'Allemagne.

L'autre conséquence des fortifications de la Meuse, en dehors de la focalisation des travaux militaires belges sur la trouée du Luxembourg, est qu'elles raviveront jusqu'à la veille du premier conflit mondial les querelles d'Etat-major concernant la position de concentration à adopter par l'armée belge. Cette tension entre les partisans d'une concentration plus rapprochée de la frontière menacée et les partisans d'une défense concentrée au cœur du pays traverse au fond toute l'histoire du système défensif belge, depuis les débats sur l'établissement du réduit national anversois jusqu'aux divergences de vues entre Selliers de Moranville, De Ryckel et Galet en août 1914. Elle se retrouvera d'ailleurs encore dans l'entre-deux-guerres avec la polémique opposant le « mur Devèze » et « la défense aux frontières » aux plans de concentration du général Prudent Nuyten. Si cet aspect de l'histoire militaire belge est bien connu, l'historiographie avait consacré jusqu'à présent peu d'attention à l'incidence des querelles internes du commandement belge sur le plan d'interruption des chemins de fer. Une rumeur apparue dans la presse militaire de l'entre-deux-guerres attribue en effet l'échec de certaines destructions ferroviaires belges en août 1914 à des manœuvres antérieures de Jungbluth et de Ryckel. L'opposition de ces deux officiers au principe des destructions, ouvertement formulée pendant la crise d'Agadir déjà, aurait été à l'origine des « ratés » du Génie belge. Cette rumeur qui puisait sa source dans les rangs mêmes de l'armée est liée à la mystérieuse absence de destruction au pont ferroviaire du Val Benoît et aux destructions manquées des tunnels de Nasproué et Halinsart, lesquels ont livré pratiquement intacte à l'envahisseur la principale voie de communication du pays, et avec elle tout le réseau intérieur belge. Ces « ratés » du Génie belge ont permis une progression fulgurante de l'aile droite de l'armée allemande pendant la guerre de mouvement. Nous pensons avoir démontré en l'occurrence l'absence de culpabilité de Jungbluth et de son bras droit de Ryckel tout en pointant du doigt le principal responsable : la réorganisation tardive du programme des destructions dans la province de Liège après la crise de 1911, alors que la campagne de presse du *Soir* « Sommes-nous prêts ? » en avait largement dénoncé les carences. Il restait certes

encore trois années au Génie liégeois pour organiser par la suite ses destructions mais il semble que ces années n'aient guère été mises à profit et que, jusqu'à la dernière minute, les effectifs nécessaires pour les détachements de destruction n'aient pas été déterminés de façon précise. A nouveau les nombreux documents sur la PFL contenus dans le Fonds Moscou permettront aux chercheurs d'approfondir à l'avenir la problématique complexe des préparatifs de défense de la PFL, à la suite des travaux déjà réalisés sur le sujet par le commandant Hautecler⁸.

A côté de l'analyse de l'évolution du système défensif belge et de ses rapports avec l'infrastructure ferroviaire, l'autre grand axe qui traverse notre thèse est l'étude des plans de guerre prusso-allemands et français et de la place qui y est consacrée à la traversée du territoire belge. Il n'existe pas de plan de mobilisation au sens moderne du terme en France et en Prusse avant 1870. En France, malgré les désirs d'annexion de la Belgique formulés par Napoléon III à partir de l'insurrection polonaise de 1863, le plan de guerre est pour ainsi dire inexistant. Cette absence de plan français permet d'ailleurs d'expliquer le désastre de 1870 et le manque total de coordination des compagnies ferroviaires durant la phase de mobilisation. En Prusse, les plans de 1840, 1852 et 1859 s'inspirent pour leur part des guerres napoléoniennes. En cas de guerre avec la France, les généraux prussiens élaborent un plan de déploiement très classique qui prévoit une concentration des armées de la Confédération Germanique sur les trois secteurs du Rhin. Dans ce plan, la Belgique pourrait bien entendu être traversée mais dans bien des cas, notamment sous le Second Empire et peut-être même déjà en 1840, la Belgique se serait probablement rangée du côté des Puissances de la Sainte-Alliance. Il serait par conséquent malhonnête de faire remonter comme le « sehr deutschfeindliche Belgier Dr. de Ridder »⁹ au plan de 1840 la préméditation allemande de violer la neutralité belge. Les plans français et allemands de 1870 n'évacuent pas la possibilité de franchir la frontière belge au cours des opérations respectives de poursuite de l'armée ennemie, mais ils ne prévoient cependant pas d'entrée de jeu la violation de la neutralité belge. Nous avons néanmoins révélé l'existence juste avant la guerre d'études stratégiques françaises importantes réalisées au dépôt de la guerre sous l'autorité du directeur du renseignement Jules Lewal. Le « projet Lewal » de 1869 connu indirectement grâce à une

⁸ MRA, Fonds Hautecler

⁹ BA – MA, RH61/140 : *Kriegsausbruch und die Stellung Hollands. Schriftwechsel. Ergänzungakte zu Bd I*, Wegerer à Foerster, Berlin, le 26 novembre 1934.

étude postérieure sur le massif des Ardennes¹⁰ est un des seuls plans d'opérations français que nous ayons retrouvé avant 1870 qui prenne en considération le territoire belge et le Grand-Duché de Luxembourg. Ce plan restera néanmoins dans les cartons du ministère et ne sera jamais appliqué.

La trouée du Luxembourg constitue une thématique transversale de notre thèse à laquelle nous avons lié nos recherches sur le développement des chemins de fer du Luxembourg afin de faire ressortir l'importance qu'a acquise cette trouée au fil des années. Au départ, la trouée du Luxembourg a une acception très étroite dans les mémoires militaires français. Ces derniers limitent leur champ d'étude aux territoires luxembourgeois et français sans inférer qu'un débordement éventuel par les Ardennes belges est à cette époque techniquement réalisable. Cette perception change après la guerre franco-allemande. Les Belges, en concentrant leur armée d'observation dans la province du Luxembourg, viennent en effet de prouver à leurs voisins que la traversée et même le cantonnement de troupes dans cette contrée réputée inhospitalière était techniquement réalisable. C'est dans ce sens qu'il faut comprendre la démarche de l'attaché militaire français auprès du Général Chazal en 1873 pour obtenir des compléments d'information sur le déploiement belge dans la province en 1870. Quelques années plus tard, le colonel Ferron, futur ministre de la Guerre français, publie anonymement dans le *Journal des Sciences Militaires* deux articles remarquables¹¹ sur une offensive allemande à travers les Ardennes au nord de Verdun. Ses articles sont plutôt novateurs à une époque où l'on craint une offensive allemande par la trouée de l'Oise et où Séré de Rivières cherche surtout à obtenir les budgets pour moderniser Dunkerque, Lille, Valenciennes et Maubeuge, maintenant que sa Barrière du Nord-Est a été construite. Ferron commence pour sa part à comptabiliser les lignes de chemins de fer utiles pour une concentration allemande face à la trouée des Ardennes et en déduit que l'opération est réalisable. A la même époque, une reconnaissance de la vallée de la Semois est réalisée par le capitaine d'artillerie Meunier qui identifie différents points de passage de la rivière. La mythique « Barrière des Ardennes » montre donc déjà des signes évidents de faiblesse.

¹⁰ SHD/DAT, 7N 1812, HARMEL (Capitaine), *Etude sur le massif des Ardennes : Ardenne – Eifel – Hunsrück* (IIIe partie : Documents recueillis à la bibliothèque du ministère de la Guerre) [ca 1891].

¹¹ Major X... [FERRON (Théophile) (colonel)], *Les chemins de fer allemands et les chemins de fer français au point de vue de la concentration des armées*, Paris, Dumaine, 1879, 40 p. (Extrait du *Journal des Sciences Militaires*, mai 1879, 5-16 juillet 1879, p. 357-380 ; Major X...[FERRON (Théophile) (colonel)], *Etude stratégique sur la frontière du Nord-Est*, in *Journal des Sciences Militaires*, janvier 1880, p. 49-68 .

C'est dans la continuité de ces premiers avertissements que vont s'inscrire les rapports alarmistes des attachés militaires français au 2^e Bureau concernant le développement des chemins de fer dans l'Eifel et le Luxembourg. La trouée du Luxembourg, limitée jadis à la route de Luxembourg à Longwy et Montmédy s'étend désormais dangereusement vers le nord. Dès les premières constructions ferroviaires dans cette région, les rapports de renseignements se succéderont sur le sujet en supputant des intentions cachées de la part de l'Allemagne. En réalité, comme nous l'avons démontré avec les cas particuliers de la *Vennbahn* et du camp *d'Elsenborn*, ces avertissements français sont largement imaginaires. Aucun plan allemand n'existe à l'époque qui prévoit une extension aussi considérable de l'aile droite de l'armée allemande. Etant donné la continuité des deux réseaux, les avertissements français sont similaires pour les réseaux de la Belgique et du Grand-Duché. La consultation des archives luxembourgeoises démontre que la France et l'Allemagne ont été bien davantage encore préoccupées de sécuriser les lignes du Grand-Duché en y réclamant la collaboration du Gouvernement et des compagnies exploitantes pour l'installation de chambres de mine sur les ouvrages d'art des jonctions transfrontalières. Transposant sans doute ses exigences concernant les lignes grand-ducales à celles du Luxembourg belge, la diplomatie française comprend un peu tard dans le cadre du dossier Malmédy – Stavelot que l'on ne peut exiger du Gouvernement belge la même servilité que du Gouvernement luxembourgeois. En mai 1904 comme en mai 1907 les tentatives françaises pour « désigner d'un commun accord »¹² avec le Génie belge les destructions à établir dans les Ardennes rencontrent un accueil glacial à Bruxelles. On frise même l'incident diplomatique. L'intérêt français pour le Luxembourg ne s'éteint pas pour la cause. Il faut souligner ici l'activité de l'attaché militaire français Victor de Duruy qui ne cesse d'attirer l'attention de ses supérieurs sur la densité du réseau ferroviaire dans l'Eifel et le Luxembourg. En revanche, en raison même de cette densité du nouveau réseau routier et ferroviaire dans les Ardennes, le même attaché considère que les Allemands n'auraient aucun intérêt à s'aventurer sur la rive gauche de la Meuse. Cette conviction est aussi celle de l'Etat-major français en août 1914. Les rapports de Duruy n'y sont sans doute pas étrangers.

La comparaison des rapports militaires sur les chemins de fer belges et luxembourgeois révèle d'autres aspects instructifs sur la perception à l'étranger de la neutralité belge. Nous avons vu par exemple qu'en 1874, dans le cadre du projet français de ligne entre Esch et Longwy, le

¹² *DDF*, 2^e série, t.X, doc. n°493, p. 798, Picquart (Ministre de la Guerre) à Pichon (Ministre des Affaires étrangères), Paris, le 8 mai 1907.

ministre président luxembourgeois Paul Servais reproche au Gouvernement allemand son hostilité à la ligne franco-luxembourgeoise en faisant valoir que des projets tout aussi importants sur le plan militaire ne suscitent aucune récrimination de Berlin dans des pays neutres comme la Belgique ou la Suisse. Cette anecdote témoigne bien à nos yeux de la plus grande confiance accordée en Allemagne à la neutralité belge si on la compare avec celle du Grand-Duché. La première est garantie totalement par l'Angleterre tandis que Berlin sait que les Britanniques ne lèveront pas le petit doigt pour faire respecter la deuxième. Le même raisonnement est tenu par le Quai d'Orsay. Qui plus est, par leurs mesures de destruction préparées dès le temps de paix, les Belges ne démontrent-ils pas leur ferme volonté d'interrompre leurs lignes de chemins de fer en cas de guerre : « Ces excavations ou plutôt, ces mines, rapporte le Vice Consul de France à Liège en 1890, sont destinées à recevoir des matières explosives qui feront sauter des blocs de rocher de façon à obstruer la voie ferrée, si en cas de guerre, les troupes allemandes profitant de la route de Malmédy tentaient de s'introduire sur le territoire belge par la vallée de l'Amblève. [...] J'ai pensé, que le renseignement pouvait présenter quelque intérêt, vu surtout les bruits qui renaissent de temps en temps d'après lesquels le gouvernement belge prendrait moins de précautions pour garantir sa neutralité contre l'invasion d'une armée allemande que contre l'entrée sur le territoire, des troupes françaises »¹³. Peut-on en dire autant des Luxembourgeois ? Même si les destructions belges dans la province du Luxembourg ont eu au final peu d'incidence sur la progression des troupes allemandes grâce aux réparations rapides des pionniers allemands, elles ont au moins eu le mérite de réaffirmer aux yeux de l'opinion publique française la volonté belge de préserver sa neutralité. La comparaison avec la situation dans le Grand-Duché est cruelle. Et il sera beaucoup reproché aux Luxembourgeois de ne pas avoir procédé en août 1914 aux destructions promises depuis longtemps tandis qu'on applaudira en France à la belle résistance belge.

La dernière grande problématique de notre thèse consista à confronter les plans français aux plans allemands à propos de la traversée du territoire belge comme opportunité stratégique. Beaucoup d'historiens ont étudié la question des plans de guerre français et allemands mais peu d'entre eux, à notre connaissance, se sont penchés sur les mécanismes précis qui ont conduit à envisager progressivement la violation de la neutralité belge comme techniquement réalisable, voire bientôt inévitable. Le débat est d'autant plus passionnant et compliqué que

¹³ SHD/DAT, 7N 1162, Courtois, Vice Consul de France à Liège, à Ribot, ministre des Affaires étrangères, Liège, le 30 octobre 1890. Le rapport est transmis au ministre de la Guerre de Freycinet, le 3 novembre 1890.

des études récentes ont largement bousculé les idées admises jusqu'à présent concernant le plan allemand à l'époque de Schlieffen. Conformément aux intentions justifiées dans notre introduction, nous n'avons pas voulu étudier dans le détail les plans français et allemands après l'épisode des conversations Barnardiston-Ducarne. Toutefois, deux épilogues permettent aux lecteurs et aux chercheurs d'avoir accès à notre « problématisation » des plans français et allemands après la retraite de Schlieffen qui a lieu quelques mois après les conversations belgo-britanniques. Nous assumons d'autant plus ce choix que la transition de 1906 se justifie à la fois sur le plan diplomatique et sur le plan militaire. D'un point de vue stratégique, l'année 1906 est en effet une année charnière puisque le plan de déploiement allemand de 1905/1906 est le premier qui prévoit un passage massif à travers la Belgique. Cette année correspond aussi à l'établissement d'un plan français, lequel pour la première fois depuis longtemps prend sérieusement en compte la violation de la neutralité belge. Comment en sommes-nous arrivés là ? Nous nous sommes efforcé de répondre à cette question dans la deuxième partie de notre thèse.

Après la guerre de 1870, la rapidité du réarmement français fait craindre en 1875 à l'Allemagne une guerre de revanche française. Moltke considère à cet instant que seul le passage par la Belgique peut offrir à la France une chance de succès en cas de conflit. Toutefois, la solution qu'il préconise pour contrer une hypothétique offensive française à travers la Belgique n'est pas d'y rencontrer les troupes françaises mais de foncer directement sur Paris avec les troupes présentes en Lorraine tout en envoyant par sécurité une armée protéger la région de Cologne. Il escompte au final un affaiblissement des troupes françaises en Belgique, employées notamment pour bloquer Anvers, occuper Liège et Namur, et pense que la rapidité de l'attaque allemande sur Paris et Châlons forcera l'armée française de Belgique à rétrograder et à renoncer à y opérer. Les craintes allemandes sont largement imaginaires car un tel plan n'a jamais existé en France.

Dans la deuxième moitié des années 1870, les estimations des plans français et allemands vont évoluer vers des positions diamétralement opposées. Alors que le plan allemand manifeste désormais une absence totale d'intérêt pour la Belgique, les généraux français redoutent de leur côté un passage des troupes allemandes à travers la Belgique. En 1878, le Conseil Supérieur de la Guerre introduit même dans le plan de guerre français une variante destinée à se protéger d'un passage par la Belgique. Une étude ferroviaire du 2^e Bureau réalisée en 1876 indique en effet la possibilité pour les Allemands, si les Belges leur

accordent le libre usage des chemins de fer, de concentrer leurs forces très rapidement à l'entrée de la trouée de l'Oise. Cette idée d'un pacte germano-belge ne disparaîtra jamais totalement du milieu militaire français jusqu'à la veille de la Grande Guerre. En effet, la thématique d'un prétendu traité belgo-allemand y est récurrente. Elle peut s'exprimer de trois manières différentes : soit le gouvernement belge accorde un droit d'utilisation de ses chemins de fer sans pour autant déclarer la guerre à la France, soit l'armée belge participe à la guerre aux côtés de l'Allemagne à cause des liens familiaux qui unissent les souverains belges à diverses dynasties d'Outre-Rhin, soit elle fait mine de s'opposer mollement aux Allemands pour aller se réfugier ensuite derrière les murs d'Anvers, ce qui laisserait de toute façon l'usage des chemins de fer belges aux troupes allemandes. On comprend mieux à la lumière de ces soupçons récurrents pourquoi les Français ont accueilli avec beaucoup d'enthousiasme, et une surprise ravie, la résistance de Liège en 1914.

Dans la « variante belge » du plan français de 1878, la « trouée de Chimay » (ou trouée de l'Oise) est pointée du doigt comme l'axe d'invasion le plus vraisemblable. Malgré les articles de Ferron sur le sujet, le passage par les Ardennes belges n'est pas évoqué au cours des séances du CSG alors qu'il est nettement plus vraisemblable qu'un mouvement tournant plus large par l'entre-Sambre-et-Meuse. Un mouvement allemand d'une telle extension nécessiterait en effet des effectifs considérables car il s'agirait de traverser la Meuse sans pour autant dégarnir trop ostensiblement la frontière d'Alsace-Lorraine. Dans leurs prévisions, les généraux français semblent en l'occurrence prisonniers de conceptions surannées d'après lesquelles plusieurs armées mobiles seraient capables d'évoluer indépendamment les unes des autres sur trois théâtres d'opérations différents, en Belgique, en France et en Suisse, pour ensuite converger vers le cœur de la France. Le CSG est en fait influencé ici par un vieil ouvrage de stratégie allemand. Il semble ignorer que cet ouvrage a été écrit en 1860 ! C'est une de nos découvertes d'avoir pu identifier l'original allemand de ce mémoire attribué par erreur dans les milieux militaires français à Moltke lui-même¹⁴.

Du côté allemand, l'idée d'une progression en solitaire des différentes armées a été abandonnée depuis 1870. Un leitmotiv traverse désormais les mémoires de Moltke et de ses

¹⁴ Mr., *Frankreichs natürliche und künstliche Vertheidigungsmittel*, mit Anwendung der neuesten Grundsätze über Fortification, bei einem Kriege Deutschlands gegen Frankreich, von Mr., Oberstlieutenant i.P. des Generalquartiermeistersabes, Leipzig, Geibel, 1860, VIII-153 p. ; Mr. (lieutenant-colonel de l'état-major général), *Considérations sur les défenses naturelles et artificielles de la France en cas d'une invasion allemande*, traduit de l'allemand par A. Bacharach, Paris, Tanera, 1867, 151 p.

successeurs : à l'heure où le processus de mobilisation se complexifie, il n'est plus question de diviser les forces, ni d'ailleurs de les tenir éloignées des têtes de ligne des chemins de fer chargés de les convoier et de les ravitailler. Les armées pour être efficaces doivent se soutenir les unes les autres et profiter ensuite de toutes les occasions de supériorité numérique sur le champ de bataille pour prendre l'offensive et harceler les ailes de l'adversaire. Par conséquent, l'idée d'une armée allemande isolée traversant au nord la Belgique, pendant que les autres armées livreraient le combat en Alsace-Lorraine, est selon Moltke une hérésie stratégique. L'armée allemande de Belgique risquerait tout simplement d'être « coupée » de sa masse principale et « vaincue séparément ». Un lien entre cette armée de Belgique opérant sur la rive droite de la Meuse et les armées allemandes d'Alsace-Lorraine ne pourrait être assuré que par la concentration d'une autre armée allemande dans l'Eifel, qui traverserait ensuite les Ardennes en demeurant sur la rive droite de la Meuse tandis que plus au sud, les défenses de Metz devraient immobiliser suffisamment de troupes françaises. Ce sont là des éléments essentiels à respecter selon le Grand Etat-Major, si l'on ne souhaite pas s'exposer à un retour offensif depuis Verdun de l'armée française. Cette dernière prendrait de flanc vers le nord-est toutes les lignes de communications allemandes et supprimerait inéluctablement toute possibilité pour l'armée de Belgique de « faire jonction » avec les armées de Lorraine et d'Alsace. Tels sont les obstacles à surmonter lorsque les Allemands envisagent un passage par la Belgique. L'article du futur ministre de la Guerre Ferron en 1879 est un des seuls à mettre en évidence ces difficultés allemandes. C'est pourquoi il circonscrit la possibilité d'un mouvement tournant à la trouée de Stenay qui écornerait éventuellement la pointe sud du Luxembourg belge. Ferron est en l'occurrence bien plus réaliste que les craintes formulées en 1878 par le Conseil Supérieur de la Guerre.

Au début des années 1880, le Conseil Supérieur de la Guerre adopte une position plus en phase avec la réalité du plan allemand. Le passage par la Belgique lui paraît de moins en moins vraisemblable. C'est le début des premières coupes sombres dans les projets Séré de Rivières sur la frontière Nord. L'historiographie de l'entre-deux-guerres et même l'historiographie récente¹⁵ a beaucoup condamné ce dédain subit pour la frontière septentrionale qu'elle a assimilé à une forme de laxisme des autorités militaires françaises. Un abandon coupable, dit-on, qui a failli provoquer la défaite de la France en 1914. Heureusement, poursuit-on sur le même mode, ce manque de clairvoyance a été racheté *in*

¹⁵ ORTHOLAN (H.), *Le général Séré de Rivières, le Vauban de la revanche*, Paris, Bernard Giovanelli éditeur, 2003.

extremis par le miracle des taxis de la Marne et le transfert d'une partie de l'armée française vers la frontière Nord. Si l'on veut décrire le plan français sans parti pris, il est impératif à nos yeux de se débarrasser de cette mythologie républicaine bien connue de la « nation en péril de mort » qui n'aurait dû son salut qu'à l'esprit patriotique des chauffeurs parisiens. En vérité, l'absence d'intérêt du Conseil Supérieur de la Guerre pour la frontière belge jusque 1906 était parfaitement justifiée à l'époque. Ce dédain qui persévère si tard, malgré plusieurs études réalisées par le 2^e Bureau français sur la possibilité technique d'un passage par la Belgique et malgré l'épisode du « Vengeur » en 1904, n'est pas comme on l'a souvent prétendu une erreur du Haut Commandement français mais repose au contraire sur une appréciation assez juste du plan allemand. Le résumé découvert récemment des plans de déploiement allemands en vigueur de 1894 à 1914 (document RH61/96)¹⁶ prouve bien que de 1899 à 1905, si une ou deux armées allemandes sont déployées le long de la frontière belge, elles sont insuffisantes pour mener une puissante offensive allemande à travers la Belgique et prendre Paris « par surprise ». A nouveau ce sont les récits de la campagne d'août 1914 qui ont conduit les historiens militaires à interpréter et transposer la « surprise française » comme l'objectif secret des plans allemands antérieurs.

En conclusion, il nous paraît évident que le Conseil Supérieur de la Guerre a progressivement sacrifié au XIX^e siècle les fortifications du nord pour des considérations budgétaires et stratégiques réalistes. Il fallait privilégier au maximum la concentration des troupes françaises derrière le rideau défensif de l'Est. En cas de passage par les Ardennes à cette époque, ce sont bien les Allemands qui se seraient mis en danger en divisant leurs forces. Il était effectivement loisible à une armée française de déboucher ensuite de Verdun vers le Nord pour prendre de flanc les troupes allemandes dangereusement étirées en Belgique. Ce n'est pas nous qui le disons en nous improvisant rétrospectivement stratège en chambre... c'est un des principaux arguments de Moltke, Waldersee et Schlieffen pour repousser jusqu'en 1899 l'idée un passage par la Belgique.

Nous avons démontré également en nous servant des travaux de l'historien Terence Zuber et des découvertes archivistiques les plus récentes, que le faible¹⁷ dispositif allemand le long de la frontière belgo-luxembourgeoise prévu dans l'intervalle chronologique des années 1899-

¹⁶ BA – MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen für die Jahre 1893/94 bis 1914/1915*, [ca 1931 ?]. Le document a été entièrement édité in : EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *op. cit.*

¹⁷ Faible si on le compare aux plans ultérieurs.

1905 peut parfaitement correspondre à une crainte allemande d'une percée française dans les Ardennes. Les quelques documents allemands que nous présentons dans notre épilogue concernant une offensive française dans le Luxembourg prouvent que cette hypothèse est toujours étudiée par le Grand Etat-major allemand à la veille du conflit. Les plans de Joffre justifient d'ailleurs les craintes allemandes. Nous avons par ailleurs montré en nous servant du document RH61/96 que Schlieffen n'est pas prêt à endosser la responsabilité d'une violation de la neutralité belge en toutes circonstances et qu'il réserve sa décision suivant les événements. Nous supputons que l'inconnue de loin la plus angoissante pour le chef du Grand Etat-major allemand est le danger que fait peser sur ses arrières une mobilisation russe hypothétique. Si la Russie mobilise et que les Français adoptent une attitude défensive derrière leur frontière fortifiée, chaque jour qui s'écoule travaille pour eux et est un jour perdu pour l'armée allemande. Sans ce puissant moteur, Schlieffen aurait sans doute laissé aux Français le soin de violer la frontière belge les premiers.

En effet la principale préoccupation du plan allemand tout au long de la période étudiée n'est pas d'envahir Paris mais de trouver une solution stratégique pour mener une guerre qui soit la plus courte possible. Or, la concentration de toutes les armées françaises derrière la Barrière du Nord-Est empêche précisément Moltke et Schlieffen de déterminer avec précision quand ils pourront espérer une victoire décisive sur l'armée française. Le principe de division des forces françaises sur trois fronts éventuels avait été le maître-atout d'Otto von Bismarck tant qu'il était resté au pouvoir, en attisant les rivalités coloniales franco-britanniques et en exploitant les rancoeurs italiennes. L'habile politique de Delcassé a abouti d'abord à la phase d'Entente Cordiale entre Paris et Londres, puis, en dépit de l'absence d'alliance formelle et contraignante, à des « conversations » d'état-major très poussées. Sur la frontière des Alpes, si même Rome a renouvelé périodiquement son adhésion à la Triplice, il n'en reste pas moins qu'il y a à partir de 1902 un incontestable « réchauffement » des relations franco-italiennes. Pour l'armée allemande, il serait au final bien plus commode de battre en règle une armée française du Nord, détachée de la protection des forts de l'Est et cherchant à défendre les régions industrielles de Lille, Valenciennes et Maubeuge. Le reproche formulé à posteriori d'un abandon coupable de cette région par l'Etat-major français n'est adéquat que si on se place dans la perspective d'une guerre longue. C'est l'erreur principale des historiens militaires qui connaissent déjà la suite de l'histoire. Ils regrettent dans leurs écrits l'abandon d'une région aussi riche que celle de Lille parce qu'elle aurait pu, disent-ils, participer activement à l'effort de guerre de 1914 à 1918.

Il appert enfin des documents récemment découverts que si Schlieffen applique pour la première fois son idée d'une traversée de la Belgique au plan allemand de 1899-1900, ce mouvement tournant reste, jusqu'au plan de 1905-1906, soumis à bien des interrogations. Le risque est réel comme le montre le *Generalstabsreise* de 1904 que l'aile droite allemande arrive trop tard, alors que les Français remportent des victoires en Lorraine. Fait significatif, à la veille du plan de 1905-1906, qui assume pour la première fois le passage allemand sur la rive gauche de la Meuse par le Limbourg hollandais, le plan de guerre allemand de 1904-1905 n'envisage même pas le passage par la Belgique ! Une seule armée est stationnée le long de la frontière luxembourgeoise. Quel événement a-t-il pu soudainement justifier une telle volte-face entre avril 1904 et avril 1905 ? La principale cause du changement radical du plan allemand en 1905 ne peut être que la guerre russo-japonaise et l'impossibilité russe de soutenir l'allié français. Notre conclusion est donc la suivante : le plan ambitieux prévu par Schlieffen incluant la violation de la neutralité hollandaise et belge n'était pas programmé de longue date. Le chef du Grand Etat-major ne fait que profiter des circonstances exceptionnelles offertes par le contexte international pour mettre en place le plan qui est passé à la postérité comme étant l'unique plan de guerre allemand pour tout l'avant-guerre.

Comment expliquer alors, la continuation dans les plans de Moltke-le-Jeune, de l'idée de 1905-1906, c'est-à-dire d'une traversée du territoire belge au nord de la Meuse, alors que la guerre russo-japonaise est achevée ? Confronté à la menace franco-russe renouvelée, il aurait dû revenir à de plus sages dispositions. L'analyse de cette période ne figure pas dans les ambitions de notre thèse. Nous n'avons fait qu'évoquer dans notre épilogue la question du plan de Moltke, dans ses rapports avec le territoire belge et sa neutralité. Mais déjà quelques pistes de réflexions intéressantes s'offrent à nous. Premièrement le parallélisme du plan de Moltke avec le relèvement de l'armée russe. Il faut plusieurs années à la Russie pour se relever de cette défaite. Ces années expliquent à notre avis la continuation dans le plan de Moltke de l'idée de 1905. Mais une restriction s'impose cependant, le passage massif par la Belgique n'est réalisable que dans le cas d'une guerre sur un seul front : l'*Aufmarsch I*. Une fois la Russie relevée, le plan est beaucoup moins unilatéral et prévoit plusieurs variantes. Qu'il nous soit permis de rappeler ici au lecteur l'idée phare défendue dans notre épilogue sur le plan Moltke : le résumé des plans de déploiement récemment découvert dans les archives allemandes montre bien que le plan de guerre n'a pas toujours été « monolithique » comme il le fut en 1914. De 1907 à 1912, l'*Aufmarschplan* comportait toujours au moins une variante,

voire deux ou trois. Parmi les variantes qui s'écartent totalement du « Plan Schlieffen » figure par exemple en 1909/1910, un *Grosser Ostaufmarsch*, c'est-à-dire un déploiement en masse face à la Russie et, en prévision d'une France neutre, un simple dispositif de sécurité à l'ouest. Comme le fait remarquer avec raison Terence Zuber¹⁸, le successeur de Schlieffen est loin d'enfermer totalement ses préparatifs dans une offensive à outrance à l'ouest. Ce n'est qu'en avril 1913, après la crise des Balkans de décembre 1912, qu'il abandonne définitivement l'idée que la guerre puisse se circonscrire à un seul front, parce qu'il est désormais convaincu du caractère insécable de l'alliance franco-russe. Seuls les plans de 1913/1914 et 1914/1915 rompent avec la tradition des variantes et sont construits dans la perspective unique d'une guerre sur deux fronts.

Au final, dans ses deux derniers plans, Moltke n'abandonne pas l'idée de demander un droit de passage à la Belgique et à défaut de violer la neutralité belge. Pourquoi ? Si en définitive, Moltke n'abandonne pas le passage par la Belgique dans le cadre d'une guerre sur deux fronts, c'est parce qu'il est devenu inévitable. Tout au long de cette thèse, nous avons étudié les voies de communication belges, routes et chemins de fer. Le qualificatif qui revient le plus fréquemment pour caractériser le réseau belge est « dense ». La densité des voies de communication belges impressionne effectivement les observateurs extérieurs. Certes, le passage par la Belgique est plus long que l'offensive directe par l'Alsace-Lorraine mais le réseau routier et ferroviaire belge compense en définitive ce désavantage. Un point essentiel à souligner, que l'on pourrait développer par des études plus approfondies des écrits de Moltke et d'autres stratèges allemands, est la phobie des généraux allemands d'un manque d'espace pour manœuvrer. Afin d'éviter une guerre stérile, front contre front, qui sera d'ailleurs bien le visage offert par la Première Guerre mondiale, il faut manœuvrer et vaincre l'ennemi rapidement par une manœuvre d'enveloppement. Ce qui justifie le passage par la Belgique n'est donc pas la « surprise » *nach Paris* mais l'espace qui y est offert pour pouvoir manœuvrer et vaincre l'adversaire. Cet intérêt pour la « viabilité » du territoire belge est d'ailleurs bien mis en évidence dans plusieurs documents allemands. Dans le mémoire de Schlieffen de 1897, un des premiers qui envisage explicitement de traverser la Belgique, le chef d'Etat-major souligne le manque de routes françaises au nord de Verdun : « Seulement cinq routes de marche discrètes peuvent être trouvées ici pour une manœuvre autour de Longwy et Montmédy. Si deux ou trois routes sont utilisées pour les unités nécessaires au

¹⁸ ZUBER (Terence), *The Real German War Plan (1904-1914)*, Stroud, The History Press, 2011

blochage de Verdun, il n'y a pas assez de lignes de communication disponibles pour une offensive suffisamment puissante. Les petites forces qui peuvent continuer leur progression au-delà de la Meuse disparaîtront en essayant de remplir toutes les missions nécessaires qu'il y aura à remplir »¹⁹. Dans le voyage d'Etat-major de 1904 Schlieffen rappelle cette qualité du territoire belge : « Si cela est possible d'établir une connexion entre le réseau ferré allemand et le réseau français, alors c'est à travers l'usage du système ferroviaire belge »²⁰. Le mémorandum de Moltke du 21 décembre 1912 s'exprime encore de la même manière. Il précise que seule une marche à travers le territoire belge permet d'espérer de pouvoir attaquer et vaincre l'armée française « en terrain dégagé »²¹. Enfin plusieurs cartes qui illustrent le « Plan Schlieffen »²² réalisées sans doute après la retraite de ce dernier démontrent le souci de l'Etat-major allemand de comptabiliser les itinéraires disponibles en Belgique.

Le principal atout du territoire belge aux yeux des stratèges allemands est donc qu'il offre la bouffée d'air frais tactique à l'armée allemande, une sorte de *Lebensraum* manoeuvrier, ce qui lui permet d'espérer une victoire rapide contre la France afin de se retourner éventuellement contre la mobilisation russe. Cette façon très réaliste de concevoir les plans de guerre ne doit appeler à notre sens ni l'admiration, ni la réprobation de l'historien qui doit se contenter de décrire et d'analyser les plans sans parti pris. Cette thèse s'y est employée en levant le voile sur un aspect méconnu de la géopolitique européenne avant la Première Guerre mondiale.

¹⁹ BA-MA, RH61/347, DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan*, [ca 1935-1939], p. 63-64

²⁰ BA-MA, PH 3/659, *Übersicht über die Operationen der 1. großen Generalstabsreise 1904*, Geheim !, p. 9.

²¹ MOLTKE, « Denkschrift über die militärpolitische Lage und die sich aus ihr ergebenden Forderungen für weitere Ausgestaltung der deutschen Wehrkraft vom 21.12.12. » in BA – MA, PH3/529, « Denkschriften über die Kriegsrüstungen Deutschlands, Österreich-Ungarns und der feindlichen Staaten. 1912-1914 ».

²² BA-MA, N43/141K, « Chef des Generalstabes des Armee. Denkschrift Dezember 1905. Karten ». Spécialement les cartes n° 3 et n° 7.

Bibliographie

SOURCES

ARCHIVES

A. ALLEMAGNE

Instruments de travail

SHOWALTER (Dennis, E.), *German Military History, 1648-1982 : A Critical Bibliography*, New York, Garland, 1984.

WILLEQUET (J.) *Appréciations allemandes sur la valeur de l'armée belge et les perspectives de guerre avant 1914*, in *Revue internationale d'histoire militaire*, XX, 1959, p. 630-641.

WILLEQUET (J.), *Les dossiers "Belgique" de la Wilhelmstrasse (1900-1914). Impression générale*, in *Archives, bibliothèques et musées de Belgique; Archives et bibliothèques de Belgique*, XXXII-1, 1961, p.3-22.

Bundesarchiv – Militärarchiv (Fribourg) [BA – MA]

Papiers de travail du Reichsarchiv

- RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen für die Jahre 1893/94 bis 1914/1915* [ca 1931 ?]

>>> Commentaire : Une découverte majeure de ces dernières années. Il s'agit d'un document de travail résumant les différents plans de déploiement de 1893 à 1914 sur base des archives militaires encore disponibles au début des années 30. Le texte rédigé au brouillon en gothique cursif est très difficile d'accès, même pour un germanophone. Nous avons surtout consulté les cartes originales qui l'accompagnaient. Un travail remarquable d'édition a été réalisé in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan: Analysen und Dokumente*, Paderborn, Schöningh, 2006, p. 341-484. Le document est largement commenté dans ZUBER (Terence), *The Real German War Plan (1904-1914)*, Stroud, The History Press, 2011.

- RH61/205, *Die Wiederherstellung der belgischen und französischen Eisenbahnen beim deutschen Vormarsch 1914*. Sans date. Il s'agit d'un document de travail en vue de la publication suivante : KRETZSCHMANN (W.) (Archivrat und Mitglied des Reichsarchivs, im Kriege Major im Generalstabe des Chefs des Feldeisenbahnwesens), *Die*

Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz, Berlin, Mittler, 1922.

- RH61/347 (anciennement W10/50220), DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan*, [ca 1935-1939].

>>> Commentaire : Après la Grande Guerre, le major Docteur Wilhelm Dieckmann est sollicité par le *Reichsarchiv* pour aider à la rédaction des volumes officiels de l'histoire de la Première Guerre mondiale, spécialement pour la partie *Kriegsrüstung und Kriegswirtschaft* (armement et économie de guerre). Dans la seconde moitié des années 30, Dieckmann rédige un travail sur le plan Schlieffen. Le manuscrit inachevé se réfère à une documentation aujourd'hui disparue. Il cite différents *Aufmarschpläne* (plans de déploiement), *Generalstabsreisen* (voyages d'Etat-major) ou *Denkschriften* (mémoires). Cette étude a été éditée et traduite pour ses parties les plus importantes dans ZUBER (Terence), *German War Planning, 1891-1914: Sources and Interpretations*, Woodbridge, Boydell Press, 2004, p. 49-121.

- RH61/395, *Die Entwicklung des deutschen Festungssystems von 1871 - 1917*

- RH 61/398 (anciennement W10/50267), Manuskript von Archivrat GREINER zum Thema, « Welche Nachrichten besaß der deutsche Generalstab über Mobilmachung und Aufmarsch des Französischen Heeres in den Jahren 1885-1914 » (anciennement classé au Militärarchiv der Demokratischen Republik sous « Krieggeschichtliche Forschungsanstalt des Heeres »)

>>> Commentaire : Un petit peu de temps après la Grande Guerre, le conseiller aux archives (Reichsarchiv), GREINER, reçut la mission de faire une étude sur le sujet suivant : « De quelles informations de renseignements disposaient l'Etat-major Général concernant la mobilisation française et son déploiement durant la période 1885-1914 ? Quelle était l'estimation allemande de l'ennemi ? Quels étaient en réalité les plans français ? ». Il en résulta une étude de 157 pages. Cette étude a été éditée et traduite pour ses parties les plus importantes dans ZUBER (Terence), *German War Planning...*, p. 7-48.

- RH61/537, *Die Eisenbahnen und Wasserstraßen des westlichen Kriegsschauplatzes nach dem Übergang zum Stellungskrieg*. Forschungsarbeit von Dr. Kretschmann. o.dat.

>>> Commentaire : Il s'agit du premier chapitre du volume n° 2 de l'ouvrage du Reichsarchiv *Das deutsche Feldeisenbahnwesen*. Le volume n° 2 retrace la problématique des chemins de fer pour tout le reste de la guerre. Le projet de ce deuxième volume est resté pendant longtemps dans les cartons du Bundesarchiv sans être publié. Une édition est finalement parue récemment en 2010 : RHODE (Horst) (éd.), *Das deutsche Feldeisenbahnwesen im Ersten Weltkrieg 1914 – 1918. I : Die Eisenbahnen zu Kriegsbeginn; II : Die Eisenbahnen von Oktober 1914 bis zum Kriegsende*, Berlin, Mittler, 2010.

- RH61/543, *Die Eisenbahnen in Belgien und Frankreich August-Sept 1914*. Manuskript von Dr. Kretschmann. Juni 1925 – März 1926.

Schuldfrage (Abteilung Fremde Heer)

>>> Commentaire : Ces fardes sont classées dans un ensemble plus vaste intitulé *Abteilung Fremde Heer* (il s'agit d'un département du Großer Generalstab). Elles contiennent des

documents qui s'inscrivent dans le cadre de la *Kriegsschuldfrage*. Ces documents ont été rassemblés semble-t-il en vue de démentir la culpabilité de l'Allemagne dans l'origine du conflit. Une étude d'ensemble a été réalisée intitulée *Denkschriften über die Kriegsrüstungen Deutschlands, Österreich-Ungarns und der feindlichen Staaten*. Nous disposons de la page de garde de cette étude et de son index dans la farde PH3/529. L'étude renferme des précisions sur la perception allemande de la neutralité belge, avant, pendant et après la guerre.

- PH3/125, Grosser Generalstab. Abteilung Fremde Heer. *Die Kriegsrüstungen Deutschlands Österreich – Ungarns und der feindlichen Staaten*. Ce dossier réunit l'intégralité de l'étude réalisée par l'Abteilung Fremde Heer. Un exemplaire identique est disponible à la cote PH3/394.

- PH3/126, *Die Neutralität Belgiens bei Beginn des I. Weltkrieges.- Unterlagen und Untersuchungen für die Friedenskommission des Kriegsministeriums (1906), (1913-1916) (1918-1919)*.

- PH3/127, *Denkschrift zu den Friedensverhandlungen.- Der deutsche Einmarsch in Belgien (Umdruck)*. 1919.

- PH3/445, MOLTKE, *Denkschrift über die militärpolitische Lage und die sich aus ihr ergebenden Forderungen für weitere Ausgestaltung der deutschen Wehrkraft vom 21.12.12*. En réalité le document rédigé par Moltke le Jeune ne s'y trouve pas mais uniquement sa page de garde avec l'indication « Anlage 6 ». Il s'agissait donc d'une copie d'un *Denkschrift* de Moltke de 1912 qui devait être annexée à l'étude d'ensemble réalisée par l'Abteilung Fremde Heer. Le dossier PH3/445 contient néanmoins l'annexe 7 « Anlage 7 » (*Bei der Beratung des Gesetzes 1912 ist den Herren...*). Quant au *Denkschrift* de Moltke (anlage 6), il est présent dans la farde PH3/529.

- PH3/447, *Denkschrift: Urkunden des deutschen Generalstabes über die militärpolitische Lage vor dem Kriege*. enthält: Äußerungen Moltkes, Waldersees und belgischer Gesandter (1905-1918).

- PH3/528, *Denkschriften über England, das engl. Expeditionskorps, Belgien und Italien, August 1911-April 1914*. La farde contient notamment une copie des documents belges concernant les conversations Barnardiston-Ducarne.

- PH3/529, *Denkschriften über die Kriegsrüstungen Deutschlands, Österreich-Ungarns und der feindlichen Staaten*. 1912-1914. Enthält: alphabetisch geordnete Auszüge aus den Denkschriften. Einführung zu den Denkschriften. Denkschrift über den Anteil Deutschlands am Wettrüsten, mit Anlagen. Noch enthält: Denkschrift über die militärpolitische Lage und die sich aus ihr ergebenden Forderungen für weitere Ausgestaltung der deutschen Wehrkraft, [Moltke], Dez. 1912, mit Anlagen. Enthält auch: Friedens- und Kriegsstärken in Deutschland und Frankreich, 1914-1916.

- PH3/530, *Denkschriften über Österreich-Ungarn und Frankreich*, mit Anlagen. (1913-1914) enthält u.a.: Kriegsvorbereitung in Frankreich. Franz. Generalstabsreisen.

- PH3/531 : *Denkschriften der OHL über militärische Maßnahmen Frankreichs, Belgiens, Englands und Rußlands sowie deutsche Abwehrmaßnahmen*. [nach 1914]. Enthält auch: Gegenüberstellung der militärischen Maßnahmen.

Documents divers du Grand Etat-major classés sous la cote PH3

- PH3/256, Großer Generalstab, 3. Abteilung. GEHEIM ! (A.O.K. 4 – 2a) (o. Dat. [sans date] mais l'inventaire du Reichsarchiv note entre 1912 et 1914) *Aufmarsch und operative Absichten der Franzosen in einem zukünftigen deutsch-französischen Kriege*.

>>> Commentaire : Tapuscrit. Il doit s'agir de la version revue et corrigée d'avril 1914 du document PH3/628 dont la première version date de mai 1912 (voir ci-dessous). Toutes les ratures, papiers surajoutés, passages barrés du document PH3/628 semblent avoir été pris en compte.

- PH3/628, Großer Generalstab, 3. Abteilung, *Aufmarsch und operative Absichten der Franzosen in einem zukünftigen deutsch-französischen Kriege*, Geheim ! Mai 1912.

>>> Commentaire : Il s'agit du dossier de renseignement original manuscrit, revu et corrigé à plusieurs reprises jusqu'en 1914. Plutôt que de recopier l'essentiel du travail, les officiers du 3^e Bureau ont préféré ajouter au fur et à mesure des petits morceaux de papier collés ou des ratures manuscrites. Le premier travail de mai 1912 a été modifié en tout et pour tout trois fois. Entre les morceaux de papier surajoutés, les passages barrés, l'utilisation de trois couleurs d'encre différentes pour les ratures, il est difficile de déterminer de façon précise le moment exact où ont été opérées les diverses transformations au document original. Cependant, ce dernier contient des informations complémentaires dans deux annexes distinctes pour les années 1913/1914 et 1914/1915 : « Geheim. Durch Offizier geschrieben. *Vermuteten ersten Maßnahmen den Franzosen. 1913/1914* », 12 pages manuscrites + « Geheim. Durch Offizier geschrieben. *Vermuteten ersten Maßnahmen den Franzosen. 1914/1915* », 10 pages manuscrites. Le document PH3/628 contient encore :

▪ *Eintreffen-Übersicht des französischen Heeres im Aufmarsch gegen Deutschland. 1914/1915*. GEHEIM ! (Tableau des lieux présumés du déploiement français avec les jours d'arrivée ; date dans le coin supérieur droit : Janvier 1914).

▪ *Festungskarte-West. Vermuteter französischer Aufmarsch (auf Grund unsicherer Nachrichten entworfen)*. Erläuterungen: Vermuteter Aufmarschraum der Armeen – Grenzkorps sind im vermuteten Grenzschutz eingerechnet. Hauptreserven Festungen. Vermutete Landungsorte der Engländer. Fliegerstationen im Grenzgebiet. Luftschiffhäfen. Flugplätze in Belgien. Res. Truppen.

- PH3/630 *Die belgischen und holländischen Befestigungen und die Grundsätze ihrer Verteidigung*, mit Karten. Enthält auch: Angaben über belgische und holländische Geschütze.

- PH 3/659, *Übersicht über die Operationen der 1. großen Generalstabsreise 1904*. Geheim ! 24 pages manuscrites, 8 cartes.

>>> Commentaire : Une seconde copie sans cartes est classée sous la cote PH3/660. Document partiellement traduit et édité dans ZUBER (Terence), *German War Planning...*, p. 155-165.

- PH3/661, *Übersicht über die Operationen der 2. großen Generalstabsreise 1904*, Geheim !
22 pages manuscrites, 8 cartes.

>>> Commentaire : Une seconde copie sans cartes est classée sous la cote PH3/662.

- PH3/646, *Chef des Generalstabes der Armee I Nr 13083 Z. Berlin, den 23. Dezember, 1905. Kriegsspiel November/Dezember 1905 Schlußbesprechung. Geheim !* 36 pages tapuscrites.

>>> Commentaire : Le dernier grand jeu de guerre de Schlieffen. Le document est accompagné de 17 cartes conservées dans *Nachlaß Schlieffen* (BA-MA N 43/133). Deux versions éditées en anglais existent : FOLEY (Robert T.), *Alfred von Schlieffen's Military Writings*, Londres, Frank Cass, 2003, p.119-139 ; ZUBER (Terence), *German War Planning...*, p. 167-185.

Eisenbahnabteilung

- *Beurteilung von Bahnbauprojekten mit verschiedenen Skizzen und Plänen. (1868-1937).*

- PH3/174 *Projekt NR.832 : Ahrtalbahn*
- PH3/196 *Projekt NR. 767 : Bahnhöfe Wesel (1887-1930).*

- *Schriftverkehr zwischen der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabes und der Linienkommission ... über Militärfahrpläne*

- **Linienkommission H (Köln) :**
 - 1886 – 1893 (PH3/784)
 - 1894 – 1900 (PH3/785)
 - 1901 – 1904 (PH3/786)
 - 1904 – 1911 (PH3/787)
 - 1911 – 1914 (PH3/788) (Enthält u.a.: Dienstanordnung anlässlich der Inbetriebnahme der Strecke Malmédy – Stavelot [belgische Grenze]).

Nachlässe (papiers personnels)

- **Nachlaß Boetticher (N323)**

- N323/9, *Große Generalstabsreise 1905.*

- **Nachlaß Foerster (N121)**

- N121/27. Contient notamment : « Politisches Ziel und Operationsplan. Der operative Gedanke der dt. Seekriegsführung bis zum Kriegsausbruch. Der französische Operationsplan u. die Verletzung der luxemburgischen und belgischen Neutralität. Joffres Operationsplan u. die belgische Neutralität. Die Entwicklung des operativen Gedankens in Frankreich von 1871-1914. Der angeblich den Franzosen verratene deutsche Operationsplan ».
- N121/28. Contient notamment : Joffres Operationsplan u. die belgische Neutralität (version différente de la précédente. Ici le texte est d'ailleurs à l'état de brouillon)
- N121/30. Publizistische Tätigkeit: Aufsätze über Graf Schlieffen. Contient plusieurs articles et travaux sur Schlieffen d'importance secondaire :

- *Wollte Graf Schlieffen Holland im Kriegsfall verewaltigen ?* von Wolfgang FOERSTER, Oberarchivrat am Reichsarchiv, Obersleutnant a.D, dans la revue *Kriegsschuldfrage*.
- *Einige Bemerkungen zu Professor Ritter's Buch « Der Schlieffen Plan »*, von Wolfgang Foerster.
- *Graf Schlieffen als militärischer Erzieher* von Wolfgang Foerster, Präsident der Kriegsgeschichtlichen Forschungsanstalt des Heeres. Oberstleutnant a.D.
- Des extraits tirés de l'ouvrage *Generalfeldmarschall Graf von Schlieffen, Dienstchriften. Aufgaben*. Nous avons retenu les écrits de 1904 : Besprechung der 1. und 2. Aufgabe.
- DIECKMANN (W.), *Hat Graf Schlieffen während der ersten Marokkokrise 1905 den Präventivkrieg gegen Frankreich gefördert ?*
- N121/34. *Hat es eine Schlieffenplan-Legende gegeben ?*- Abhandlung von Wolfgang Foerster : Maschinenschrift. 2.01.1955.
- N121/35. Generalfeldmarschall Graf Schlieffen.- Sein Plan und sein Wirken: Materialien hierzu hierin : Qualifikationsberichte über Graf Schlieffen. Kriegsspiele. Denkschrift. Contient notamment le dernier Denkschrift de Schlieffen (publié par Gerhard Ritter) : « Denkschrift des verewigten General-Feldmarschall Graf Schlieffen. Letzte Niederschrift vom 28 Dezember 1912 ».

- Nachlaß Groener

- N46/105, *Eisenbahnkriegspiel*. Juin-juillet 1912.

- Nachlaß Schlieffen (N43)

- N43/133, cartes du *Kriegsspiel* de novembre-décembre 1905
- N43/137 et 138, *Schlieffen Plan*. Ce sont les originaux du *Denkschrift* rédigé par Schlieffen entre décembre 1905 et février 1906 (le « Plan Schlieffen »). Le *Denkschrift* est accompagné des commentaires de Moltke le Jeune.

>>> Commentaire : Le « Plan Schlieffen » et les commentaires de Moltke ont été édités en allemand : RITTER (Gerhard), *Der Schlieffenplan. Kritik eines Mythos*, Munich, Verlag R. Oldenbourg, 1956, p. 139-180. Deux traductions anglaises sont disponibles : FOLEY (Robert T.), *Alfred von Schlieffen's Military Writings...*, p.163-179 ; ZUBER (Terence), *German War Planning...*, p. 187-204.

- N 43/141K. Il s'agit des 11 cartes qui accompagnent le « Plan Schlieffen ».

Bibliothèque Bundesarchiv-militärarchiv

- *Militaer-geographische Beschreibung von Nordost-Frankreich, Luxemburg, Belgien, dem südl. Teil der Niederlande und dem nordwestlichen Teil der Schweiz*. Hrsg. vom Großen Generalstabe. Geheim. Berlin, Reichsdruckerei, 1908. (Cote bibliothèque de Fribourg : KV 38)

- Microfilm n° 1, REEL I 249/1, Places fortes de la Belgique
 - Microfilm n° 2, REEL I B 251/1, Chemins de fer
 - Microfilm n° 3, REEL I B 251/2, Chemins de fer
 - Microfilm n° 4, REEL II B 251/2, Chemins de fer
 - Microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Chemins de fer
 - Microfilm n° 6, REEL II B, 252/1, Chemins de fer
 - Microfilm n° 7, REEL II B, 252/2, Chemins de fer
 - Microfilm n° 10, REEL III 260/1 à 599/4, Belgique n° 51 : Militär-Angelegenheiten
 - Microfilm n° 11, REEL III 600/3 à 603/3, Belgique n° 51 : Militär-Angelegenheiten
 - Microfilm n° 15, REEL IV 263/4 à 263/5, Belgique n° 54
-

B. ANGLETERRE

Instruments de travail

DEMOULIN (R.), *Rapport sur une mission dans les archives privées anglaises*, dans *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 1954, CXIX, p. CXV-CXXVII.

DEMOULIN (R.), *Rapport sur une mission dans les archives anglaises*, dans *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 1956, CXXI, pp. LXIII-LXIX.

HIGHAM (Robin), *A Guide to the Sources of British Military History*, Berkley, University of California Press, 1971.

JACOBS (E.-A.), *Les officiers de la légation britannique à Bruxelles (1891-1914)*, in *Annales du XLIII^e Congrès de la Fédération des cercles d'Archéologie et d'Histoire de Belgique* (1974), p.425-431.

JORDAN (Gerald) (éd.), *British Military History : A supplement to Robin Higham's Guide to the Sources*. Reference Library of humanities, vol. 715, New York, Garland, 1984.

STENGERS (A. et J.), *Rapport sur une mission dans les archives anglaises*, dans *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 1954, CXIX, p. CXXXIX-CLXXXIV.

STENGERS (A. et J.), *Rapport sur une mission dans les archives anglaises*, dans *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 1956, CXXI, p. LXXI-LXXX.

STENGERS (A. et J.), *Rapport sur une mission dans les archives anglaises*, dans *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 1959, dl. CXXIV, 2, p. XCV-CXIV.

Papiers du War Office [WO]

WO 33 : War Office : Reports, Memoranda and Papers

>>> Commentaire : “This series contains confidential printed reports, memoranda etc., which were specially printed and given a limited circulation, dealing with all aspects of the administration of the departments and the armed forces”.

- **WO 33/12 : Pièce 207** : A professional visit to the Continent by artillery officers. August-september 1861.

- **WO 33/15 : Pièce 262** : Report of a professional tour by officers of the Royal Artillery in Sweden, the Netherlands and Belgium in 1864.

- **WO 33/21A** :

- **Pièce n°421** : Strength of continental armies. Prepared at the Topographical Department of the War Office. (1870)
- **Pièce n°423** : Principal Roads leading from the French and Prussian Frontier to Paris. 18 juillet 1870. E Baring, Lieut. R.A. (Topographical Staff).

- **WO 33/47**

- **A.87** : Report on present effective strength of the Belgian Army (1887).

- **WO 33/417**

- **A.1138** : Confidential. The military Resources of Belgium. Prepared by the General Staff, War office. December 1906.

- **WO 33/570**

- **A.1498** : Report on roads, rivers and billeting in Belgium, Volume II. Area : South of the line Tournai – Hal – Namur approximately as far as the French frontier. Prepared by the General Staff, War Office. 1911

- **WO 33/615**

- **A.1598** : Report on roads, rivers and billeting in Belgium, Volume II. Area : South of the line Tournai – Hal – Namur approximately as far as the French frontier. Prepared by the General Staff, War Office. 1913.

WO 106 : War Office: Directorate of Military Operations and Military Intelligence, and predecessors: Correspondence and Papers

- **WO 106/46** : Subserie : Defence and Operational Plans. Europe

- o War with Germany in defence of Belgium neutrality (E2/8). The National Archives, Kew, Date: jan 1907.
- o The violation of the neutrality of Belgium in the event of a Franco-German war (E2/9). The National Archives, Kew, Date: sept. 1905.

WO 138 : Personal Files

- **WO 138/7** : Lieut. Colonel C. a Court-Repington, War Office: Personal Files, The National Archives, Kew, Date range: 1888 - 1903.

- **WO 138/14** : Major General Sir R.A.J. Talbot. Major General Sir R.A.J. Talbot, War Office: Personal Files, The National Archives, Kew, Date range: 1895 - 1904.

Papiers du Foreign Office [FO]

FO 10 : British Legation [1831-1905]

>>> : Commentaire : La correspondance de l'ambassade britannique à Bruxelles avant 1905 s'étale dans une série de volumes reliés numérotés de **1 à 793**. Le dépouillement de la correspondance britannique sur un temps aussi long aurait été matériellement impossible sans les notes manuscrites d'Edouard-Aimé Jacobs conservées au Musée Royal de l'Armée à Bruxelles [Fonds 80 : Attachés militaires anglais]. Ces notes inventorient tous les rapports contenant des renseignements spécifiques sur la politique militaire belge. A partir de 1891, la correspondance contient en outre les rapports des attachés militaires anglais. Beaucoup de rapports de renseignement ont hélas disparu. Une copie des rapports des attachés militaires anglais conservés est présente au MRA, Fonds attachés militaires anglais.

Foreign Office. – Confidential Prints Western Europe (Belgique – France – Luxembourg).

- **FO 425/208** : Belgium. Report on the Defences of Belgium by Major G.S. Clarke. The National Archives, Kew, Date: 1890.

- **FO 881/1512** : Memorandum relative to the Demolition of Antwerp. Confidential. 15 February 1855 (Mr. Lewis Hertslet). Printed for the use of the Foreign Office. April 17, 1867.

- **FO 881/1527** : Confidential. Barrage of Western Scheldt. (M. Gosselin, French Engineer). Printed for the use of the Foreign Office. May 24, 1867.

- **FO 881/2156** : Confidential. Circumstances which led to conclusion of separate Conventions with France and Prussia in August 1870 for maintenance of Independence and

Neutrality of Belgium. (Mr. E. Hertslet. 8 avril 1872). Printed for the use of the Foreign Office. February 1873.

- **FO 881/6020*** : SECRET. Report on the Defences of Belgium, 1890 : by Major G.S. Clarke, C.M.G., R.E. With a memorandum by Lieutenant-General H. Brackenbury, C.B., Director of Military Intelligence.

- **FO 881/7454** : *Commission of Enquiry into Military Situation in Belgium* (report Col. A'Court). Printed for the use of the Foreign Office. December 1900.

- **FO 881/8060** : Confidential. Memorandum respecting the Guarantee of the Neutrality of Belgium in 1839, and the Right of Great Britain to withdraw from it. Foreign Office, December 21, 1903. (A.H. Oakes).

- **FO 881/8967** : General Report on Belgium for the year 1906. Sir A. Hardinge to Sir Edward Grey. Brussels, April 10, 1907.

C. BELGIQUE

Ministère des Affaires étrangères (Bruxelles) [MAEB]

Archives politiques

Dossiers Indépendance, Neutralité, Défense militaire de la Belgique [**IND**]

- T.I : juin 1835 – décembre 1870
- T.II : janvier 1871 – décembre 1877
- T.III : janvier 1878 – décembre 1887
- T.IV : janvier 1888 – décembre 1891
- T.V : janvier 1892 – décembre 1900
- T.VI : décembre 1900 – novembre 1903
- T.VII : janvier 1904 – décembre 1907
- T.VIII : janvier 1908 – décembre 1909
- T.IX : janvier 1910 – octobre 1911
- T.X : novembre 1911 – mai 1912
- T.XI : juin 1912 – décembre 1912
- T.XII : janvier 1913 – mai 1913
- T.XIII : juin 1913 – décembre 1913
- T.XIV : janvier 1914 – septembre 1914.

Correspondance politique [**CP**]

- Confédération germanique : IV [1848]
- Grande-Bretagne : XXVII [1852] ; XXVIII [1852]; L [1859]
- Prusse : XIX [1859]

- Pays-Bas : IX [1852] ; X [1853] ; XVI [1869]

Volumes thématiques

- *Incident germano-belge* (1875), volume n° III.
- *Convention des forteresses* (2 volumes reliés)
- *Système défensif*, volume I [1859]
- *Incident franco-belge* (1869) (2 volumes reliés)
- *Guerre de 1870-1871, questions spéciales*, (microfilms)
- Papiers Lambermont, 1^{ère} série, II, « Système défensif de la Belgique, 1875-1899 »
- Conférences du Baron Lambermont avec le Prince Albert, III, doc. n° 18 : Projet de canal d'Anvers au Rhin

Notes, Mémoires et Manuscrits

- Papiers Emile BANNING,

Archives politico-commerciales

-Première série, 2144, réseau luxembourgeois.
-3571, Grande Compagnie du Luxembourg (1845-1879)

Archives Générales du Royaume (Bruxelles) [AGR]

Inventaires – Guides

BOUMANS (R.), *Inventaire des papiers de H.J.W. Frère-Orban*, Bruxelles, 1958.

BOUMANS (R.), *Inventaire des papiers de Charles Rogier*, Bruxelles, 1958.

Papiers Charles Rogier

- dossier n° 414 : Défense nationale. Notes et documents généraux, 1849-1852, 1859, 1866-1871.
- dossier n° 416 : Correspondance et notes relatives à la situation militaire de la Belgique, 1851, 1859.
- dossier n° 417 : Rapports des commissions chargées d'examiner différentes questions militaires, 1851-1852.
- dossier n° 421 : Lettres et documents relatifs aux fortifications d'Anvers, 1848-1859, 1866.

Papiers Frère-Orban

- dossiers n° 303-304 : Lettres de Léopold II au sujet de la défense nationale, 1866-1881.
- dossier n° 305 : Notes sur les ressources militaires de la Belgique adressées à Frère-Orban par le cabinet de Léopold Ier, 1859.

- dossier n° 306 : Lettres de V. Gautier relatant une conversation avec le maréchal von Moltke au sujet de la neutralité de la Belgique, 1879.
- dossier n° 308 : Discours prononcés par le général P. Chazal sur le système général de défense du pays, 1855-1865.
- dossier n° 309 : Lettres et documents relatifs à la défense du pays en général et les travaux d'Anvers en particulier, 1879-1883, 1894.
- dossier n° 316 : Note anonyme intitulée : Examen des idées de M. Thiers sur la voie [d'invasion] de Sambre-et-Meuse, préconisées dans nos Chambres législatives par le général Liagre, ministre de la Guerre, 1880.
- dossier n° 317 : Articles de presse relatifs à une alliance défensive hollando-belge, 1888.
- dossiers n° 374-381 : Les fortifications de la Meuse (1871-1894).
- dossier n° 641-648 : Lettres et documents illustrant la figure du général Brialmont.

Musée Royal de l'Armée (Bruxelles) [MRA]

Inventaire - Guide

BOIJEN (Richard) et PARIDAENS (Marie-Anne), *Aperçu des fonds d'archives du Musée Royal de l'Armée. Liste des inventaires disponibles*, Bruxelles, MRA, 2^e édition, revue et corrigée, 1980.

Fonds Forteresses

- I : Généralités
- II : Arlon
- IV : Ath
- VIII : Charleroi
- XIX : Namur
- XXIX : Maastricht

Fonds 1870-1871

- **Boîte n° 1** : Généralités (11 juillet 1870 au 24 février 1871).

Chapitre III : armée d'observation.

- **Boîte n° 68** : Organisation. 20 juillet au 10 septembre 1870.
- **Boîte n° 69** : Emplacements. Emplacement du quartier général, des corps d'armée, des divisions et des brigades.
- **Boîte n° 70** : Composition et emplacement des corps de troupes. 28 juillet 1870 au 31 janvier 1871.
- **Boîte n° 71** : Composition et emplacement des corps de troupes. 23 juillet 1870 au 16 décembre 1871.
- **Boîte n° 72** : Instructions données en 1870 par Chazal et Guillaume.
- **Boîte n° 75** : Etat-major : correspondance expédiée. 29 juillet au 20 septembre 1870.
- **Boîte n° 76** : Etat-major : ordres généraux. 21 juillet au 21 septembre 1870.
- **Boîte n° 77** : Rapports journaliers. 7 août au 9 septembre 1870.
- **Boîte n° 80** : Rapports journaliers. Août à octobre 1870.

- **Boîte n° 82** : 2^e corps : registre de correspondance confidentielle expédiée. 23 juillet au 24 septembre 1870.
- **Boîte n° 83** : Premier corps : 29 juillet au 3 janvier 1870. Emplacement de toutes les compagnies de la 1^{er} division le 31 août + emplacements de la 1^e, 2^e et 3^e divisions le 1^{er} septembre.
- **Boîte n° 84** : Premier corps : registre de correspondance confidentielle expédiée.
- **Boîte n° 85** : Premier corps : Correspondance générale.
- **Boîte n° 86** : Deuxième corps : correspondance Ministre, chef d'Etat-major, général en chef.
- **Boîte n° 87** : Deuxième corps : correspondance générale.

Chapitre IV : Ministère de la Guerre

- Boîte n° 93** : Correspondance : 6 août au 15 décembre 1870.
- Boîte n° 94** : Deuxième division : 2^e Bureau. 19 juillet 1870 au 10 février 1871.

Chapitre V : Etat-major général.

- **Boîte n° 96** : Situation du mois d'août : 19 août au 1^{er} septembre 1870.
- **Boîte n° 99** : Correspondance générale. 17 juillet au 30 septembre 1870.
- **Boîte n° 100** : Etat-major général. Dépêches télégraphiques.
- **Boîte n° 106** : Rapports secrets. 16 juillet au 6 septembre 1870.

Chapitre IX : voies ferrées

- **Boîte n° 113** : Destructures : incidents survenus. 17 juillet au 1^{er} septembre 1870 et s.d.
- **Boîte n° 114** : Renseignements : interruptions éventuelles en cas de guerre.
- **Boîte n° 115** : Interruptions.

Chapitre X : surveillance de la frontière

- **Boîte n° 116** : Diverses mesures prises par les troupes à la frontière. 25 au 30 janvier 1871.
- **Boîte n° 117** : Instructions pour multiplier les indications et les bornes aux frontières pour signaler aux belligérants qu'ils atteignent un territoire neutre – 27 août au 18 septembre 1870.

Chapitre XI : événements militaires

- **Boîte n° 119** : Mouvements de l'armée. Réquisition du chemin de fer du Grand Luxembourg – 18 août au 26 septembre 1870 et s.d.
- **Boîte n° 121** : Sedan.
- **Boîte n° 122** : Rapport sur l'entrée des Français refoulés en Belgique : 25 août 1870 au 9 janvier 1871.
- **Boîte n° 124** : Armées belligérantes : rapports de gendarmerie. Renseignements sur les armées belligérantes – Juillet à octobre 1870.
- **Boîte n° 125** : Circulation des belligérants des deux nations. Internement des prisonniers de Sedan. Transit par la Belgique du personnel des ambulances – 9 septembre 1870 au 2 mars 1871.
- **Boîte n° 129** : Questions diverses. Les neutres ne peuvent ravitailler les places fortes investies – 6 au 15 janvier 1871.

- **Boîte n° 132** : Internés français. Mauvais traitements infligés à des blessés prussiens – 2 septembre au 3 novembre 1870. Le gouvernement français prétend que des officiers prussiens font des reconnaissances en Belgique sur la frontière française – 3 et 4 août 1870.
- **Boîte n° 133** : Internement des soldats français : premiers ordres – 1^{er} au 5 septembre 1870.

Chapitre XIV : internés

- **Boîte n° 205** : Libramont : transport des blessés par chemin de fer. 17 septembre au 2 octobre.

Chapitre XVI : Divers

- **Boîte n° 220** : Affaires diverses. Visite des fortifications et établissements militaires par des officiers étrangers : 4 août et 6 novembre 1870. Communication du gouvernement des Pays-Bas – 17 juillet au 10 août 1870.
- **Boîte n° 225** : Fonds secrets : service de renseignements. Emploi des fonds secrets – 15 juillet au 30 août 1870.
- **Boîte n° 227 bis** : Conférences militaires franco-belges. Conférences du lieutenant général Chazal avec les autorités militaires françaises de Sedan – 14 au 20 septembre 1870.
- **Boîte n° 232** : « La Belgique considérée comme théâtre de la guerre », extrait de : WEIGERN général von « Belgiën, Nordfrakreich und Holland als Kriegsfeld » (La notice de l'inventaire est fautive : il s'agit d'une traduction de CARDINAL VON WIDDERN (Georg), *Belgien, Nordfrankreich, der Niederrhein und Holland als Kriegsfeld*. Supplement zu „Rhein- und Reinfeldzüge“, Breslau, Verlag von Max Mäzler, 1870, VII-240 p. Mit dem Plan von Antwerpens Neubefestigung und zwei Skizzen).

Fonds Moscou

- **Boîte n° 1106** : Etudes d'Etat-major concernant une invasion française ou allemande en Belgique (1891-1896) + documents administratifs sur la PFN (1937-1940).
- **Boîte n° 1841** : Bâtiments militaires, direction des fortifications, rapports concernant la défense du pays et les destructions d'œuvre d'art. (Position fortifiée d'Anvers, de Liège), 1867-1914.
- **Boîte n° 2186** : Bâtiments militaires, travaux de destruction en province de Liège.
- **Boîte n° 2227** : Bataillon du Génie de la Position fortifiée de Liège – correspondance et rapports concernant les champs de tir et les explosifs.
- **Boîte n° 2569** : Historique de la PFL
- **Boîte n° 3086** : Etat-major. Dossiers concernant les destructions du réseau en cas d'invasion ennemie.
- **Boîte n° 3677** : Etat-major général, correspondance et notes concernant les chemins de fer (Anvers, Ostende, Lokeren, Saint-Nicolas, Termonde) (1838-1898).
- **Boîte n° 3681** : Etat-major général, correspondance et notes concernant les chemins de fer (Anvers, Charleroi), (1840-1858).
- **Boîte n° 4661** : Chemin de fer de Namur à Liège – Station de Namur (1849-1860).
- **Boîte n° 4663** : Chemin de fer du Luxembourg aux abords de la place de Namur. Pont sur la Meuse à Namur (1852-1866).

Fonds Chazal

Correspondance reçue

- F.1.1 : Léopold Ier (1848-1865)
- F.1.2 : Léopold, Duc de Brabant (1852-1865)
- F.1.3 : Léopold II (1866-1889)
- F.1.4 : Marie-Henriette, Duchesse de Brabant et Reine des Belges (1862-1886)
- F.2.18 : Brialmont

Fonds attachés militaires anglais : Le fonds contient les photocopies de tous les rapports des attachés militaires anglais conservés aux *National Archives* dans la correspondance de l'ambassade. La collection de ces rapports est très incomplète car de nombreux rapports ont disparu. Outre ces documents, le fonds contient les notes d'Edouard.-Aimé Jacobs suite à sa visite dans les archives nationales anglaises à Londres. Ses notes manuscrites nous ont permis de sélectionner à l'avance les rapports d'ambassade utiles à l'histoire militaire de Belgique.

Dossiers personnels

Victor Deguise, Benjamin Ceulemans

D. GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

Archives Nationales du Luxembourg (Luxembourg) [ANGDL]

Affaires étrangères [AE]

AE 376, Chemins de fer, Divers (1898-1920)

AE 404, Rapports de gendarmerie concernant les préparatifs de l'invasion allemande

AE 436, Espionnage (rapports ; lois) – menées pangermanistes (1911-1915)

AE 564, Chemins de fer luxembourgeois – divers (1914-1918)

AE 2112, Lignes de chemins de fer construites par les Allemands. Rapport de M. Lefort (1911)

AE 2119, Chemins de fer de Wiltz vers Bastogne, Convention avec la Belgique (1881-1886).

AE 2122, Demande en concession du chemin de fer de Luxembourg à Longwy, protestation du gouvernement allemand (1873-1874)

AE 2124, Convention du 23 août 1884 entre la France et le Grand-Duché pour le raccordement des chemins de fer français et luxembourgeois

AE 2125, Négociations avec la France concernant le raccordement du réseau Prince Henri au chemin de fer de l'Est près de Longwy (1878-1885)

AE 2130, Service des trains sur la ligne de Trois-Vierges à Saint-Vith (1892/1894)

AE 2388, Organisation du service douanier en cas de guerre franco-allemande

AE 2914, Chemins de fer luxembourgeois : négociations avec l'Allemagne – Renouveau du traité de chemins de fer de 1872.

AE 2915 B, Chemins de fer Guillaume-Luxembourg. Matériel à affecter au Guillaume-Luxembourg en cas de mobilisation de l'armée allemande (1891-1912).

AE 3739, Guillaume-Luxembourg et Prince-Henri : négociation avec les pays voisins

E. FRANCE

Service Historique de la Défense : Département Armée de Terre

(Paris-Vincennes) [SHD/DAT]

Inventaires - guides :

DEVOS (Jean-Claude) et CORVISIER-de-VILLELE (Anne-Marie) (dirs.), *Guide des archives et de la bibliothèque [du service historique de l'armée de terre]*, 2^e édition revue et augmentée sous la direction de Thierry SARMANT et Samuel GIBIAT, Vincennes, 2001.

DUCHESNE (A.), *Les archives de la Guerre et de la Marine à Paris et l'histoire de Belgique*, Bruxelles, 1962.

DUCHESNE (A.), *Note additionnelle à l'inventaire des archives de la Guerre et de la Marine à Paris intéressant l'histoire de Belgique*, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, CXXX, 1964, XLI-XLVI.

GUELTON (Frédéric), colonel et BOURLET (Michaël), lieutenant, *Vincennes, juillet 2002 : La Belgique et la Première Guerre mondiale dans les sources militaires françaises*, in *Cahiers belges d'histoire militaire*, n° 4, décembre 2006, p. 3-121.

Génie

- 1M 1663, BOILEAU, lieutenant, *Note sur le système défensif de la France adressée au maréchal Niel*, le 29 mai 1867.

- 1M 1164, Maréchal VAILLANT, *De la frontière nord et nord-est de la France, Des défauts que présente cette frontière au point de vue militaire, et des modifications qu'il conviendrait d'y apporter*, manuscrit, 10 pages.

- 1M 1169, PRUDON, colonel, directeur des fortifications, *Mémoire sur l'ensemble de la défense de la frontière nord et sur l'importance et le rôle que remplit dans cette défense chacune des places de la direction de Lille, en tenant compte des conditions nouvelles dans lesquelles elles se trouvent placées sous la double influence de la rapidité des voies de communication par voie ferrée et des progrès de l'artillerie pour en déduire le degré d'intérêt relatif qui doit aujourd'hui s'attacher à leur conservation*, le 12 août 1865, 19 p.

- 1M 1180, Lieutenant-colonel de COYNART, *Mémoire sur la partie de la frontière nord-est comprise entre les Vosges et la Meuse*, Paris, le 5 juillet 1859, 14 p.

Mémoires et reconnaissances

- 1M 1447 : A (1794 à 1812) ; B (1830 à 1852)
- 1M 1451 (1853 à 1871)
- 1M 1452 (1872 à 1877)
- 1M 1453 (1874 à 1876)
- 1M 1454 (1877 à 1880)
- 1M 1455 (1881)

Registre des délibérations du Conseil Supérieur de la Guerre [CSG]

- o 1N 1, fonctionnement, décrets relatifs au CSG, identification des personnages, table des matières des séances de juin 1888 à octobre 1913.
- o 1N 3, Registre des délibérations : tomes IV : 1878 ; V : 1882 ; VI : 1882-1883 ; VII : 1883-1885 ; VIII : 1885-1888.
- o 1N 4, 1888-1890
- o 1N 5, 1890-1892
- o 1N 6, 1892-1895
- o 1N 7, 1895-1897
- o 1N 8, 1897-1902
- o 1N 9, 1903-1907
- o 1N 10, 1907-19014

>>> Commentaire : Pour les années 1872-1882, voir les documents édités : PEDRONCINI (Guy), *La Défense sous la Troisième République*, tome 1.1 : *Vaincre la défaite. Armée de terre : 1872-1881*, documents présentés à partir des archives de l'armée de terre, Vincennes, SHAT ; Paris, IHCC (Institut d'Histoire des Conflits contemporains), 1990.

2^e Bureau : Avant-guerre

- 7N 653 : Archives de campagne : service des places étrangères. (Renseignements mis à jour au fur et à mesure de leur réception.) Parmi celles-ci : Belgique (Anvers, places de la Meuse, Namur, Huy, Liège).

- 7N 658 : Renseignements sur les voies ferrées et gares des lignes d'Allemagne, d'Alsace-Lorraine, de Belgique et du Luxembourg avec croquis (1905-1913).

- 7N 672 : Armée allemande : Observations relatives aux manœuvres, ..., progrès dans la flotte aérienne, chemins de fer et automobiles, ...

- 7N 676 : Service de renseignements : Documents de service - Principes pour l'utilisation des chemins de fer en temps de guerre (1901 et 1911).

2^e Bureau : Attachés militaire français à Bruxelles

Correspondance générale

- 7N 1153 (1871-1889)
- 7N 1154 (1890-1900)
- 7N 1155 (1900-1909)
- 7N 1156 (1909-1910)
- 7N 1157 (1911-1912)
- 7N 1158 (1912-1913)
- 7N 1159 (1914)

Attachés militaires :

1. Lucien Louis Charles DEMASUR : capitaine d'état-major de 2^e classe ; en mission en Belgique (30 août 1871 ; attaché militaire id. (1871-1874).
2. Jules Edouard Alphonse HEPP : chef d'escadron d'état-major, puis lieutenant-colonel; attaché militaire en Belgique et en Hollande (1874-1876).
3. Victor Bernard DERRECAGAIS : chef d'escadron, puis lieutenant-colonel d'infanterie breveté ; attaché militaire en Belgique et en Hollande (1876-1880).
4. Léon Louis BORELLI DE SERRES : major d'infanterie ; attaché militaire en Belgique et en Hollande (1880-1884).
5. Félix Frédéric Georges LEBON : chef d'escadron ; attaché militaire en Belgique (1884-1892) et en Hollande (1886-1892).
6. Charles William Robert HAILLOT : capitaine, puis chef d'escadron de cavalerie ; attaché militaire en Belgique et en Hollande (1892-1901).
7. Marie Alexandre Emile Hippolyte GALLET : lieutenant-colonel de cavalerie puis colonel ; attaché militaire en Belgique et en Hollande (1901-1903).
8. Ernest Alexandre Romulus SIBEN : chef d'escadron, puis lieutenant colonel d'état-major ; attaché militaire en Belgique et en Hollande (1903-1909)
9. Victor DURUY : capitaine d'infanterie breveté d'état-major ; attaché militaire en Belgique et en Hollande (1909-1912).
10. Eugène GENIE : capitaine, chef de bataillon, puis lieutenant-colonel d'infanterie breveté d'état-major ; attaché militaire en Belgique et en Hollande (1912-1914) et chef de la Mission militaire au Grand Quartier Général de l'Armée belge (1914-1917).

Pour un aperçu général voir : DUCHESNE (A.), *L'armée et la politique militaire belges de 1871 à 1920 jugées par les attachés militaires de France à Bruxelles*, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, XXXIX, 1961, p.391-430 et p.1092-1126; XL, 1962, p.371-384 et p.1188-1219. La première partie a été reproduite sous le titre: *Appréciations françaises sur la valeur de l'armée belge et les perspectives de guerre de 1871 à 1914*, dans *Carnets de la Fourragère*, XIV-2, 1961, p.100-128; XIV-3, p.174-208.

Divers

- **7N 1162** : Il s'agit de la correspondance échangée entre le ministère de la Guerre et le ministère des Affaires étrangères de la République française, comportant presque toujours – pour les années 1884 à 1914 et 1919 – la transmission au Quai d'Orsay d'extraits de rapports des attachés militaires à Bruxelles, que le 2^e Bureau de l'Etat-major général a estimé de nature à l'intéresser. Inversement figure au dossier la transmission de la part du Quai d'Orsay de renseignements susceptibles d'intéresser le ministère de la Guerre. Ces renseignements proviennent du ministre de France à Bruxelles ou des consuls. Contient une liasse très complète sur la question des chemins de fer stratégiques. Une autre liasse sur l'entente hollando-belge (notamment les articles de journaux du général Langlois).
- **7N 1163** : Ce carton contient plusieurs liasses. La plupart des documents concernent le Luxembourg. Contient une étude du commandant Clerc sur la région de Stenay à Trèves (1890). Contient également une liasse sur la correspondance du ministère des Affaires étrangères avec le ministère de la Guerre (1871-1897). Duchesne oublie de mentionner dans son inventaire que la transmission de renseignements entre le ministère des Affaires étrangères et le ministère de la Guerre pour la période cruciale (1898-1914) figure également au dossier.
- **7N 1164** : Ce carton rassemble une dizaine de liasses non numérotées dont chacune est consacrée à une rubrique particulière. Nous avons retenu : IV. Budget de la Guerre ; V. Question militaire, 1882-1911 ; VI. Influence allemande en Belgique ; VIII. Situation politique en Belgique (1887-1893 et 1912).
- **7N 1165** : Dossier chemins de fer : quelques rapports anciens (années 1880-1890-début XX^e siècle). Surtout les rapports de Victor Duruy alors qu'il était encore en service au 2^e Bureau à la section de la Frontière Nord. Contient aussi un dossier fortifications qui se sépare en deux parties : fortifications de la Meuse et fortifications d'Anvers.
- **7N 1166** : Fortifications de la Belgique.
- **7N 1168** : Ce carton renferme quatorze études d'Etat-major sur la Belgique rédigées depuis 1844 jusqu'à 1914. Ce carton, non renseigné par Duchesne, contient différentes études réalisées par des officiers d'Etat-major sur la Belgique au point de vue militaire : attitude en cas de violation de la neutralité, fortifications et notamment une étude de Victor Duruy sur l'utilisation des chemins de fer belges en cas de guerre franco-allemande intitulée : « Ravitaillement à travers la Belgique méridionale en 1908 ».

3^e Bureau

- 7N 1756 : Dossier sur le Plan de mobilisation XV.

Défense du territoire par régions : Frontière du Nord

- 7N 1812 : Frontière du Nord, Belgique et Luxembourg.

- 7N 1813 : Défense de la 1^{ère} région ; question des inondations défensives.

- 7N 1814 : Calais et Dunkerque.
- 7N 1815 : Lille.
- 7N 1816 : Maubeuge.

Archives personnelles

Mémoire sur les frontières du Nord ou de la Belgique. Années 1853-1857. Manuscrit du capitaine d'Etat-major, aide de camp du général de division Grand, C. Marquerie, Paris, 1^{er} décembre 1857, 1 vol. in-4 (23 x 28,5 cm) dos toilé vert, plats cartonnés verts, de 213 p. + 13 p. de tables, le tout non chiffré.

SOURCES IMPRIMEES

A. Publications officielles

Documents diplomatiques

Die auswärtige Politik Preussens (1858-1871), Diplomatische Aktenstücke, édités par le Reichinstitut für Geschichte des neuen Deutschlands, sous la direction de Erich Brandenburg, Otto Hoetzsch, Hermann Oncken, 12 volumes, Oldenburg/Berlin, Gerhard Stalling Verlag, 1933-1939. [**APP**]

BISMARCK, *Die Gesammelten Werke. Politische Schriften* (1848-1890), Berlin, Stollberg, 1923-1935. Volume I à Volume 6c.

British documents on the origins of the war 1898-1914, éd. par J.W. HEADLAM-MORLEY, G.P. GOOCH et H. TEMPERLEY, Londres, His Majesty's Stationery Office, 1926-1938, 11 tomes en 13 volumes [**BDOW**].

Correspondance diplomatique de M. de Bismarck (1851-1859), publiée d'après l'édition allemande de M. de Poschinger, sous la direction et avec une préface de M. Th. Funck-Brentano, traduction de M. L. Schmitt, Paris, Plon, 1883, 2 tomes.

DE RIDDER (Alfred), *La Belgique et la Prusse en conflit (1834-1838)*, Bruxelles, Vromant, 1919. [**DE RIDDER 1**]

DE RIDDER (A.), *Histoire diplomatique du traité de 1839 (19 avril 1839)*, Bruxelles, Vromant, 1920. [**DE RIDDER 2**]

DE RIDDER (A.), *Les projets d'union douanière franco-belge et les Puissances européennes (1836-1843)*, Bruxelles, Lamertin, 1932.

DE RIDDER (A.), *La Crise de la Neutralité belge de 1848. Le dossier diplomatique*. 2 tomes, Bruxelles, Librairie Kiessling, 1928 (Commission Royale d'Histoire). [**DE RIDDER 3**]

DE RIDDER (A.), *Le mariage du roi Léopold II, d'après des documents inédits*, Bruxelles, Dewit, 1925. [**DE RIDDER 4**].

Documents diplomatiques français. 1^e série, 1871-1890 ; 2^e série, 1901-1911 ; 3^e série, 1911-1914.- Paris, Imprimerie nationale, 1929-1959. [**DDF**]

GOTTSCHALK (Egon), *Die deutschen Dokumente des Jahres 1887 zur belgischen Frage*, in *Berliner Monatshefte*, novembre 1931.

Die Grosse Politik der Europäischen Kabinette (1871-1914), Berlin, 1923-1927, 40 tomes en 50 volumes [**DGP**]

ONCKEN (H.), *Die Rheinpolitik Kaisers Napoleons III, von 1863 bis 1870 und der Ursprung des Krieges von 1870-1871*, nach den Staatsakten von Österreich, Preußen und den

süddeutschen Mittelstaaten, 3 volumes, Neudruck der Ausgabe 1926, Osnabrück, Biblio Verlag, 1967 [1926]. [**ONCKEN**]

Les origines diplomatiques de la guerre de 1870-1871. Recueil de documents publiés par le Ministère des Affaires étrangères, Paris, imprimerie nationale, 1910-1932, 29 volumes. [**Origines diplomatiques**]

POSCHINGER (Dr. Ritter von) (éd.), *Preußen im Bundestag. Documente der K. Preuß. Bundestags-Gesandtschaft (1851-1859)*, Leipzig, Verlag von S. Hirzel, 1882-1884, 4 tomes.

POSCHINGER (Dr. Ritter von) (éd.), *Bismarck und der Bundestag, Neue Berichte aus Frankfurt a. M. 1851 bis 1859*, Berlin, Trenwendt, 1906.

POSCHINGER (Dr. Ritter von) (éd.), *Preußens auswärtige Politik, 1850 bis 1858. Unveröffentlichte Dokumente aus dem Nachlasse des Ministerpräsidenten Otto Frhrn. V. Manteuffel*, Berlin, Mittler und Sohn, 1902, 3 tomes.

SCHWERTFEGER (B.), *Amtliche Aktenstücke zur Geschichte der Europäischen Politik, 1885-1914. Die belgischen Dokumente zur Vorgeschichte des Weltkrieges, 1885-1914*, 5 Bänden mit 2 Ergänzungsbänden und 2 Kommentarwerken des Herausgebers, Berlin, Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte, 1925.

WOLTRING (J.), *Bescheiden Betreffende de Buitenlandse Politiek van Nederland 1848-1919. Tweede Periode 1871-1898*, Vierde deel : 1886-1890, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1962 (Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote Serie, n° 126) [**BPN**]

Documents législatifs et parlementaires

Moniteur Belge [1839-1844]

Annales Parlementaires, Chambre des Représentants [1844-1914]

Annales Parlementaires, Sénat [1844-1914]

Documents Parlementaires, Chambre, depuis 1831

Documents Parlementaires, Sénat, depuis 1831

Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg [1852 - 1870]

Commissions militaires

PEDRONCINI (Guy), *La Défense sous la Troisième République*, tome 1.1 : *Vaincre la défaite. Armée de terre : 1872-1881*, documents présentés à partir des archives de l'armée de terre, Vincennes, SHAT ; Paris, IHCC (Institut d'Histoire des Conflits contemporains), 1990.

Procès-verbaux des séances de la commission instituée par arrêté royal du 14 octobre 1851, Bruxelles, 1852. [PV 1851]

Procès-verbaux des séances de la commission instituée par arrêté royal du 19 décembre 1866, n° 362, pour examiner si l'organisation actuelle de l'armée répond aux nécessités de la défense nationale, Bruxelles, 1867. [PV 1866]

Procès-verbaux des séances de la commission instituée par arrêté royal du 18 avril 1871 pour étudier les questions relatives à l'organisation de l'armée, Bruxelles, 1873. [PV 1871]

Procès-verbaux des séances de la commission chargée de l'étude des questions relatives à la situation militaire, 16 novembre 1900-30 avril 1901, Bruxelles, Guyot, 1901. [PV 1901]

B. Presse

La Belgique militaire [1871-1914] ; [1918-1940].

Bulletin belge des Sciences militaires [1920-1940]

Carnet de la Fourragère [1924 – 1940] voir CAYRON (J.R.), *Table des douze premières séries du "Carnet de la fourragère" 1924-1957*, dans *Carnets de la fourragère*, 1958.

Kriegsschuldfrage. Prend successivement le nom de *Berliner Monatshefte für internationale Aufklärung* puis de *Berliner Monatshefte* [1923-1940]

Streffleurs Militärische Zeitschrift 1808-1909. Eine Geschichte dieser Zeitschrift anlässlich ihres 100 Jährigen Bestehens mit einem Generalregister der „Militärischen Zeitschrift“ 1808-1907 und des „Organ“ 1870-1906 von Oberleutnant Zitterhofer (Adjutant des Kriegsarchivs), Vienne, Seidel und Sohn, 1908.

Le Journal des Sciences Militaires [1872-1914]

La Revue Militaire de l'Etranger [1872-1898] voir Table générale de 1871 à 1896.

Revue belge des livres, documents et archives de la guerre 14-18, Bruxelles, [1924-1940]

Revue militaire, rédigée à l'Etat-major de l'armée, Paris, Chapelot, [1899-1900]

Revue d'histoire, rédigée à l'Etat-major de l'armée, Paris, Chapelot, [1901-1914]

C. Mémoires, souvenirs, correspondances, points de vue de contemporains

BANNING (Emile), *Du barrage de l'Escaut oriental et du Sloe au point de vue des traités et des faits, Réponse à M. Van Lansberge, par un diplomate belge*, Bruxelles, Lesigne, 1867.

BANNING (E.), *Considérations politiques sur la défense de la Meuse*. Préface de Historicus [E. Gossart], Bruxelles-Paris, G. Van Oest, 1918. (Mémoire officieux rédigé entre 1881 et 1886).

BANNING (E.), *La défense de la Belgique au point de vue national et européen* (Extrait de *La Revue de Belgique*, février 1887), in GOSSART (E.), *Banning. La Belgique au point de vue militaire et international*. Recueil d'articles rédigés par Emile Banning. Préface d'Ernest Gossart, Bruxelles, Alfred Castaigne, 1901.

BANNING (E.), *Les traités de 1815 et la Belgique : mémoire publié pour la première fois, d'après le manuscrit original* (1866), avant-propos de Pierre Nothomb, Paris ; Bruxelles, G. Van Oest, 1919.

BANNING (E.), *Les origines et les phases de la neutralité belge*. Publié par A. De Ridder, Bruxelles, Librairie A. Dewit, 1927.

BANNING (E.), *Mémoires politiques et diplomatique*, Bruxelles, La Renaissance du Livre, 1927.

BAPST (Germain), *Le Maréchal Canrobert, Souvenirs d'un siècle*, 4e édition, 5 volumes, Paris, Plon – Nourrit et Cie, 1899-1911.

BERNHARDI (Theodor von), *Aus dem Leben Theodor von Bernhardis*, 9 volumes, Leipzig, S. Hirzel, 1893-1906.

BEYENS (Eugène) baron, *L'Allemagne avant la guerre: les causes et les responsabilités*. Nouvelle édition, Bruxelles ; Paris, G. Van Oest, 1917.

BEYENS (E.), *Le Second Empire vu par un diplomate belge*, 2 volumes, Lille-Bruges-Paris, Desclée-De Brouwer – Plon, 1924.

BEYENS (E.), *Deux années à Berlin (1912-1914)*, 2 volumes, Paris, Plon, 1931.

BISMARCK (O. von), *Pensées et souvenirs*. Edition française par E. Jaeglé (professeur à l'école spéciale militaire de Saint-Cyr), Paris, H. Le Soudier, 1899.

BRONNE (Carlo), *Lettres de Léopold Ier, premier Roi des Belges*, Bruxelles, Charles Dessart, 1943.

CIRCOURT (Adolphe de), *Souvenirs d'une mission à Berlin en 1848*, publiés par la société d'histoire contemporaine par M. Georges BOURGIN, archiviste aux Archives nationales, Paris, Alphonse Picard et Fils, 1908.

CRAVEN (A.), *Lord Palmerston. Sa correspondance intime pour servir à l'histoire diplomatique de l'Europe de 1830 à 1865*. Traduite de l'anglais, précédée d'une introduction et suivie d'un appendice, 2 volumes, Paris, Didier, 1878-1879.

DEMOULIN (R.), *Documents inédits sur la crise internationale de 1870*, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 1957, CXXII, p. 127-238.

DEN BEER POORTUGAEL (J.), *L'Escaut et la neutralité permanente de la Belgique d'après les traités de 1839 et 1907*, La Haye, Stockum, 1910.

DE RIDDER (A.), *Un diplomate autrichien à Bruxelles en 1848. Lettre du Comte de Woyna*, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, LXXXIX, 1925, p. 128-236.

DE RIDDER (A.), *Léopold I et Metternich*, in *Revue Catholique des Idées et des Faits*, 13 et 20 juillet 1928. (Correspondance entre Léopold Ier et Metternich).

DE RIDDER (A.), *Léopold I, Metternich et la Question d'Orient en 1840*, in *Revue Catholique des Idées et des Faits*, 10, 17, 24 et 31 août 1928.

DE RIDDER (A.), *La Belgique et le Prince de Metternich. Instructions du Chancelier de l'Empire aux diplomates autrichiens accrédités à Bruxelles*, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, XCVI, 1932, p. 49-100.

DISCAILLES (Ernest), *Un diplomate belge à Paris de 1830 à 1864 : Monarchie de Juillet – Seconde République – Second Empire*, Paris, Bruxelles, G. Van Oest, 2 tomes, 1909. [Charles Rogier]

GARSOU (J.), *Les débuts d'un grand règne, Notes pour servir à l'histoire de la Belgique contemporaine*, préface de M. Henri Pirenne, 2 tomes, Bruxelles, L'Évantaile, 1931. (il s'agit des notes d'Alphonse Vandenpeereboom, ministre de l'intérieur de 1861 à 1867).

GERARD (A.) (ancien ambassadeur de France à Bruxelles), *Ma mission en Belgique, 1898-1906. Souvenirs inédits*, in *La Revue générale*, octobre 1928, p. 415-443.

GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances de l'Europe dans leurs rapports politiques et militaires avec la Belgique. Une mission à Londres en 1831*, Bruxelles, 1863.

GROENER (W.), *Lebenserinnerungen. Jugend, Generalstab, Weltkrieg.*, Göttingen, Hiller von Gaertringen, 1957.

GUIZOT (F.), *Mémoires pour servir à l'histoire de mon temps*, Paris, Lévy, 8 tomes, 1858-1867.

HASSEL (Dr. Paul), *Joseph Maria v. Radowitz. Erster Band : 1797-1848*, Berlin, Mittler und Sohn, 1905.

HOLSTEIN (Baron Friedrich von), *The Holstein Papers*, édités par Norman Rich et M.H. Fischer, Cambridge, University Press, 4 volumes, 1955-1963.

HOOYKAAS (G.J) et SANTEGOETS (F.J.P.), *De briefwisseling van J.R. Thorbecke, V : 1845-1853*, s'-Gravenhage, Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, 1996.

JOFFRE (J.), *Mémoires*, Paris, Plon, 1932.

JUSTE (T.), *Léopold Ier, Roi des Belges, d'après des documents inédits, II : 1832-1865*, Bruxelles, Muquardt, 1868, (col. Les Fondateurs de la Monarchie Belge).

JUSTE (Théodore), *Les fondateurs de la monarchie belge, Le lieutenant général Comte Goblet d'Alviella, ministre d'Etat, d'après des documents inédits (1790-1869)*, Bruxelles, Muquardt, 1870.

KEUDELL (Robert von), *Bismarck et sa famille, Impressions et souvenirs (1846-1872)*, traduit de l'allemand par E.-B. Lang, Paris, Société d'éditions littéraires et artistiques, 1902.

KLOBUKOWSKI (A.) (ancien ministre de France à Bruxelles), *Souvenirs de Belgique, 1911-1918*, Bruxelles, L'Éventail, 1928.

LABOULAYE (P. de), *Souvenirs de ma mission en Belgique (1870-1871)*, in *Revue de Paris*, mars 1938, p. 22-52.

LAMARTINE (Alphonse de), *Histoire de la révolution de 1848*, 2 tomes, Leipzig, Brockhaus & Avenarius, 1849.

LANZAC DE LABORIE (L. de), *Correspondances du siècle dernier*, Paris, 1918. [Lettres de Léopold Ier de Belgique à Adolphe Thiers (1836-1864)].

LECONTE (J.-R.), *Les projets de système défensif de la frontière nord de la Belgique vu par les diplomates autrichiens accrédités à Bruxelles (1834-1839), d'après les archives de Vienne*, in *Carnets de la Fourragère*, XV-8, 1965, p. 490-518.

The letters of Queen Victoria, A Selection from her Majesty's Correspondance between the years 1837 and 1861, ed. A.C. BENSON et Viscount ESHER, 3 vols., Londres 1907 ; 2^e série, 1862-1885, ed. G.E. BUCKLE, vol. I-II, 1862-1878, 1925 ; vol. III, 1879-1885, 1927 ; 3^e série 1886-1901, éd. G.E. BUCKLE, Londres, vol. I, 1886-1890, 1930; vol. II, 1891-1895, 1931; vol. III, 1896-1901, 1932. [LQV]

Lettres de Léopold Ier à sa soeur la princesse Sophie, à son beau-frère Emmanuel, comte de Mensdorff-Pouilly, à son neveu Alphonse, comte de Mensdorff-Pouilly. 1804 – 1864. Traduction et édition critique par Jean PURAYE et Hans-Otto LANG, Liège, Vaillant-Carmanne, 1973.

LUBELSKI-BERNARD (N.), *Léopold II et le cabinet Frère-Orban (1878-1884). Correspondance entre le Roi et ses ministres*, 2 volumes Louvain-Bruxelles, Nauwelaerts, 1983, (CIHC, cahiers n° 95 et n° 96).

MEDING (Oscar), *De Sadowa à Sedan, mémoires d'un ambassadeur secret aux Tuileries*, publiés par Victor Tissot, E. Dentu, 1885.

MESSIMY (Adolphe), général, *Mes souvenirs. Jeunesse et entrée au Parlement. Ministre des colonies et de la Guerre en 1911 et 1912 : Agadir. Ministre de la Guerre du 16 juin au 26 août 1914*, Paris, Plon, 1937.

METTERNICH (Prince de), *Mémoires, documents et écrits divers laissés par le Prince de Metternich*. Publiés par son fils le Prince Richard de Metternich. Classés et réunis par M. A. de Klinkowstroem. Troisième partie : *La période de repos (1848-1859)*. Tome VIII, Paris, Plon, 1884.

NOTHOMB (P.), *Les frontières du Limbourg et du Luxembourg. Lettres inédites de Léopold Ier, J.-B Nothomb, C. Le Hon*, in *Revue générale belge*, mai 1950.

NYS (Ernest), professeur à l'Université, conseiller à la Cour d'appel de Bruxelles, membre de l'Institut de droit international, *L'Escaut en temps de guerre, en réponse à la brochure du lieutenant général den Beer Poortugael, membre du Conseil d'Etat de Hollande*, Bruxelles, Weissenbruch, 1910.

NYS (Ernest), *Une clause des traités de 1814 et de 1839, « Anvers, Port de Commerce »*, Bruxelles, Weissenbruch, 1911.

OLLIVIER (Emile), *L'Empire libéral : études, récits, souvenirs*, Paris, Garnier frères, 1895-1918, 18 volumes.

POINCARÉ, *Au service de la France : neuf années de souvenirs*, 11 volumes Paris, Plon, 1926-1974.

RADOWITZ (Joseph Maria von), *Zur Geschichte meines Lebens*, in HASSEL (Dr. Paul), *Joseph Maria v. Radowitz. Erster Band : 1797-1848*, Berlin, Mittler und Sohn, 1905, p. 1-139.

ROON (Albrecht) (Grafen von), *Denkwürdigkeiten aus dem Leben des Generalfeldmarschalls Kriegsministers Grafen von Roon, Sammlung von Briefen, Schriftstücken und Erinnerungen*, 3 volumes, 5e édition, Berlin, Eduard Trewendt, 1905.

ROTHAN (G.), *La politique française en 1866 : les origines de la guerre de 1870*, Paris, Calman-Lévy, 1879.

ROTHAN (G.), *Souvenirs diplomatiques. L'affaire du Luxembourg. Le prélude de la guerre de 1870*, Paris, Calman-Lévy, 1882.

ROTHAN (G.), *Souvenirs diplomatiques. La France et sa politique extérieure en 1867*, Paris, Calman-Lévy, 1887.

ROTHAN (G.), *Souvenirs diplomatiques. L'Europe et l'avènement du Second Empire*, Paris, Calman-Lévy, 1890.

SERVAIS (E.), *Autobiographie de feu M. Emmanuel Servais, ancien ministre d'Etat*, Luxembourg, V. Buck, 1895, 120 p. (Publications de la section historique de l'Institut Grand-Ducal de Luxembourg, vol. XLIII).

STENGERS (J.) (éd.), *Textes inédits d'Emile Banning*, Bruxelles, Académie Royale des Sciences coloniales, Classe des Sciences morales et politiques, 1955.

TAILLANDIER Saint-René, *Dix ans de l'histoire d'Allemagne. Origines du nouvel Empire d'après la correspondance de Frédéric-Guillaume IV et du Baron de Bunsen (1847-1857)*, [s.l.], Didier, 1875.

TERLINDEN (vicomte Charles), *Papiers du lieutenant général De Lannoy, gouverneur des princes royaux (1846-1849)*, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, CIII, 1938, p. 279-353.

THIELEMANS (M.R. et VANDEWOUDE (E.), *Le Roi Albert au travers de ses lettres inédites (1882-1916)*, Bruxelles, office international de Librairie, 1982.

VAN DER SMISSEN (E.), *Léopold II et Beernaert d'après leur correspondance inédite de 1884 à 1894*, 2 volumes, Bruxelles, Goemaere, 1920

WALDERSEE (Alfred Grafen von), *Denkwürdigkeiten*. T. 1 : 1832 – 1888. T. 2 : 1888 – 1900 et T. 3 : 1900 – 1904, Stuttgart, Heinrich Otto Meisner, 1923.

WAMPACH (Gaspard), *Le Luxembourg neutre, étude d'histoire diplomatique et de droit international public*, Paris, A. Rousseau, 1900, Thèse universitaire, Paris.

WILHELM I, *Kaiser Wilhelms des Grossen. Briefe, Reden und Schriften*. Ausgewählt und erläutert von Ernst Verner. I Band : 1797-1860, Berlin, Mittler und Sohn, 1906.

WOESTE (C.), *La neutralité belge. La Belgique et la France*, Bruxelles, 1891.

D. Chemins de fer

L'action de l'administration belge des Chemins de fer pendant l'année de guerre 1914-1915, Le Havre, 1916.

GRANDVALLET (Antonin), ancien agent supérieur des chemins de fer, *La neutralité de la Belgique et les chemins de fer français, belges et allemands*, Paris, Librairie militaire, 1889.

BODY (Michel), *Les chemins de fer dans leur application militaire*, Liège, Imprimerie Carmanne, 1867 + *Notice supplémentaire (16 p.) sur l'attaque et la défense des chemins de fer en temps de guerre*, Liège, Carmanne, 1868.

BODY (Michel), *Aide-mémoire portatif de campagne pour l'emploi des chemins de fer en temps de guerre*, Liège, s.n., 1870.

BOULGER (Demetrius C.), *An object lesson in German plans*, in *Fortnightly Review*, février 1910, p.383-389.

BOULGER (Demetrius C.), *A further object lesson*, in *Fortnightly Review*, février 1914, p.306-314.

BRACONIER (Ch.), *Chemin de fer de Liège, par la vallée de l'Ourthe, Marche et Aye, à Givet, et de Liège par les vallées de l'Ourthe, de l'Amblève et de la Salm, à Luxembourg : réponse au mémoire intitulé « jonction belge grand-ducale »*, Liège, J. Desoer, 1861.

BRUNFAUT (J.), *La défense de la France au moyen du réseau militaire des chemins de fer*, Paris, Lachaud, 1872.

BUDDE (Hermann), *Die französischen Eisenbahnen im Kriege 1870-1871 und ihre seitherige Entwicklung in militärischer Sicht*, Berlin, 1877.

CARDINAL VON WIDDERN (Georg Cardinal) (colonel), *Der Kleine Krieg und der Etappendienst*, Berlin, Eisenschmidt.

CASTIAU, secrétaire général au Ministère des Transports, *Nos moyens de transports*, in *Encyclopédie belge*, Bruxelles, La Renaissance du Livre, 1933, p. 677 et suiv.

CHARIÉ-MARSAINES (Gustave) (inspecteur général des Ponts et Chaussées), *Mémoire sur les chemins de fer considérés au point de vue militaire*, in *Annales des Ponts et Chaussées, mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur*, 4^e série, 1862, 2^e semestre, doc. n° 41, p. 1-22.

Les chemins de fer stratégiques par un ancien élève de l'Ecole polytechnique, Paris, Baudouin, 1883.

DE BETHUNE (J.), *Courtray et ses chemins de fer*, in *Bulletin van de geschied- en oudheidkundige kring van Kortrijk*, 1911-1912, année 9, p.13-57.

DEMEUR (A.) (avocat et docteur en droit), *Les chemins de fer français en 1860, statuts des compagnies, notices historiques, situations financières*, avec une introduction, Paris, Librairie centrale des chemins de fer de N. Chaix et Cie, 1860.

DITMAS (Leslie) (ancien préfet de la Commission interalliée des Chemins de fer à Cologne), *Toujours Eupen-Malmédy, une opinion anglaise*, interview publié dans le *Morning Post*, reprise dans *La Libre Belgique*, 26 août 1926.

DE LAVELEYE (A.), *Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer belges*, Bruxelles, Decq, 1862.

De l'Utilisation des chemins de fer dans la prochaine guerre, Paris, 1899.

DE MAREZ (Roland), *La Belgique et le réseau ferré allemand*, in *L'Indépendance belge*, 21 décembre 1911.

DE FORMANOIR (A.) (capitaine d'Etat-major), *Conférences militaires belges : chemins de fer en temps de guerre*, Bruxelles, Muquardt, 1870.

DE FORMANOIR (A.) (capitaine d'Etat-major), *Les chemins de fer en temps de guerre. Conférences militaires belges. 2e édition revue et augmentée*, Bruxelles-Leipzig, C. Muquardt-Librairie de la Cour, 1871.

DU FIEF (J.) (professeur à l'athénée royal de Bruxelles), *Voies navigables et routes*, in *Patria Belgica*, partie I, Bruxelles, Bruylant-Christophe et Cie, 1873, in- 8°, p. 816-834.

DE T'SERCLAES DE WOMMERSOM (comte Em.), *Aperçu des voies de communication publiques dans la province de Limbourg depuis 1830. 1ère partie, chemin de fer ; 2^e partie, rivières navigables et canaux*. 2 brochures, Hasselt, 1870-1871.

ERNOUF (Baron), *Histoire des chemins de fer français pendant la guerre franco-prussienne*, Paris, Librairie générale, 1874.

EUGENE (J.-B.) (capitaine en premier du Génie, chevalier de l'ordre de Léopold), *Etudes sur les chemins de fer et télégraphes électriques considérés au point de vue de la défense du territoire*, Anvers, J.-E. Buschmann, 1874, 2 t.

Exposition universelle de Liège, 1905. Congrès wallon sous le haut patronage du gouvernement. Compte-rendu officiel.- Liège, imprimerie Mathieu, 1905.

FERRARIUS (Miles), *Die Eisenbahnen und die Kriegführung : eine politisch-militärische Studie*, Hamburg, Verl.-Anst. und Dr.-A.-G., 1890.

FERRARIUS (Miles), *Die Anforderungen der Strategie und Taktik an die Eisenbahnen*. 2^e édition, Berlin, Eisenschmidt, 1894.

FERRARIUS (Miles), *Studien über die heutigen Eisenbahnen im Kriegsfall* [*Etudes sur les lignes ferrées actuelles en cas de guerre*], Vienne, Pesth et Leipzig, Maison Hartleben.

Major X...[FERRON (Théophile) (colonel)], *Les chemins de fer allemands et les chemins de fer français au point de vue de la concentration des armées*, Paris, Dumaine, 1879 (Extrait du *Journal des Sciences Militaires*, mai 1879, 5-16 juillet 1879, p. 357-380.)

GARSOU (J.), *L'affaire des Chemins de fer du Luxembourg, d'après les « Notes et Souvenirs » d'Alphonse Van den Peereboom*, Luxembourg, 1934.

GILLE (B.), *Lettres adressées à la Maison Rothschild de Paris par son représentant à Bruxelles. II : L'époque des susceptibilités*, Paris, Louvain, Nauwelaerts, 1963.

GRANDVALLET (Antonin) (ancien agent supérieur des chemins de fer), *La neutralité de la Belgique et les chemins de fer français, belges et allemands*, Paris, Librairie militaire L. Baudouin et Cie, 1889.

Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken. Eröffnungsdaten 1835 - 1935, Streckenlängen, Konzessionen, Eigentumsverhältnisse. Vollst., unveränd. Nachdruck. Dokumente zur Eisenbahngeschichte, Bd. 29, Mainz, Horst-Werner Dumjahn Verlag, 1984.

HOLSTEYN (C.L.C.) (ex-fonctionnaire de la direction générale des chemins de fer du Grand Central Belge), *Les chemins de fer de l'Europe en exploitation, d'après les documents officiels des compagnies*, Première année, Bruxelles, Callewaert, 1876.

HUMBERT (Georges-Charles), *Traité complet des chemins de fer*. 2^e édition revue et mise à jour, Paris-Liège, Béranger, 1908, 3 vol.

JACQMIN (F.) (ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur de l'exploitation des chemins de fer de l'Est et professeur à l'Ecole des Ponts et Chaussées), *Les chemins de fer pendant la guerre de 1870-1871. Leçons faites en 1872 à l'Ecole des Ponts et Chaussées*, Paris, Librairie Hachette, 1872.

JARDOT (A.), corps royal d'Etat-major, *Des chemins de fer de l'Europe centrale considérés comme lignes stratégiques*, in *Journal des Sciences militaires*, 3^e série, t.9, n° 26 [février 1842], p. 121-199.

JOANNE (Adolphe), *Atlas historique et statistique des chemins de fer français*, Paris, Hachette, 1859.

JOESTEN (Joseph) (Dr.), *Histoire et organisation militaire des chemins de fer*. Traduit de l'allemand par le lieutenant-Colonel B*** avec l'autorisation de l'auteur, Paris, Charles-Lavauzelle, s.a.

LALOUX (Georges), *La ligne électrique vers l'Allemagne doit et peut passer à portée de Tirlemont, Saint-Trond, Tongres, Liège et Dison-Verviers*, Liège, imprimerie liégeoise, 25 mai 1907.

LANOIR (Paul), *La question des chemins de fer. Les chemins de fer et la mobilisation*, Paris, Charles Lavauzelle, 1895.

LAVALLEE (Ch.), *Les chemins de fer pendant la guerre*, in *Revue des deux Mondes*, 15 octobre 1871.

LEON (Paul), *Fleuves, canaux, chemins de fer*. Avec une introduction de Pierre Baudin, Paris, Colin, 1903.

LOBET (Léon), *Détournement des grands express internationaux: exposé de la question fait au Conseil communal de Verviers le 12 janvier 1912*, Verviers, P. Feguenne, 1912.

LOISEL (F.), *Annuaire spécial des chemins de fer belges*, Bruxelles, 1867-1892, 15 t.

MAJERUS (F.E.), *Rapport sur les chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg*, Luxembourg, 1855.

MORRS, *Chemin de fer Hasselt-Maeseyck. Reprise de la concession par l'Etat. Discours*, Liège, Desoer, 1897.

NICOLAÏ (Edmond), *Les chemins de fer de l'Etat en Belgique, (1834-1884). Etude historique, économique et statistique*, Bruxelles, 1885.

NIOX (Gustave-Léon), *De l'emploi des chemins de fer pour les mouvements stratégiques*, 1873.

NORDLING (M.W.) (ancien élève libre des Ecoles polytechnique et des ponts et chaussées), *Mémoire sur les conditions de la transformation des chemins de fer à une voie en chemins à deux voies*, in *Annales des Ponts et Chaussées, mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur*, 4^e série, 1862, 2^e semestre, doc. n° 42, p. 22-59.

PERROT (E.), *Des chemins de fer belges*, in *Bulletin de la Commission centrale de statistique*, t. II, Bruxelles, 1845, p. 1-156.

PICARD (Alfred), (conseiller d'Etat, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, ancien directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics), *Les chemins de fer français : étude historique sur la constitution et le régime du réseau. Débats Parlementaires, actes législatifs, réglementaires, administratifs, etc.* Publié sous les auspices du ministère des Travaux Publics ; 3 tomes, Paris, J. Rothschild, 1884.

PRATT (Edwin A.), *The Rise of Rail-Power in War and Conquest, 1833-1914, with a Bibliography*, Londres, P.S. King and Son, 1915.

Précis historique sur la construction des chemins de fer en Belgique, in *Annales des travaux publics de Belgique*, I, Bruxelles, 1843, p. 11-46.

RUPPERT (P.), *Recueil des lois, arrêtés, conventions et autres actes relatifs aux chemins de fer Guillaume-Luxembourg et Prince Henri dans le Grand-Duché de Luxembourg*, Luxembourg, J. Joris, 1872.

SIMONS et DE RIDDER, ingénieurs des Ponts et Chaussées, *Description de la route en fer à établir d'Anvers à Cologne en traversant Duffel, Malines, Louvain, Tirlemont, Waremme, Liège, Verviers, Eupen, Aix-la-Chapelle, Düren et Cologne ; avec embranchement d'Anvers à Lierre, de Malines à Bruxelles, à Termonde et à Gand, de Tirlemont à Namur, etc. Mémoire à l'appui du projet d'un chemin de fer à ornières de fer à établir entre Anvers, Bruxelles, Liège et Verviers, destiné à former la 1^{ère} section de la nouvelle route d'Anvers à Cologne*, seconde édition, Bruxelles, Th. Lejeune, 1833.

SIMONS (P.) et DE RIDDER, ingénieurs des Ponts et Chaussées, *Le chemin de fer belge, ou recueil des mémoires et devis pour l'établissement du chemin de fer d'Anvers et Ostende à Cologne, avec embranchement de Bruxelles, de Gand, aux frontières de France*, Troisième édition, Bruxelles, 1839.

Statuts de la société des chemins de fer belges-luxembourgeois, Bruxelles, E. Guyot, 1873.

STEVART (A.), *Chemins de fer*, in *Patria Belgica*, II, Bruxelles, Bruylant-Christophe et Cie, 1873, p.835-850.

Syndicat d'initiative du Pays de Liège, *Le détournement des express internationaux ruinerait la Wallonie*, Sl., [vers 1913].

TROMENEC (Louis de), *Etude sur le réseau de chemins de fer français considéré comme moyen stratégique*, Paris, Tanera, 1873.

Ville de Liège: Travaux publics: *Projet de détournement des Grands express internationaux: Rapport de M. A. Mahiels, ingénieur en chef des travaux de la ville*, Liège, Gustave Thiriart, [avril 1903].

Ville de Liège : Travaux publics : *Grands express internationaux : Doublement de la ligne de la Vesdre : Rapport de M. A. Mahiels, ingénieur en chef des travaux de la ville*, Liège, Gustave Thiriart, décembre 1903.

Ville de Liège (service technique des travaux publics): *Détournement des express internationaux: note relative à l'étude des nouveaux projets... tenue à l'hôtel de ville de Liège*

sous la présidence des bourgmestres de Liège et de Verviers le dimanche 4 juin 1905/ A. Mahiels, Liège : La Meuse, 1905.

W [Westphalen] H.L., *Die Kriegführung, unter Benutzung der Eisenbahnen, und der Kampf um Eisenbahnen. Nach den Erfahrungen des letzten Jahrhunderts*, Leipzig, 1868. Traduit en français : *De l'emploi des chemins de fer en temps de guerre*, Paris, 1869, 241 p. Il existe une deuxième édition : Idem, II. Auflage, Neu bearbeitet von einem deutschen Stabs-offizier, Leipzig, 1882.

E. Ecrits militaires allemands

Avant 1914

Actualités militaires. L'armée belge; ses progrès depuis 1870. Sa situation actuelle, ses desiderata, Bruxelles, imp. Van Assche, 1880, 95 p. Extrait des *Jahresberichte* édités à Berlin par les sieurs Mittler et fils, sous la direction du colonel de Löbelle.

[BONIN (Udo von)], *Die Befestigung und Vertheidigung der deutsch-französischen Grenze. Der deutschen Armee dargestellt von einem deutschen Offizier*, Berlin, Ernst Siegfried Mittler & Sohn, 1879.

[BONIN (Udo von)], *Die Befestigung und Vertheidigung der deutsch-französischen Grenze. Dem deutschen Volke dargestellt von einem deutschen. Offizier*, 3^e édition remaniée, Berlin, Mittler, 1887.

[BONIN (Udo von)], *Die Befestigung und Vertheidigung der deutsch-französischen Grenze*. 4^e édition revue et augmentée par le major F. Maria von Donat, du 1^{er} Régiment hanovrien d'Infanterie, n° 74, Berlin, Mittler, 1894.

BENICKEN (F. W.), *Die Elemente der Militär-Geographie von Europa / ein Versuch zur Erleichterung des Selbststudiums und des ersten Unterrichts in den Kriegsschulen ; mit einer Militär-Karte von Deutschland*, Weimar, Geograph. Inst., 1821.

BERNHARDI (Friedrich von), *Germany and the next war*, Londres, 1914.

BLUME (W.), *Opérations des armées allemandes depuis la bataille de Sedan jusqu'à la fin de la guerre : d'après les documents officiels du Grand Quartier Général ; avec une carte générale du théâtre des opérations (deux teintes)*, Paris: Libr. Militaire Dumaine, 1872.

BLUME (Wilhelm von) (Professor der Rechte in Tübingen), *Die belgische Neutralität und wir*, Dresden, Das Grössere Deutschland, 1914.

CAEMMERER (v.), *Die Entwicklung der strategischen Wissenschaft im 19. Jahrhundert*, Berlin, Baensch, 1904.

CARDINAL VON WIDDERN (Georg), *Belgien, Nordfrankreich, der Niederrhein und Holland als Kriegsfeld*. Supplement zu « Rhein- und Reinfeldzügen », Breslau, Verlag von Max Mäzler, 1870.

CONRADY (von), *Leben und Wirken des Generals Karl von Grolman*, 3 vol., Berlin, Mittler, 1894-1896.

COSTER (J.), *Geschichte der Festung Luxemburg seit ihrer Entstehung bis zum Londoner-Traktate von 1867: Mit besonderer Rücksicht auf die strategische Bedeutung und die kriegsgeschichtlichen Ereignisse dieses Platzes*, Nebst einem Plan mit sammtl. Festungswerken, Luxemburg, V. Bück, 1869. Une traduction est disponible en français : ID, *Histoire de la forteresse de Luxembourg, depuis son origine jusqu'au traité de Londres en 1867 avec des considérations particulières sur l'importance stratégique et les événements historiques de cette place*, un plan de tous les ouvrages de fortification est ajouté a cette étude, Luxemburg, V. Bück, 1869, 204 p.

DEBELAK (J.), *Die Neutralität der Schweiz und Belgiens in einem französisch-deutsche Kriege*, in *Oesterreichische militärische Zeitschrift*, 1875, I, p. 159-185.

FALKENHAUSEN (Ludwig v.), *Der große Krieg der Jetztzeit*, Berlin, Mittler und Sohn 1909.

FALKENHAUSEN (Ludwig v.), *Flankenbewegung und Massenheere*, Berlin, Mittler und Sohn, 1911.

FELGERMANN (von), *General W. J. v. Krauseneck*, 1851, Berlin, G. Reimer, 1851.

FOLEY (R. T.), *Alfred von Schlieffen's Military Writings*, Londres, Frank Cass, 2003.

FONTANE (Theodor), *Der Krieg gegen Frankreich 1870-1871*, nouvelle édition, mit einem Vorwort von Gordon A. Craig, Zürich, Manesse, 1985 [1873-1876], 4 volumes.

GÄDKE (D.), *Guerre ou paix? Nos vues dans une guerre future*, traduit de l'allemand par J. Goffinet, Mulhouse, imprimerie Ch. Bahy, s.a., 1908.

[GAVENDA (Ant. von)], *Militär-Geographie des norddeutschen Bundes, der süddeutschen Staaten und von Oesterreich*. 3e édition- Frankfurt am Main, Winter, 1868.

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Deutsch-Französische Krieg 1870/71*, Berlin, 1874-81 (8 vols).

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke. I. Militärische Korrespondenz. 1. Krieg 1864*, Berlin, Mittler, 1892.

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke. I. Militärische Korrespondenz. 2. Aus den Dienstvorschriften des Krieges 1866*, Berlin, Mittler, 1896.

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke. I. Militärische Korrespondenz. 3. Aus den Dienstchriften des Krieges 1870/71. 1. Theil : Der Krieg bis zur Schlacht von Sedan*, Berlin, Mittler, 1896.

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke. I. Militärische Korrespondenz. 3. Aus den Dienstchriften des Krieges 1870/71. 2. Theil : Vom 3. September 1870 bis zum 27. Januar 1871*, Berlin, Mittler, 1896.

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke. I. Militärische Korrespondenz. 3. Aus den Dienstchriften des Krieges 1870/71. 3. Theil : Waffenstillstand und Friede*, Berlin, Mittler, 1897.

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke, I. Militärische Korrespondenz, 4. Aus den Dienstchriften des Jahres 1859*, édité par, Berlin, Mittler, 1902.

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke. II. Die Thätigkeit als Chef des Generalstabes der Armee im Frieden. 1. Taktische Aufgaben aus den Jahren 1858 – 1882*, Berlin, Mittler, 1892.

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke. II. Die Thätigkeit als Chef des Generalstabes der Armee im Frieden. 2. Taktisch-strategische Aufsätze aus den Jahren 1857 – 1871*, Berlin, Mittler, 1900.

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke. II. Die Thätigkeit als Chef des Generalstabes der Armee im Frieden. 3. Generalstabsreisen aus den Jahren 1858 – 1869*, Berlin, Mittler, 1906.

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke. III. Kriegsgeschichtliche Arbeiten. 1. Geschichte des Krieges gegen Dänemark*, Berlin, Mittler, 1893.

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke. III. Kriegsgeschichtliche Arbeiten. 2. Kritische Aufsätze zur Geschichte der Feldzüge von 1809, 1859, 1864, 1866 und 1870/71*, Berlin, Mittler, 1899.

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke. III. Kriegsgeschichtliche Arbeiten. 3. Der Italienische Feldzüge des Jahres 1859*, Berlin, Mittler, 1904.

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke. IV. Kriegslehren. 1. Die operative Vorbereitungen zur Schlacht*, Berlin, Mittler, 1911.

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke. IV. Kriegslehren. 2. Die taktischen Vorbereitungen zur Schlacht*, Berlin, Mittler, 1911.

GROSSER GENERALSTAB (Abtheilung für Kriegsgeschichte), *Moltkes Militärische Werke. IV. Kriegslehren. 3. Die Schlacht*, Berlin, Mittler, 1912.

GUNDELACH (Ernst), *Festung und Feldarmee im Kriege 1870/71*, Berlin, Eisenschmidt, 1902.

GUTHMANN (O.), *Ein Zollbündnis zwischen Belgien und den Niederlanden: Untersuchungen über die Handelsbeziehungen zwischen Belgien und den Niederlanden seit*

der Mitte des 19. Jahrhunderts. Mit einem Vorwort von Professor Bernhard Harms, Iena, Tübingen, Verlag der H. Laupp'schen, [s.d.].

HAIN (Jos), *Reine und Militär-Geographie*, Wien, Tendler, 1848.

Heeresverfassung und Maasbefestigung in Belgien (1887), Berlin, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, 1887.

HOHENZOLLERN (Frédéric Guillaume von), *Journal de Guerre (1870-1871)*, traduction française par le Lieutenant E. Duriau, Payot, Paris, 1929.

HOHENZOLLERN (Friedrich Wilhelm von), *The War diary of the Emperor Frederick III (1870-1871)*, traduit et édité par Alfred Richard Allinson, Frederick A. Stokes Company, New-York, 1927.

HÖENIG (F.), *Die politische und militärische Lage Belgiens und Hollands im Rucksicht auf Frankreich und Deutschland. Eine Studie*, Berlin, Luckhardt, 1878.

HOENIG (F.), *Die Wehrkraft Frankreichs im Jahre 1885*, Berlin, Luckhardt, 1879.

HOPPENSTEDT (Julius) (Major), *Die Schlacht der Zukunft*, Berlin, E.S. Mittler et Sohn, 1907.

HOPPENSTEDT (Julius), *Ein neues Wörth*, Berlin, Mittler, 1909.

HOPPENSTEDT (Jules) (chef de bataillon au régiment de fusiliers n° 40 prince Charles-Antoine de Hohenzollern), *La bataille de l'avenir*, traduction du commandant Harfeld, avec une préface à la traduction par le général comte de T'Serclaes de Wommersom, Bruxelles, A Dewit, 1910.

HOPPENSTEDT (Julius), *Die Slacht der Zukunft. 2. veränd. u. erw. Aufl*, Berlin, Mittler, 1910.

HOPPENSTEDT (Julius) (Major), *Sind wir Kriegsfertig ?*, Berlin, Mittler, 1910.

HOPPENSTEDT (Jules) (chef de bataillon au régiment de fusiliers n° 40 prince Charles-Antoine de Hohenzollern), *Un nouveau Wörth, tableau d'une bataille de demain*. Traduction du commandant Harfeld, Paris, R. Chapelot et Cie ; Bruxelles, A. Dewit, 1912.

HOPPTENSTEDT (Julius), *Die Millionenslacht an der Saar : ein Beispiel moderner Kriegskunst. 3. Auflage*, Berlin, Mittler, 1913.

HOPPENSTEDT (Julius), *Deutschlands Heer in der Entscheidungsschlacht. 2. Aufl., wohlfeile Ausg. der Millionenschlacht an der Saar*, Berlin, Mittler, 1913.

Illustrierte Kriegschronik 1870-1871, Gedenkbuch an den Deutsch-Französischen Feldzug von 1870-1871, Leipzig, Weber, 1871, 454 s. mit zahlreichen Holzstichen: Portraits, Geschichts- u. Gefechtsbildern, Plänen u. Karten. L'ouvrage a été traduit en français : *Histoire de la guerre de 1870-1871, ou Relation illustrée de la campagne franco-allemande, avec dessins de batailles, plans, cartes géographiques et topographiques*, traduite depuis l'allemand, Bruxelles, Rosez ; Anvers, Van Dieren, 1872.

KALLEE (E.), *Der nordostfranzösische Kriegsschauplatz*, Berlin, E.S. Mittler, 1888.

KALCKSTEIN (Moritz von), *Lehrbuch der Geographie für höhere Lehr-Anstalten insbesondere Militärschulen wie zur Selbstbelehrung denkender Freunde der Erdkunde*, Berlin, Heymann, 1850.

KILLMEYER (H. O.), *Militär-Geographie von Europa / mit den asiatisch-russischen und asiatisch-afrikanisch-türkischen Ländern*, Stuttgart, 1857.

KOETTSCHAU, *Der nächste deutsch-französische Krieg*, Strasbourg, 1886.

LETOSCHEK (Emil), *Leitfaden der Geographie für die k.u.k. Militär-Unterrealschulen*, Wien : Seidel, 1891.

LOË (General-Feldmarschall von), *Erinnerungen aus meinem Berufsleben (1849-1867)*, 2e édition, Stuttgart ; Leipzig, Deutsche Verlags-Anstalt, 1906.

MALCHUS (Karl August Frhr von), *Handbuch der Militär-Geographie oder Erd- und Staaten-Kunde von Europa mit specieller Beziehung auf Kriegführung*, Heidelberg-Leipzig, 1833.

MOHS (Hans), *General-Feldmarschall Alfred Graf Waldersee in seinem militärischen Wirken.*, 2 volumes, Berlin, R. Eisenschmidt, 1929.

MOLTKE (Helmuth von) (l'ancien), *Gesammelte Schriften und Denkwürdigkeiten des General-Feldmarschalls Grafen Helmuth von Moltke. Zweiter Band. Vermischte Schriften*, Berlin, Mittler und Sohn, 1892.

MOLTKE (Helmuth von) (l'ancien), *La guerre de 1870 ; par le maréchal comte de Moltke, chef du Grand-Etat major ; édition française par E. Jaeglé, professeur à l'école spéciale militaire de Saint-Cyr*, Paris, Le Soudier, 1891.

MOLTKE (Helmuth von) (l'ancien), *La correspondance militaire du Maréchal de Moltke : guerre de 1870-1871*, 5 volumes, Paris, Henri Charles-Lavauzelle, 1899-1901.

MOLTKE (Helmuth von) (l'ancien), *Ausgewählte Werke. Erster Band : Feldherr und Kriegslehrmeister*. Herausgegeben von F. von Schmerfeld, Berlin, Verlag von Reimar Hobbing, 1925.

MOLTKE (Helmuth von) (l'ancien), *Ausgewählte Werke. Dritter Band : Feldherr und Staatsmann*. Herausgegeben von F. von Schmerfeld, Berlin, Verlag von Reimar Hobbing, 1925.

MOLTKE (Helmuth von) (le jeune), *Erinnerungen, Briefe, Dokumente 1877-1916*, Stuttgart, Der kommende Tag, 1922.

Mr., *Frankreichs natürliche und künstliche Vertheidigungsmittel*, mit Anwendung der neuesten Grundsätze über Fortification, bei einem Kriege Deutschlands gegen Frankreich, von Mr., Oberstlieutenant i.P. des Generalquartiermeistersabes, Leipzig, Geibel, 1860.

Mr., *Considérations sur les défenses naturelles et artificielles de la France en cas d'une invasion allemande*, traduit de l'allemand par A. Bacharach, Paris, Tanera, 1867.

Mr., *Considérations sur les défenses naturelles et artificielles de la France en cas d'une invasion allemande*, traduit de l'allemand par A. Bacharach, 2^e édition, Paris, Tanera, 1870.

RUDTORFFER (Franz Ritter von), *Militär-Geographie von Europa*, Prag, 1839.

[RUDTORFFER (Franz Ritter von)], *Militär-Geographie des Norddeutschen Bundes, der suddeutschen Staaten und von Österreich*, Frankfurt, 1867.

RÜSTOW (Wilhelm Friedrich), *L'art militaire au XIXe siècle : études stratégiques et tactiques sur les guerres les plus récentes* ; traduit de l'allemand par Savin de Larclause, Colonel du 14^e dragons, Paris : J. Dumaine, 1875.

SCHALLER (Georg von), *Allgemeine und Militär-Geographie*, Wien, Seidel, 1866.

SCHLIEFFEN (Alfred Graf von), [Generalstab des Heeres (ed.)], *Die taktisch-strategische Aufgaben aus den Jahren 1891-1905*, Berlin, Mittler, 1937.

SCHMERFELD (Ferdinand von) (Oberstleutnant a.D.), *Die deutschen Aufmarschpläne 1871-1890*, Berlin, Mittler, 1929.

SCHÖN (Josef) (Major), *Der Kriegsschauplatz zwischen dem Rhein und der Seine und die Hauptaufgaben seiner Befestigungen* (Le théâtre de guerre entre le Rhin et la Seine et les rôles principaux des fortifications qui s'y trouvent), Vienne, Seidel, 1904.

SCHRÖTER (Major), *Die Festung in der heutigen Kriegführung*, Berlin, 1903.

Section Historique du Grand État-major prussien, *La Guerre franco-allemande de 1870-1871*, traduction par le capitaine E. Costa de Serda de l'État-major français, Première Partie : *Histoire de la guerre jusqu'à la chute de l'Empire*, 2 volumes, Berlin-Paris-Bruxelles, Mittler-Dumaine-Muquardt, 1872-1875.

STAVENHAGEN (W.) (Königlich preußischem Hauptmann a. D.), *Die Küstenbefestigungen der außerdeutschen Seemächte. Für Offiziere aller Waffen des Heeres, der Marine und der Schutztruppen*, Berlin, Mittler, 1909.

STAVENHAGEN (W.), *Militär geographische Skizzen von den Kriegsschauplätzen Europas*, Berlin, Peters, 1898.

VERDY DU VERNOIS (J. von), *Moltkes Operationsplan zu einem Kriege gegen Frankreich aus dem Jahre 1859* in *Deutsche Rundschau*, Januar – März 1903, Bd 114, p.199-212

WACHS (Otto), *Die Weltstellung Englands, militärisch-politisch beleuchtet namentlich in Bezug auf Russland*, Kassel, Fischer, 1886.

WERKMEISTER (Carl), *Geographie und Geschichte. Handreichung für die Kapitulanten und Militär-Anwärter der preußischen Armee*; bearbeitet von Carl Werkmeister, Civillehrer

an der Kayserlichen-Schule des Königl. 3. Thüringischen Infanterie, Regiments Nr. 71, Erfurt, Selbstverl. D. Verf. Keyseriche Buchh., 1890.

WOLFRUM (Bruno von), *Anleitung zum Studium der Militär-Geographie und zur militärischen Länderbeschreibung : ein Vortrag für Kriegsschüler und junge Offiziere* Verfasserausgabe, München, Riedel, 1870.

ZUBER (Terence), *German War Planning, 1891-1914: Sources and Interpretations*, Woodbridge, Boydell Press, 2004.

Après 1914 (nous considérons beaucoup de travaux de l'entre-deux-guerres comme des sources)

BETHMANN-HOLLWEG (T. von), *Considérations sur la Guerre mondiale*, Paris, Limoges, 1924.

BREDT (J. V.), *Die belgische Neutralität und der Schlieffensche Feldzugplan*, Berlin, Stilke, 1929.

BRIDGE (N.), *The anglo-belgian military Convention*, in *Berliner Monatshefte*, VIII-10, 1930.

CASSANDRA, *Belgien 1906 überfallen*. Ins Deutsche übersetzt von Marc Roeder, Aix-la-Chapelle, Kameradsch. Kriegsbesch.-Fürsorge d. Deutschen Hauswirtschafts-Ges., 1917.

COCHENHAUSEN (Friedrich von) (Generalleutnant a. D.) (dir), *Von Scharnhorst zu Schlieffen (1806-1906), hundert Jahre preußisch-deutscher Generalstab. Auf Veranlassung des Reichswehrministeriums bearbeitet von aktiven und ehemaligen Offizieren des Reichsheeres. Mit 8 Bildtafeln und 21 Tertschizzen.*, Berlin, Mittler und Sohn, 1933.

DIRR (P.), *Bismarck und Belgien*, Bruxelles, Staatsdruckerei, 1915.

DIRR (P. Von) (Mitglied des bayerischen Landtags), *Belgien als französische Ostmark. Zur Vorgeschichte des Krieges*, Berlin, Marx Kirstein, 1917.

ELZE (Walter), *Der strategische Aufbau des Weltkrieges 1914-1918. Betrachtungen und Anregungen*, Berlin, Junker und Dönhaupt, 1939.

FOERSTER (W.), *Politisches Ziel und Operationsplan in Deutscher Offizier-Bund*, 25 février 1926; 5 mars 1926.

FOERSTER (W.), *Operative Gedanke der deutschen Seekriegführung bis zum Kriegsausbruch in Deutscher Offizier-Bund*, 16 avril 1926.

FOERSTER (W.), *Die Entwicklung des operativen Gedankens in Frankreich von 1871-1914 in Deutscher Offizier-Bund*, 27 janvier 1927 ; 5 février 1927 ; 15 février 1927.

FOERSTER (W.), *Der französische Operationsplan u. die Verletzung der luxemburgischen und belgischen Neutralität*, in *Kriegsschuldfrage*, 5e année, n° 2, février 1927, p. 141-145.

FOERSTER (Wolfgang), *Le comte Schlieffen et la guerre mondiale : la stratégie allemande pendant la guerre de 1914-1918*, Paris, Payot, 1929.

FOERSTER (Wolfgang), *Aus der Gedankenwerkstatt des Deutschen Generalstabes*, Berlin, Mittler, 1931.

FOERSTER (W.), *Ist der deutsche Aufmarsch 1904 an die Franzosen verraten worden ?* in *Berliner Monatshefte*, X, n° 11 (novembre 1932), p. 1053-1067.

FOERSTER (W.), *Joffres Operationsplan und die belgische Neutralität*, in *Deutscher Offizier-Bund*, 15 octobre 1932.

FOERSTER (Wolfgang), *Der strategische Aufbau des Weltkrieges*, Berlin, Mittler, 1933.

FOERSTER (Wolfgang), *Wollte Graf Schlieffen Holland im Kriegsfall vergewaltigen ?*, in *Kriegsschuldfrage*, 3 (1), 1925, p. 22-27.

FREYTAG – LORINGHOVEN (Hugo Frh. v.), *Folgerungen aus dem Weltkrieg*. 3e édition, Berlin, Mittler, 1917.

FREYTAG – LORINGHOVEN, *Deductions from the world war*, Londres, Constable and Co, 1918.

FREYTAG – LORINGHOVEN (Wolfgang), *Menschen und Dinge, wie ich in meinem Leben sah*, Berlin, Mittler, 1923.

FREYTAG – LORINGHOVEN, *Le comte Schlieffen et la guerre mondiale : la stratégie allemande pendant la guerre de 1914-1918*. Traduit par L. KOELTZ, préface de Maxime (général) WEYGAND, Paris, Payot, 1929.

GOTTSCHALK (E.), *Die « Conventions anglo-belges » und das Völkerrecht*, in *Berliner Monatshefte*, VIII-12, 1930.

GOTTSCHALK (E.), *Die « Conventions anglo-belges ». Eine Erwiderung*, in *Berliner Monatshefte*, IX-9, 1931.

GENERALSTAB DES HEERES (éd.), *Der Handstreich gegen Lüttich vom 3. bis 7. August 1914*, Berlin, 1939.

GROENER (Wilhelm), *Das Testament des Grafen Schlieffen. Operative Studien über den Weltkrieg*, Berlin, Mittler, 1929.

HAMPE (K.), *Belgien und Holland vor dem Weltkrieg. Eine Darstellung ihrer politischen militärische und wirtschaftlichen Beziehungen und Annäherungsbestrebungen in den letzten Jahrzehnten*, Gotha, F.A. Perthes, 1918.

HAMPE (Karl), *Das belgische Bollwerk : eine aktenmässige Darlegung über Barriererstellung, Neutralität und Festungspolitik Belgiens*, Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, 1918.

HERZFELD (Hans), *Die deutsch-französische Kriegsgefahr von 1875* (Forschungen und Darstellung aus dem Reichsarchiv, Heft 3), Berlin, Mittler und Sohn, 1922.

KLUCK (A. von), *Der Marsch auf Paris und die Marneschlacht 1914*, Berlin, Mittler, 1920.

KLUCK (A. von), *La marche sur Paris (1914)*, traduit par le commandant Destraint, Paris, Payot, 1922.

KUHL (Hermann von), *Der deutsche Generalstab in Vorbereitung und Durchführung des Weltkrieges*, Berlin, Mittler, 1920.

KUHL (Hermann von), *Der Marnefeldzug 1914*, Berlin, Mittler, 1921.

KUHL (Hermann von), *Campagne de la Marne en 1914*, Paris, Payot, 1927.

KUHL (Hermann von), *Die Verletzung der Neutralität Belgiens*, in *Deutsche Allgemeine Zeitung*, le 5 août 1923.

LEDERLE (A.), *Deutschland und das belgisch-niederländisch Scheldeproblem*, in *Zeitschrift für International Recht*, 44, 1931, 2-6, p. 71-93.

LUDDENDORFF (Erich von), *Meine Kriegserinnerungen 1914-1918*. Mit zahlreichen Skizzen und Plänen, Berlin, Mittler, 1919.

LUDDENDORFF (Erich von), *Ludendorff's Own Story, August 1914 – November 1918, The Great War from the Siège of Liège to the Signing of the Armistice as viewed from the Grand Headquarters of the German Army*, traduit de l'allemand, 2 volumes, New York, Londres, Harper & Brothers Publishers, 1919.

LUDDENDORFF (Erich), *Mein militärische Werdegang*, Munich, 1933

Lüttich, Namur, Antwerpen, mit einer Einleitung von Generalleutnant z.D. Imhoff. München, 1915.

MOLTKE (Helmuth von) (le jeune), *Die westliche Grenzfrage. Mit einer Einleitung von Ernst Niekisch*, Dresden, Wederstands-Verlag, 1929.

PHILIPPSON (A.), *Der französisch-belgische Kriegsschauplatz. Eine geographische Skizze*, Leipzig-Berlin, 1916.

REICHSARCHIV (éd.), *Der Weltkrieg 1914-1918. Die militärischen Operationen zu Lande*. Bearbeitet vom Reichsarchiv; Später: Im Auftrages des Oberkommandos des Heeres bearbeitet und hrsgg. von der Kriegsgeschichtlichen Forschungsanstalt des Heeres. 15 volumes, Berlin, Mittler, 1925-1939.

RÜSTOW (Wilhelm Friedrich), *L'art militaire au XIXe siècle : études stratégiques et tactiques sur les guerres les plus récentes* ; traduit de l'allemand par Savin de Larclause, colonel du 14^e Dragons, Paris, J. Dumaine, 1875.

SCHWERTFEGER (B.), *Entente cordiale, Marokkokrise und die « Conventions anglo-belges » von 1906*, in *Berliner Monatshefte*, VII, 1929.

STAABS (H. von) (General der Infanterie a. D.), *Aufmarsch nach zwei Fronten*, Berlin, Mittler und Sohn, 1925.

TAPPEN, *Namur vor und im Weltkrieg. Herausgegeben von der Kaiserlichen Fortifikation Namur*, München, R. Piper und Co, 1918.

TAPPEN (Adolf) (Gen. Lt. z. D.), *Bis zur Marne 1914 : Beiträge zur Beurteilung der Kriegsführung bis zum Abschluss der Marne-Schlacht*, Oldenburg, Stalling, 1920.

ZOELLNER (Generalleutnant von...), *Schlieffens Vermächtnis*, in *Militärwissenschaftliche Rundschau Sonderheft 4*, januar 1938, p.1-56.

F. Ecrits militaires français

Avant 1914

ANTIOCHE (Adhémar), *Changarnier*, Paris, E. Plon et Nourrit & Cie, 1891.

ARDOUIN-DUMAZET (V.), *La frontière du nord et les défenses belges de la Meuse. Réponse aux "révélations" de Mme Juliette Adam*, Lille, Librairie centrale, 1888.

[BONAPARTE (Louis-Napoléon)], *Des causes qui ont amené la capitulation de Sedan : campagne de 1870*, 2^e édition, par un officier attaché à l'Etat-major général, Bruxelles, J. Rozez, [1870], 1872.

BONAPARTE (Louis-Napoléon), *Les forces militaires de la France en 1870*, Paris, Amyot, 1872.

BOUCHER (Arthur), colonel, *La France victorieuse dans la guerre de demain. II. L'offensive contre l'Allemagne. Etude stratégique*, Paris, Librairie militaire Berger-Levrault, 1911, 70 p.

BOUCHER (Arthur), *La France victorieuse dans la guerre de demain. II. L'offensive contre l'Allemagne, Etude stratégique. Edition revue et corrigée*, 2 volumes, Paris, Librairie militaire Berger-Levrault, 1912.

BOUCHER (Arthur), *La France victorieuse dans la guerre de demain. III. L'Allemagne en péril. Etude stratégique*, Paris, Nancy, Berger-Levrault, 1914, 196 p.

BOUCHER (Arthur), *La France victorieuse dans la guerre de demain. Etude stratégique. Edition revue et corrigée*, Paris, Nancy, Berger-Levrault, 1915, 93 p.

BOUCHER (Arthur), *La Belgique à jamais indépendante. Etudes stratégiques*, Paris, Nancy, 1913.

CANONGE (Joseph Frédéric), *Histoire militaire contemporaine*, 2 volumes, Paris, Charpentier, 1882.

COUPILLAUD (général), *Que ferait la Belgique en cas de guerre ?*, in *Le Miroir*, Revue Hebdomadaire des Actualités, 6 avril 1914. Paris.

CULMANN (Capitaine), *Choses d'Allemagne*, Paris, Lavauzelle, 1907.

DARIEN (Georges), *L'épaulette : souvenirs d'un officier (1862-1921)*, Paris, Fasquelle, 1905.

DELAIR (Paul-Emile) (chef de bataillon du Génie), *Histoire de la fortification*, 2 tomes, I : *Des origines à Vauban* ; II : *De Vauban à l'artillerie rayée*, Lithographie de l'Ecole d'Application de l'Artillerie du Génie, juillet 1882, Thionville, réédité chez Gérard Klopp, 2004.

DE LANET (lieutenant du 18^e Chasseurs), *La neutralité de la Belgique en 1906*, Paris, Lavauzelle, 1907.

DERRECAGAIX (Victor Bernard)] V.D., *Histoire de la guerre de 1870*, Paris, J. Dumaine, 1871.

DERRECAGAIX (Victor Bernard) (colonel d'infanterie breveté, commandant en second de l'Ecole supérieure de Guerre, Paris), *Modern War*, traduction de C.W. Foster, Part I : *Strategy*, Washington, James J. Chapman, 1888.

DRIANT (Emile), lieutenant-colonel, *Vers un nouveau Sedan*, F. Juven, Paris, 1906.

DUCROT (Auguste-Alexandre), général, *Quelques observations sur le système de défense de la France*, 2^e édition, Paris, E. Dentu, [1866], 1871.

DUCROT (Auguste-Alexandre), général, *La journée de Sedan avec le 1^{er} Corps de l'armée de Châlons*, Paris, E. Dentu, 1871.

DUCROT (Auguste-Alexandre), général, *La Vie militaire du général Ducrot d'après sa correspondance (1839-1871) par ses enfants*, Paris, Plon et Nourrit, 1895.

Etat-major général de la Marine. Service hydrographique. Instructions nautiques. Mer du Nord. Côtes belge, hollandaise et allemande (de la frontière franco-belge à l'Elbe inclusivement), Paris, Imprimerie nationale, 1913.

Etat militaire de toutes les nations du monde en 1914, Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1914.

FAIDHERBE (L.), général, *Campagne de l'armée du Nord en 1870-1871*, dédié à M. Gambetta, membre du Gouvernement de la défense nationale, Paris, Dentu, 1871.

FERRON (M.) (chef de bataillon), *Considérations sur le système défensif de la France*, Paris, Plon, 1873.

Major X...[FERRON (Théophile), colonel], *Etude stratégique sur la frontière du Nord-Est*, in *Journal des Sciences Militaires*, janvier 1880, p. 49-68 .

FERVEL (Joseph-Napoléon), colonel, *Études stratégiques sur le théâtre de guerre entre Paris et Berlin*, 2^e édition, Paris, Dumaine, 1873.

FLEURY (E. F.), *Souvenirs du général Comte Fleury*, 2 volumes, I. 1837-1859, II. 1859-1867, Paris, E. Plon, Nourrit & Cie, 1897-1898.

[FOUCAULT DE MONDION], *La situation militaire de la Belgique dans le cas d'une guerre franco-allemande. Opinion d'un français, par M.*, Bruxelles et Paris, 1887.

FOUCAULT DE MONDION, *La Belgique livrée à l'Allemagne (1886-1891)*, Paris, Nouvelle Librairie Parisienne, Albert Savine, 1891.

Fortifications de Paris : considérations sur la défense nationale et sur le rôle que Paris doit jouer dans cette défense, Paris, Paulin, 1833.

FROSSARD (Charles Auguste), général, *Mémoire militaire rédigé en vue d'une guerre avec l'Allemagne (mai 1867)*, in *Revue militaire*, rédigée à l'Etat-major de l'armée, IIe partie : Archives historiques, IIe année, deuxième volume : juillet-décembre 1900, Paris, Chapelot, p. 728-764.

FRUSTON (FR. de la), *Les frontières de l'Allemagne considérées au point de vue de la défense nationale, d'après les cartes et les documents des états-majors autrichiens, prussiens, bavaurois, etc.*, in *Le Spectateur Militaire*, septembre 1859, 99^e livraison, p. 321-359.

Le Général Bertrand sur les fortifications de Paris, Paris, Techener, 1833.

Géographie militaire : France, Paris, Dumaine, 1878.

GOETSCHY (F.), (chef de bataillon du Génie et professeur à l'Ecole d'Application de l'Artillerie), *Cours de fortification permanente, organisation de détail de la fortification actuelle. Détails des fortifications construites de 1870 à 1885*, lithographie de l'Ecole d'Application de l'Artillerie et du Génie, 1894.

GOETSCHY (F.), (chef de bataillon du Génie et professeur à l'Ecole d'Application de l'Artillerie), *Cours de fortification permanente, organisation de détail de la fortification actuelle. Détails des fortifications construites ou améliorées depuis 1885*, lithographie de l'Ecole d'Application de l'Artillerie et du Génie, 1896.

GRANIER DE CASSAGNAC (A.), *Souvenirs du Second Empire*, 3 volumes, Paris, E. Dentu, 1879-1882.

GROUARD (A.), lieutenant-colonel, *France et Allemagne, la guerre éventuelle*, Paris, Librairie Chapelot.

GROUARD (A.), *Attaque et défense de la frontière franco-allemande*, in *La République française*, 27 mars 1911.

HENNEBERT (Eugène), lieutenant-colonel, *L'Europe sous les armes*, 3^e édition, Paris, Jouvot, 1884.

HENNEBERT (Eugène), lieutenant-colonel, *La guerre imminente, la défense du territoire*, Paris, Ernest Kolb, 1890.

HERMENT (Gabriel, Jean), général, *L'état des forteresses belges et sa répercussion sur la défense de notre frontière du Nord*, Paris, Henri Charles-Lavauzelle, 1913.

HERMENT (Gabriel, Jean), général, *Considérations sur la frontière du Nord*, Paris, Chapelot, 1913

HUMBERT (C.) (député de la Meuse), *L'Armée. Sommes nous défendus ?*, Paris, F. Juven, 1907.

JARRAS (Hugues-Louis), général, *Souvenirs du général Jarras : chef d'Etat-major général de l'armée du Rhin (1870)*, publiés par Madame Jarras, Paris, Plon-Nourrit, 1892.

JOSSET (Antoine), commandant, *Rôle des fortifications de la Meuse belge et des places françaises du Nord dans le cas d'une guerre franco-allemande*, Paris, Baudoin, 1895.

LANGLOIS (Hippolyte), général, (ex-membre du Conseil Supérieur de la Guerre et inspecteur d'armée en France), *L'entente hollando-belge économique et militaire*, in *Le Temps*, 8, 10 et 13 août 1906.

LANGLOIS (H.), *La neutralité et la défense de la Belgique*, in *Revue bleue*, juin 1906.

LANGLOIS (H.), *La Belgique et sa défense nationale*, in *Revue bleue*, juin 1906.

LANGLOIS (H.), *Questions de défense nationale*, Paris, Berger-Levrault, 1906.

LANGLOIS (H.), *La Belgique et la Hollande devant le pangermanisme*, Paris, Berger-Levrault, 1906.

LANGLOIS (H.), *Notre situation militaire*, in *Revue des Deux Mondes*, 15 octobre 1907.

LANGLOIS (H.), *Progrès de l'entente hollando-belge*, in *Le Temps*, 21 avril 1908.

LANGLOIS (H.), *L'Armée anglaise dans un conflit européen*, Paris, Berger-Levrault, 1910.

LANOIR (Paul), *The German Spy System in France, translated from the French by an English Officer*, Londres, Mills and Boon, 1910.

LAVALLEE (Théophile) (professeur de géographie et de statistique militaires à l'école spéciale militaire de Saint-Cyr.), *Géographie physique, historique et militaire*, troisième édition revue, augmentée et suivie d'un petit dictionnaire géographique, ouvrage adopté par le ministre de la Guerre pour l'école spéciale militaire de Saint-Cyr, Paris, Charpentier, 1845.

LAVALLEE (T.), *Les frontières de la France*, 1e édition, Paris, Furne, 1864.

LAVALLEE (T.), *Les frontières de la France*, 2e édition, Paris, Hetzel, 1866.

LAVALLEE (T.), *Les frontières de la France*, 5^e édition, Paris, Hetzel, 1868.

LAVALLEE (T.) *Géographie physique, historique et militaire*, 8^e édition revue et corrigée, Paris, Charpentier, 1872.

LEBRUN (Joseph), général, *Souvenirs militaires, 1866-1870, Préliminaires de la guerre, Mes missions à Vienne et en Belgique*, Paris, 1895.

LEBRUN (Joseph), général, *Bazeilles – Sedan*, 3^e édition, Paris, Dentu, 1884.

LECOMTE (Maxime), lieutenant-colonel et LEVI (Camille), (ancien vice-président du Sénat, ancien officier de l'armée du Nord), *Neutralité belge et invasion allemande*, Paris, Lavauzelle, 1914.

LEGAIGNEUR (F.) (capitaine de réserve au 132^e de ligne, ancien élève de l'école spéciale militaire de Saint-Cyr.), *Essai sur le système défensif de la Belgique. Recrutement, organisation et armement de ses troupes*, Asnières, imprimerie de Pineaud, 1895.

L.K. (capitaine), *La frontière française du Nord et l'invasion allemande*, Paris, Librairie militaire J. Dumaine, 1882.

LOCKROY (Edouard), *M. de Moltke, ses mémoires et la guerre future*, Paris, Dentu, 1892.

MADELAINE (Joachim), capitaine d'artillerie, *De la défense du territoire : fortifications de Paris*, Paris, Gaultier-Laguionie, 1840.

MALO (Charles), *La prochaine guerre. Avec une préface par Henri Welschinger, de l'Institut*, Paris, Librairie militaire Berger-Levrault, 1912.

MAITROT (C.-A.), *L'offensive allemande par la Belgique. Une modification nécessaire dans la concentration*, Paris, 1911. Extrait de *Le Correspondant*, 1^{er} septembre 1911, n^o 1175, p. 833-862

MAITROT (C.-A.), *Nos frontières de l'Est et du Nord. Le service de deux ans et sa répercussion sur leur défense*, Paris ; Nancy, Berger-Levrault, 1912.

MAITROT (C.-A.), *Nos frontières de l'Est et du Nord. Le service de deux ans et sa répercussion sur leur défense. Avec une préface du général Kessler*, Paris ; Nancy, Berger-Levrault, nouvelle édition revue, mise à jour et augmentée, 1913.

MAITROT (C.-A.), *Nos frontières de l'Est et du Nord. L'offensive par la Belgique. La défense de la Lorraine*, Paris ; Nancy, Berger-Levrault, 3^e édition mise à jour en 1914, 1915.

MALO (Charles-Albert), *La Situation militaire de la Belgique dans le cas d'une guerre franco-allemande, opinion d'un Français*, Bruxelles, Merzbach, 1887.

MARCHI (G.), *L'invasion allemande par la Belgique. Situation de la Belgique: les traités secrets; préparatifs des Allemands; complicité de Léopold II; sympathies du peuple belge pour la France; le partage de la Belgique; ce que nous devons faire pour conjurer le péril*, Ajaccio, imprimerie T. Masset, 1889.

MARGA (A.), *Leçons de géographie militaire. Cours de deuxième année. Principaux Etats de l'Europe*, Fontainebleau, Ecole d'application, 1883.

LOCKROY (Edouard), *M. de Moltke, ses mémoires et la guerre future*, Paris, Dentu, 1892.

LE MASSON, *Les limites de la France*, Paris, Ledoyen, 1853.

MOLARD (J.), *Puissance militaire des états de l'Europe. Considérations militaires, organisations défensives. Chemins de fer. Armées et marines*, Paris, Plon, 1893.

MORDACQ (H.) (commandant à l'Ecole supérieure de guerre) (pseud. Jibé), général, *Essais stratégiques, La durée de la prochaine guerre*. Suivi d'une note de M. le général Langlois, Paris, Berger-Levrault, 1912.

NIOX (Gustave-Léon), commandant, *Géographie militaire : Europe centrale, Allemagne, Hollande et Danemark*. Deuxième édition, Paris, J. Dumaine, 1881

NIOX (G.-L.), *Résumé de géographie physique et historique*, 2 volumes, Paris, Ch. Delagrave, 1895.

OMEGA, lieutenant-colonel, *La défense du territoire français*, Paris, librairie illustrée, 1887.

PALAT (Barthélémy-Edmond), général, *Histoire de la guerre franco-allemande de 1870-1871*, Berger-Levrault, Paris, 1893-1908, 15 volumes.

PALAT (Barthélémy-Edmond), colonel, (chef d'état-major du 17^e corps d'armée), *La Stratégie de Moltke en 1870*, Paris, Berger-Levrault et Cie, 1907.

P.D., *Derrière la façade allemande*. Réunion d'articles parus sous la signature P.D. dans le journal *La Dépêche*, Paris, R. Chapelot et Cie, 1912.

PERIA, lieutenant, *La Belgique militaire. L'armée et la défense du territoire*, Paris, Lavauzelle, 1900.

PICARD (Ernest), lieutenant colonel d'artillerie, (chef de la section historique de l'Etat-major de l'armée), *1870. La Guerre en Lorraine*, Plon, Paris, 1911.

PIERRON (Edouard), général, *La stratégie et la tactique allemande au début du XXe siècle*, Paris, H. Charles-Lavauzelle, 1900. (réédité en 1902 et en 1905).

POIRIER (Jules), *La Belgique devant une guerre franco-allemande*, Paris, L. Fournier, 1913.

RICHOU (G.), *Construction des forts de la Meuse (têtes de pont de Liège et de Namur). Monographie des travaux exécutés par MM. Adrien Hallier, Letellier frères et Jules Bartoux, entrepreneurs de travaux publics*, Paris, Baudry, 1892.

RICHOU (G.), *Construction des forts de la Meuse (têtes de pont de Liège et de Namur). Monographie des travaux exécutés par MM. Adrien Hallier, Letellier frères et Jules Bartoux, entrepreneurs de travaux publics*, Paris, Béranger, 1902.

RASTOUL (A.), *Le Maréchal Randon (1795-1871) d'après ses mémoires et des documents inédits, Etude militaire et politique*, Paris, Firmin Didot & Cie, 1890, p. 332-335.

RAU (Frédéric), capitaine, *L'Etat militaire des principales puissances étrangères en 1900*, 7^e édition augmentée et mise à jour, Paris, Librairie militaire Berger-Levrault, 1900

RAU (Frédéric), capitaine, *L'Etat militaire des principales puissances étrangères en 1908*, 8^e édition augmentée et mise à jour, Paris, Librairie militaire Berger-Levrault, 1908.

ROUSSET (Léonce), lieutenant-colonel de l'Ecole supérieure de Guerre, *Histoire générale de la guerre franco-allemande*, 6 volumes, nouvelle édition revue et corrigée, Paris, Montgredien, 1900.

STOFFEL (Eugène), colonel Baron, *Rapports militaires écrits de Berlin (1866-1870)*, Paris, Garnier, 1871.

TENOT (E.), *Les nouvelles défenses de la France*, I : *Paris et ses fortifications*, II : *La Frontière (1870-1882)*, Paris, Librairie Germer Baillère et Cie, 1880-1882.

TROCHU (Louis-Jules), général, *L'armée française en 1867*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1895.

VINOY (Joseph), général, *Campagne de 1870-1871. Siège de Paris : opérations du 13^e corps [depuis sa formation] et de la troisième armée*, Paris, H. Plon, 1872.

VINOY (Joseph) (général), *L'armée française en 1873*.

VOULQUIN (G.) (délégué de l'Union des sociétés de tir de France), *Frontières françaises, forts, camps retranchés*, Partie I : *Frontières du Nord et de l'Est ; Positions de seconde ligne ; Camp retranché de Paris*, Paris, Larousse, 1908-1909.

WIMPFEN (Emmanuel-Felix de), général, CORRA (Emile), *La bataille de Sedan. Les véritables coupables*. Histoire complète, politique et militaire d'après des matériaux inédits, élaborés et coordonnés, troisième édition, Paris, Ollendorff, 1887.

Après 1914

BAILLIS, colonel, *Giberne de sapeur*, in *Revue militaire française* n° 134, octobre 1932, p.24-59 et n° 135, novembre 1932, p.184-219.

BOUCHERIE (M.) colonel, *Historique du corps de cavalerie Sordet, rédigé sous la haute direction du général Sordet par le colonel Boucherie*, Paris, Limoges, Nancy, Charles-Lavauzelle, 1923.

CLEMENT-GRANDCOURT (Général), *Le drame de Maubeuge*, préface du Maréchal Franchet d'Espérey, Paris, Payot, 1935.

La Crise, par l'auteur de « J'accuse », Paris, Lausanne, 1917

DE LATTRE DE TASSIGNY, *Ne pas subir. Ecrits 1914-1952*, Paris, Plon, 1984.

DUFFOUR (Gaston), général, *Histoire de la guerre mondiale. Joffre et la guerre de mouvement*, 1914, Paris, Payot, 1937, (collection de mémoires, études et documents pour servir à l'histoire de la guerre mondiale).

ENGERAND (F.) (député du Calvados), *Le secret de la frontière (1815-1871-1914)*, Paris, Bossard, 1918.

HANOTAUX (Gabriel), *L'énigme de Charleroi*, Paris, l'édition française illustrée, 1917.

HUGUET, général (ancien chef de la mission militaire française attachée à l'armée britannique), *L'intervention militaire britannique en 1914*, Paris, Berger-Levrault, 1928.

KANN (Réginald), *Le plan de campagne allemand*, Paris, Payot, 1923.

LANREZAC (Général), *Le plan de campagne français et le premier mois de la guerre (2 août-3 septembre 1914)*, Paris, Payot, 1920.

LE BOURGEOIS, *La remise en état des chemins de fer belges et français par les Allemands (du début de la guerre à la fin de la bataille de la Marne)*, in *Revue du Génie Militaire*, février-mars 1924, p. 109-140, p. 227-268.

MARCHAND (A.) (inspecteur général de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est), *Plans de concentration de 1871 à 1914*, Paris, Berger-Levrault, 1926.

MORIZET (A.), *Le plan 17. Etude sur l'incapacité de l'Etat-major avant et pendant la guerre*, Paris, Editions de l'Humanité, 1920.

PALEOLOGUE (M.), *Un prélude à l'invasion de la Belgique. Le plan Schlieffen (1904)*, Paris, 1932.

Service historique du Ministère de la Guerre (éd.), *Les armées françaises dans la Grande Guerre*. Tome I, volume I – Paris, 1923.

G. Ecrits militaires belges

Alexis Brialmont (par ordre chronologique). Les noms entre crochets indiquent que l'ouvrage a été publié de façon anonyme.

[BRIALMONT (A.)], *Eloge de la guerre, ou réfutation des doctrines des amis de la paix*, Bruxelles, Kiessling, 1850.

[BRIALMONT (A.)], *De la guerre, de l'armée et de la garde civique. Réfutation des doctrines des amis de la paix*, Bruxelles, 1850.

[BRIALMONT (A.)], *Faut-il fortifier Bruxelles ? Réfutation de quelques idées sur la défense des Etats, par un officier du génie*, Bruxelles, 1850.

[BRIALMONT (A.)], *Réponse d'un officier du génie à M. Vandevelde. Pour faire suite à l'ouvrage intitulé: Faut-il fortifier Bruxelles ? Réfutation de quelques idées sur la défense des Etats*, Bruxelles, 1850.

BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires sur la Belgique*, 3 tomes, Bruxelles, Académie Royale de Belgique, 1851-1852.

[BRIALMONT (A.)], *Anvers, agrandi et fortifié pour cinq millions. Mémoire à l'appui d'une demande de concession fait par MM. Keller et Cie*, Bruxelles, Stapleaux, 1854.

[BRIALMONT (A.)], *Défense du projet d'agrandissement général d'Anvers présenté par MM. P. Keller et compagnie*, Bruxelles, Stapleaux, 1855.

BRIALMONT (A.), *Défense de l'Escaut*, Bruxelles, Imprimerie de E. Guyot et Stapleaux fils, 1856.

BRIALMONT (A.), *De la fortification des grands pivots stratégiques, réponse au colonel Augoyat*, Anvers, 1857.

[BRIALMONT (A.)], *La vérité sur la question d'Anvers, par le général Bonsens*, Bruxelles, 1859.

[BRIALMONT (A.)], *Fortifications d'Anvers, Lettre à Mangonneau, ancien ingénieur, par Chape de la Caponnière, ingénieur nouveau*, Anvers, 1863.

[BRIALMONT (A.)], *Les nouvelles fortifications d'Anvers, Réponse aux critiques de Mangonneau, ancien ingénieur*, extrait du *Journal de l'armée belge*, (Bruxelles), 1863.

[BRIALMONT (A.)], *La guerre du Schleswig envisagée au point de vue belge, Anvers et la nouvelle artillerie, par un officier d'état-major*, Bruxelles, 1864.

[BRIALMONT (A.)], *Réponse au pamphlet: Anvers et M. Brialmont, Avec un plan de la position d'Anvers*, Bruxelles, 1865.

[BRIALMONT (A.)], *La Belgique doit armer. Conseil patriotique d'un vieux belge*, Bruxelles, 1866.

[BRIALMONT (A.)], *Réorganisation du système militaire de la Belgique, par un officier supérieur*, Bruxelles, 1866.

BRIALMONT (A.), *Considérations sur la réorganisation de l'armée. Justification du quadrilatère. Le volontarisme jugé au point de vue belge. Projet de réorganisation de la garde civique. Réponse aux critiques*, Bruxelles, Muquardt, 1866.

BRIALMONT (A.), *Etudes sur l'organisation des armées et particulièrement de l'armée belge*, Bruxelles, 1867.

BRIALMONT (A.) (lieutenant-Colonel), *Utilité de la citadelle Nord*, Bruxelles, Muquardt, 1868.

BRIALMONT (A.), *Traité de fortification polygonale*, 2 volumes, Bruxelles, Muquardt, 1869.

[BRIALMONT (A.)], *Le service obligatoire en Belgique, par un colonel de l'armée*, Bruxelles, 1871.

[BRIALMONT (A.)], *La vérité sur la situation militaire de la Belgique en 1871*, Bruxelles, 1871.

BRIALMONT (A.), *L'Armée, la presse et les partis en Belgique. Lettre adressée à la «Belgique militaire»*, Bruxelles, 1872.

BRIALMONT (Alexis), *La fortification à fossés secs*, 2 volumes, Bruxelles, Guyot, 1872.

BRIALMONT (A.), *Le service obligatoire. Réponse à MM. Frère-Orban et Hymans. Lettre adressée à la «Belgique militaire»*, 2e édition, Bruxelles, 1872.

[BRIALMONT (A.)], *Le service obligatoire et le remplacement; erreurs, mensonges et vérités. Bases d'un projet de loi sur la milice pour l'armée belge*, Bruxelles, 1873. Extrait de *La Belgique militaire*.

[BRIALMONT (A.)], *Les adversaires du service obligatoire mis au pied du mur. Réponse à MM. Frère, Pirmez, Dumortier et Hymans*, Bruxelles, 1873. Extrait de *La Belgique militaire*.

[BRIALMONT (A.)], *Le remplacement par l'Etat. Dernière planche de salut des adversaires du service obligatoire*, Bruxelles, 1873.

BRIALMONT (A.) (colonel d'Etat-major), *Etude sur la fortification des capitales et l'investissement des camps retranchés*, Bruxelles, Guyot, 1873.

[BRIALMONT (A.)], *Situation politique et militaire des petits Etats et particulièrement de la Belgique*, Bruxelles, Lebègue, 1874. Supplément à *La Belgique militaire*, 20 septembre 1874-1^{er} novembre 1874.

[BRIALMONT (A.)], *La vérité sur le remplacement militaire et le service personnel*, Bruxelles, 1874.

BRIALMONT (A.), *La défense des Etats et les camps retranchés*, Paris, Librairie Germer Baillière, 1876 (coll. Bibliothèque scientifique internationale).

[BRIALMONT (A.)], *Symptômes de décadence à propos de la question de la défense nationale*, Bruxelles, Muquardt, 1877.

BRIALMONT (A.), *Situation militaire de la Belgique, Travaux de défense de la Meuse*, Bruxelles, Guyot-Muquardt, 1882.

[BRIALMONT (A.)], *Les fortifications d'Anvers. Projets de 1858 et 1859. Réponse à une note insérée dans la reproduction d'un discours de M. Frère-Orban*, Bruxelles, 1884.

BRIALMONT (A.), *Les fortifications de la Meuse*, Bruxelles, 1887, 40 p. Extrait de *La Belgique militaire*.

BRIALMONT (A.), *Les fortifications de la Meuse. Réponse à la question des camps retranchés de la Meuse, par le colonel retraité Crousse*, Bruxelles, 1887, 43 p. Extrait de *La Belgique militaire*.

BRIALMONT (A.), *Réponse aux objections de M. le lieutenant général baron Chazal, contre les fortifications de la Meuse*, Bruxelles, 1887.

[BRIALMONT (A.)], *La Belgique actuelle au point de vue commercial, colonial et militaire. Programme de politique nationale*, Bruxelles, 1889.

[BRIALMONT (A.)], *Pas de système suisse. Réponse à MM. Janson et Lorand, par un général belge*, Bruxelles, 1889. Extrait de la *Défense nationale*.

[BRIALMONT (A.)], *La vérité sur la situation militaire de la Belgique. Lettre adressée à la Chambre des représentants par le brosseur du général N*, Bruxelles, 1890. Extrait de la *Défense nationale*.

BRIALMONT (A.), *Situation militaire de la Belgique en 1894*, Bruxelles, Guyot, 1894.

BRIALMONT (A.), *La défense des côtes et les têtes de pont permanentes*, Bruxelles, Guyot, 1896.

BRIALMONT (A.), *Progrès de la défense des états et de la fortification permanente depuis Vauban*, Bruxelles, Guyot, 1898.

BRIALMONT (A.), *Le péril national*, Bruxelles, Guyot, 1898.

BRIALMONT (A.), *Quelques considérations sur la défense des places; à propos de la mise en état de défense d'un secteur de la place de Termonde*, Liège, 1899, 126 p. Extrait de *Revue de l'armée belge*.

BRIALMONT (A.), *Notice sur Emile Banning membre de l'Académie Royale des Sciences politiques*, in *Annuaire de l'Académie de Belgique*, 66^e année, 1900, p.81-152.

BRIALMONT (A.), *Solution de la question militaire en Belgique*, Bruxelles, Guyot, 1901.

CROKAERT (P.), *Brialmont. Eloges et mémoires* (Avant-propos de M. Paul Hymans), Bruxelles, Editions d'Histoire Nationale et d'Art Militaire, A. Lesigne, 1925.

Ecrits militaires belges avant 1914

Anvers et Brialmont, Réflexions à propos de la brochure intitulée: La guerre du Schleswig envisagée au point de vue belge, par le major Brialmont, Bruxelles, [s.d.], 28 p.

BRAECKMAN (J.) (Capitaine, adjoint d'Etat-Major) et DUCARNE (V.), capitaine au corps d'Etat-major, *Géographie militaire de l'Allemagne, de la Hollande, de la France et de la Belgique. Manuel complet des connaissances exigées pour les examens de capitaine d'infanterie et de cavalerie*, Arlon, 1^e édition 1876, 2^e édition 1878.

BRALION (E.), *Examen du rôle des forteresses de la Belgique dans les principaux cas de guerre, avec réfutation du système défensif de M. Vandevelde et quelques considérations sur la force de l'armée*, Liège, 1851.

BRITTE (T.), *Le camp d'Elsenborn*, Verviers, (1896), 30 p.

[CAMBRELIN (A.)], *Essai sur la défense de la Belgique. Anvers, Bruxelles, la Meuse, par un Belge*, Bruxelles, 1858, 155 p. et 1 pl.; 2e édition, Gand, 1884, 222 p. et 2 pl.

CAMBRELIN (A.), *Camp retranché d'Anvers. Considérations critiques sur le système de défense de la Belgique, adopté en 1859*, Bruxelles, 1860, 207 p.

[CAMBRELIN (A.)], *La guerre est imminente. Examen de la situation politique de l'Europe et prévisions, par un Belge*, Bruxelles, 1888.

CHAZAL (P.), lieutenant général, Baron, *Considérations générales sur les fortifications de la Meuse, Le rôle de l'armée belge en 1870 et le système défensif d'Anvers*, Bruxelles, Lamertin, 1901, 24 p.

[CROUSSE (F.)], *L'armée, le service personnel et la frontière allemande, par le capitaine Daneborg*, Bruxelles, 1872. Extrait de *La Belgique militaire*, 1872, II; 2e édition, 1873.

[COQUILHAT (C.)], *La guerre franco-allemande de 1878, en Belgique, par le général La Mèche. Invasion et dévastations, incendie de Liège et Namur, blocus et bombardement d'Anvers avec une carte des opérations militaires*, Anvers, 1876.

DANEBOURG, *La question des camps retranchés de la Meuse*, Liège, avril 1887, 18 p.

DEJARDIN (Charles), major, *Etude sur la situation géographique, politique et militaire de la Belgique*, Bruxelles, Guyot, 1878.

DEJARDIN (Charles), lieutenant-général, *Etude sur l'importance stratégique de la Sambre et de la Meuse. Défense rationnelle de la Belgique*, Bruxelles, Feron et Cie, 1905.

DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire de la Belgique*. 2 vol., Gand, Van Doosselaere 1907.

DE SAGHER (C.), *Réfutation du livre de Monsieur le lieutenant général Brialmont sur la situation militaire de la Belgique et les travaux de défense de la Meuse*, Bruxelles, 1882, 64 p.

DU BOIS (Albert), *La Belgique pendant la guerre franco-allemande (1870-1871)*, in *Revue de Belgique*, XXIV, 1892, 2e s., VI, p. 366-385.

EENENS (A.-M.), *Anvers et la nationalité belge*, Liège, F. Oudart, 1846, 16 p.; 2e édition, Bruxelles, Weissenbruch, 1882, 30 p.

EENENS (A.-M.), *Système raisonné de guerre défensive proposé pour la Belgique*, Bruxelles, Devroye, 1852.

F., *Souvenirs d'un officier de l'armée belge à propos des militaires français internés à Anvers pendant la guerre de 1870-1871*, Paris, 1900.

FRERE-ORBAN, *Un projet de fortifications sur la Meuse. Discours d'après les Annales Parlementaires, séance du 14 juin 1887*, Liège, Desoer, 1887, 37 p.

Geschiedkundig overzicht der versterkingswerken van Dendermonde, Dendermonde, 1870, 15 p. Extrait de *Verslag over het bestuur en den toestand der gemeentezaken van Dendermonde, 1868-1869*.

GIRARD (H.), major, *La Belgique et la guerre prochaine. Considérations de politique positive. Exposé d'un système d'institutions militaires nationales*, Bruxelles, 1889.

HAUTECLER (G.), *Le rapport du général Léman sur la défense de Liège en août 1914*, Bruxelles, Académie royale de Belgique, Commission royale d'Histoire, 1960.

[HAYEZ (J.)], *Coup d'œil sur les nouvelles fortifications d'Anvers, ou la vérité sur la question anversoise, par Mangonneau, ancien ingénieur*, Bruxelles, 1863, 56 p. et 2 pl.

[HAYEZ (J.)], *Deuxième coup d'œil sur les fortifications d'Anvers, Réponse de Mangonneau, ancien ingénieur, à Chape de la Caponnière, ingénieur nouveau*, Bruxelles, 1863, 110 p. et 1 pl.

[HAYEZ (J.)], *Troisième coup d'œil sur les fortifications d'Anvers, Réplique de Mangonneau au Journal de l'armée belge*, Bruxelles, 1863, 26 p.

[HAYEZ (J.)], *Quatrième coup d'œil sur les fortifications d'Anvers, Lettres de Mangonneau, ancien ingénieur, à Ravelin, Anvers*, 1863, 65 p.

[HAYEZ (J.)], *Un dernier mot sur la question anversoise, par un ancien officier*, Bruxelles, 1864, 36 p.

HUYBRECHT, *Précis d'un nouveau système d'organisation militaire*, Bruxelles, 1848.

[JANSSENS], *La Belgique, la Hollande et le Luxembourg devant la France et l'Allemagne. Etude historique, politique et stratégique, par le major Lemiel*, Bruxelles, 1879.

LOISEAU (M.), *La mobilisation de l'armée belge en 1870, vue par un soldat et un officier*, in *Carnet de la Fourragère*, VII-3, 1946, p. 271-286.

MERCHIE (Docteur) (ancien inspecteur général du service de santé de l'armée), *Guerre de 1870-1871, Les secours aux blessés après la bataille de Sedan*, avec documents officiels à l'appui, Bruxelles, Manceux, Muquardt, 1876.

MERZBACH, colonel (chef de la section historique de l'Etat major général de l'armée belge), *Le plan de campagne allemand contre la France. Publié en septembre 1911 par la Fortnightly » de Londres* (traduction), in *Revue de l'armée belge*, novembre-décembre 1911, p.49-63.

MORRISSON (John), *La Vie Militaire, Mes Souvenirs, 1859-1902*, Bruxelles, Imprimerie militaire L. Sermon, 1910.

[PIRON (F.P.J.)], *Lettres sur le camp retranché d'Anvers, Le Bas-Escaut et la défense nationale, Réponse à M. Mangonneau, par Ravelin*, Bruxelles et Namur, 1863, 71 p.

Quelques réflexions sur la place de Termonde, par un habitant de cette ville, Bruxelles, s.d., 8 p.

Stad Dendermonde. *Omloopwegen der vesting. Afstand van hun gebruik*, Dendermonde, 1872, 11 p.

TRUMPER (N.-J.), *Considérations politiques et financières sur les forteresses de la Belgique*, Bruxelles, 1851-1852, 2e édition.

VAN HECKE (E.), *Une grave question concernant l'organisation définitive de l'armée et la sécurité de la Belgique*, Bruxelles, Société belge de librairie, 1845.

VAN DER MEERSCH (P.C.), *Mémoires sur la ville de Gand considérée comme place de guerre*, Bruxelles, 1854, 57 p. Extrait de *Mémoires couronnés et autres mémoires publiés par l'académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique*, XXV, 1853-1854 (Gent).

VANDEVELDE (L.), *De la défense de la Belgique ou du nombre et de l'emplacement de ses places fortes*, Bruxelles, 1849, 51 p.

VANDEVELDE (L.), *Considérations sur les écrits qui ont paru sur la défense de la Belgique*, Bruxelles, 1850, X-191 p.

VANDEVELDE (L.), *Projet de défense générale du pays, précédé d'un examen historique et critique de l'origine et de toutes les phases qu'a subies le dispositif de notre système défensif*, Bruxelles, 1857.

[VANDEVELDE (L.), *Discussion entre le colonel Brialmont et le lieutenant-colonel Van de Velde, sur l'importance stratégique des capitales et sur la manière de les défendre*, Bruxelles, 1874, 74 p., plan.

VAN PITTIUS, *Nouvelle citadelle de Gand*, Breda, 1853.

WEIMERSKIRCH (Théodore), *Guerre franco-allemande de 1870-1871. Deux conférences extraites de l'histoire rédigée par la section historique du grand état-major prussien*, Liège, Demarteau, 1876.

Après 1914

BANSART (O.), *Le cabinet Beernaert de 1884*, in *La Belgique militaire*, 1932, p. 258-262, p. 266-268, p. 276-278, p. 286-287, p. 297-300 et p. 307-310.

BANSART (O.), *Le Parlement et l'Armée de 1830 à 1860*, in *Carnet de la Fourragère*, III-4, p. 387-397.

BANSART (O.), *Les destructions manquées en 1914*, in *La Belgique militaire*, n° 3, 29 janvier 1933, p. 79-83.

BANSART (O.), *La fin du ministère Hellebaut. Pourquoi fut envahie notre Belgique?*, in *La Belgique militaire*, 1933, p. 393-399, p. 428-435, p. 492-503, p. 513-521, p. 545-551, p. 561-567, p. 577-586, p. 615-623, p. 649-652 et 675-684; 1934, p. 35-39, p. 88-94, p. 120-125, p. 203-208, p. 236-240 et p. 279-281.

BEDORET (Capitaine-commandant B.E.M.), *Les chemins de fer allemands en 1914*, in *Bulletin belge des sciences militaires*, 1935, I, p.155-170 et p. 215-224.

BERETZE-COLET (R.), capitaine commandant B.E.M., *Les destructions* in *Bulletin belge des sciences militaires*, janvier 1925, p. 77-98.

COPPENS (W.), *Le Génie en Belgique*, dans *Bulletin belge des sciences militaires*, 1928, III-5, p. 403-429.

DENIS, *Les chemins de fer de campagne de l'Armée belge pendant la guerre de 1914-1918*, in *Bulletin belge des sciences militaires*, n° 5, 1920, p. 306-319 ; n° 7, 1920, p. 505-520 ; n° 8, 1920, p. 659-674 ; n° 10, 1921, p. 847-862 ; n° 11, 1921, p. 939-950.

DE RIDDER (Alfred), *Léopold II, M. Beernaert et la défense nationale*, in *Revue générale*, CIV, 1920, II-1, p.30-58.

DE RIDDER (A.), *La violation de la neutralité belge et ses avocats*, Bruxelles, Librairie Albert Dewit, 1926.

DE RIDDER (A.), *Encore les conventions anglo-belges*, dans *La revue catholique des idées et des faits*, 1931, 10^e année, n° 44, p.12-15.

La frontière du nord de la France et la Belgique en 1914, in *La Belgique militaire*, 50^e année (1920), n° 2274, 1920, p.147-153.

GALET (Général), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef devant l'invasion allemande*. Préface de S.M. le Roi Albert. Avec un fac-similé d'une lettre autographe du Maréchal Foch et cinq cartes hors texte, Paris, Plon, 1931.

GERARD (Léon), *Le plan allemand de l'attaque de Liège en 1914*, in *Bulletin belge des sciences militaires*, 1936, I, p.213-228.

LECLERE (L.), *1859-1914, Un mémoire du Maréchal de Moltke*, in *Bulletin de la classe des lettres et des sciences morales et politique*, Académie Royale de Belgique, 1920, p. 475-494.

LECLERE (L.), *Bismarck et la Belgique (1866-1867), d'après une récente publication allemande*, in *Bulletins de la classe des lettres et des sciences morales et politique*, Académie Royale de Belgique, 1927, XIII, p. 165-173.

MERSCH (P.) major, *Le problème des destructions et le plan d'opérations avant 1914*, in *La Belgique militaire*, le 26 mars 1933, p. 193-200.

MERSCH (P.), *La défense nationale en Belgique depuis 1830*, in *Bulletin belge des sciences militaires*, 1935, II, p. 387-398 et p. 485-496; 1936, I, p. 5-20, p. 99-116 et p. 195-206.

NUYTEN (P.), *La situation stratégique du Limbourg hollandais et la défense de la Meuse par l'Armée belge*, in *Bulletin belge des Sciences militaires*, 1^{ère} année, 8, 1920, p.635-642 ; 9, 1921, p. 723-754.

PETEAU, général, *Les opérations du corps de cavalerie Sordet dans les Ardennes belges 1914*, Bruxelles, *La Belgique Militaire*, 1937.

REQUETTE (C.) lieutenant-colonel, *Les destructions manquées*, in *la Nation belge*, 31 décembre 1932.

REQUETTE (C.), *La défense du Limbourg*, in *la Revue belge*, 11^e année, I, 4, 1934, p. 289-300.

RYCKEL (Louis), lieutenant général, baron de, *Mémoires*, Bruxelles, 1920.

SAGNAC (P.), *La crise européenne de 1887. Léopold II, roi des Belges, et la défense nationale*, in *Revue du Nord*, VIII, 1922, n° 30, p. 89-118.

SELLIERS de MORANVILLE (Antonin), lieutenant général, chevalier de, *Le prélude et le début de la Guerre en Belgique en 1914*, Bruxelles, Polmoss, 1920.

SELLIERS de MORANVILLE (A. de), *Du Haut de la Tour de Babel. Commentaire sur la préparation à la guerre et la situation stratégique de la Belgique en 1914*, Paris, Berger-Levrault, 1925.

SELLIERS DE MORANVILLE (A. de), *Contribution à l'histoire de la guerre mondiale (1914-1918)*, Bruxelles-Paris, Goemaere-Lavauzelle, 1933.

TASNIER (M.) et VAN OVERSTRAETEN (R.), *Les opérations militaires*, in *La Belgique et la Guerre*, Bruxelles, Henri Bertels, 1923, volume III.

TRANNOY (H.), baron, *Léopold II et Jules Malou. L'incident allemand de 1875*, in *La Revue générale*, 1927, 60^e année, p.694-706.

DE TRANNOY (H.), baron, *Léopold II et Jules Malou. La défense nationale de 1871 à 1878*, in *Revue générale*, CXIX, 1928, I-5, p.523-530.

VAN DAELE (F.), *Les « Conversations » anglo-belges d'avant-guerre*, in *Revue belge des livres, documents et archives de la guerre 14-18*, 8^e série, 1932-1933, p.56-102.

VAN OVERSTRAETEN (Raoul), *Albert I - Léopold III : vingt ans de politique militaire belge : 1920-1940*, Bruges, Desclée de Brouwer, [1949].

VERHAEGEN (G.), *L'eau et la défense de la Belgique au cours de son histoire*, in *Bulletin belge de sciences militaires*, 1938, I-5, p. 457-478.

WULLUS-RUDIGER (J.), *La Belgique et l'équilibre européen. Documents inédits*, Paris, Berger-Levrault, 1935.

H. Ecrits politiques et militaires (autres pays)

Avant 1914

BARNARDISTON (N.W.) (Middlesex Regiment, Staff Captain), *Handbook of the Belgian army. Prepared in the Intelligence Division of the War Office*, Londres, Harrison and sons, 1899.

[BOULGER (Demetrius C.)], *An object lesson in German plans*, in *Fortnightly Review*, février 1910, p.383-389.

[BOULGER (Demetrius C.)], *A further object lesson in German plans*, in *Fortnightly Review*, février 1914, p. 306-314.

BOSBOOM (N.), *Beschouwingen over Nederlandsche gewapende neutraliteit bij een oorlog tusschen andere mogendheden*, 's-Gravenhage, 1888.

CAIRNES (capitaine), *The coming Waterloo*, Westminster, A. Constable and Co, 1901.

CLARKE George Sydenham, *Fortification, its past achievements, recent development and future progress*, Londres, John Murray, 1890.

FRUSTON (Fr. de la), *Le siège de Juliers en 1860*, in *Le Spectateur Militaire*, juillet-août-septembre 1861, p. 92 et p. 114

KNOOP (W.J.), *Iets over de Belgische Maas-vestingen*, in *De Militaire Gids*, 1887, p. 321-350.

KLERCK (R.A.), *Beschouwingen over de gedragslijn der neutrale mogendheden...*, in *Orgaan van de Vereeniging ter beoefening van de krijgswetenschap*, 1891/1892, p. 308-383

MORRIS (A.J.A.) (ed.), *The letters of Lieutenant-Colonel Charles a Court Repington CMG, military correspondent of the Times, 1903-1918*, Sutton Publishing Limited for the Army Records Society, 1999.

REPINGTON (Charles A'Court), *Essays and criticisms /by the military correspondent of « The Times »*, [S.l.], Constable, 1911.

Après 1914

DE ROO VAN ALDERWERELT (J.K.H.), *Nederlandsche troepen voor het Duitsche Bondsleger. Kort overzicht van de Luxemburg-Limburgsche en de Limburgsche bondscontingenten (1816-1867)*, in *De militaire spectator*, 1936, p.393-398.

Luxembourg and Limbourg (Handbook prepared under the direction of the historical section of the foreign office, 1920, n° 27), London, H.M. Stationery Office, 1920.

REPINGTON (Charles A'Court), *Renseignements des onze premiers mois de guerre*, s.l., 1915.

REPINGTON (Charles A'Court), *La première guerre mondiale (1914-1918) ; notes et souvenirs traduits par B. Mayra et le lt.-cl. de Fonlongue*, Paris, Payot, collection de mémoires, études et documents pour servir à l'histoire de la guerre mondiale, 1922 – 1924.

TREITSCHKE (Heinrich v.), *Deutsche Geschichte im neunzehnten Jahrhundert*. Teil 4 : *Bis zum Tode König Friedrich Wilhelms III*. Siebente Auflage, Leipzig, S. Hirzel, 1919.

TREITSCHKE (Heinrich v.), *Deutsche Geschichte im neunzehnten Jahrhundert*. Teil 5 : *Bis zur März-Revolution*. Sechste Auflage, Leipzig, S. Hirzel, 1914.

TREITSCHKE (Heinrich v.), *Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert*. Mit einer Einführung von Alfred Rosenberg. Viertes Buch (König Friedrich Wilhelm IV : 1840-1848), Berlin, Klaus Gundelach, Safari-Verlag, [circa 1933].

TRAVAUX

A. Instruments de travail

Allgemeine Deutsche Biografie, Berlin, Verlag von Dunder & Humblot, 1875-1912, 56 tomes.

Biographie nationale [**BN**], publiée par l'Académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique, Bruxelles, H. Thiry-Van Buggenhoudt, Bruylant-Christophe, 1866-1944, 28 t. + Suppléments, t. 29 à 44, 1956-1986.

Biographie nationale du pays de Luxembourg, Luxembourg, imprimerie de la Cour, 1947-1975, 11 volumes.

CORVISIER (André) et DELMAS (Jean) (dirs.), *Histoire militaire de la France, II : de 1715 à 1871*, Paris, PUF, 1992.

Deutsche biographische Enzyklopädie [**DBE**], Munich, KG Saur Verlag, 1995-2003.

DE TROYER (I.), *Répertoire des traités conclus par la Belgique 1830-1940*, Bruxelles, Goemaere, 1973.

Dictionnaire de biographie française, Paris, Letouzey et Ané, 20 tomes, 1933-2011.

FRIJNS (Marco), MALCHAIR (Luc), MOULINS (Jean-Jacques) et PUELINCKX (Jean), *Index de la fortification française*, Welkenraedt, chez l'auteur Jean Puelinckx, 2008.

GRISARD (André), *Histoire de l'armée belge de 1830 à nos jours, I : de 1830 à 1919*, Bruxelles, Centre de documentation historique des forces armées, 1982.

KLAUS (Jordan), *Bibliographie zur Geschichte des Festungbaues von den Anfängen bis 1914*, Marburg, Deutschen Gesellschaft für Festungsforschung, 2003, 432 p.

LUYKX (T.), *Politieke geschiedenis van België*, 4^e édition revue et corrigée, Amsterdam/Bruxelles, Elsevier, 1978.

MAZE-SENCIER (G.), *Dictionnaire des maréchaux de France du Moyen Age à nos jours*, Paris, Perrin, 2000.

Neue Deutsche Biografie (Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften), 1957-2003, 23 tomes.

Nouvelle Biographie Nationale [**NBN**], publiée par l'Académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique, Bruxelles, t. 1 à 10, 1988-2010.

PEDRONCINI (Guy) (dir.), *Histoire militaire de la France, III : de 1871 à 1940*, Paris, P.U.F., 1992.

TULARD (Jean), *Dictionnaire du Second Empire*, Paris, Fayard, 1995.

VOLKMANN (Jean-Charles), *Généalogie des Rois et des Princes*, Paris, Gisserot, 1998.

B. Généralités

ARBOIT (Gérald), *Dans les soubresauts de la Grande Guerre : Bombardements, renseignement et affairisme au Luxembourg*, in BARTHEL (Charles) et KIRPS (Josée) (dirs), *Terres rouges, histoire de la sidérurgie luxembourgeoise*, Luxembourg, Centre d'Etudes et de Recherches européennes Robert Schuman, Archives nationales de Luxembourg, 2009.

BALACE (F.), *Jean-Baptiste Nothomb et l'insurrection polonaise*, in PETIT (R.) (éd.), *Jean-Baptiste Nothomb et les débuts de la Belgique indépendante*. Actes du Colloque international de Habay-la-Neuve (5 juillet 1980), Bruxelles, 1982, p. 158-180.

BALACE (F.), *Krieg im Sicht (1904-1908), le mythe d'un roi francophile*, in DUJARDIN (V.), ROSOUX (V.) et DE WILDE (Tanguy), *Léopold II. Entre génie et gêne. Politique étrangère et colonisation*, Bruxelles, Racine, 2009, p. 127-144.

BAUMFALK (Gerhard), *Tatsachen zur Kriegsschuldfrage. Diplomatie - Politik - Hintergrund 1871 – 1939*, Tübingen, Grabert, 2000.

BERNARD (H.), *La Belgique fut-elle le champ de bataille de l'Europe?*, in *Carnets Léopoldiens*, 2e s., XI, (1961), p. 45-51.

BERNARD (H.), *Par la paix armée, vers la guerre totale. Compléments d'histoire contemporaine (1871-1939)*, Bruxelles, imprimerie médicale et scientifique, 1951.

BERNARD (H.), *Des séismes nationaux aux éruptions mondiales. Aperçus d'histoire contemporaine (1871-19139)*, Bruxelles, imprimerie médicale et scientifique, 1954.

BITSCH (Marie-Thérèse), *La Belgique entre la France et l'Allemagne 1905-1914*, Paris, Sorbonne, 1994.

BORELLY-BITSCH (Marie-Thérèse), *Les relations franco-luxembourgeoises au début du XXe siècle*, in *Les relations franco-luxembourgeoises de Louis XIV à Robert Schuman*, Metz, 1978, p.163-174.

BRIDGE (F.R.) et BULLEN (Roger), *The Great Powers and the European States System 1814-1914*, 2^e édition, Harlow, Pearson, 2005, [1980].

BRONNE (C.), *Léopold Ier et son temps*. 4^e édition, Bruxelles, Paul Legrain, 1972.

BRUGMANS (N.), *La Belgique face au second Empire : évolution et interférences de l'image de Napoléon en Belgique : 1848-1870*, mémoire en histoire (inédit), ULG, 2007.

CALMES (Christian), *1867 : l'affaire du Luxembourg*, Luxembourg, Imprimerie Saint-Paul, 1967. (coll. *Histoire contemporaine du Grand-Duché de Luxembourg*. Volume 7).

CALMES (C.), 1869. *La France s'oppose à l'envoi de députés Luxembourgeois au Zollparlament*, in *Hémécht*, XXI, 1969, 2, p. 125-145.

CALMES (C.), *Malaise et annexionnisme belge en 1867*, in *Hémécht*, XXI, 1969, 4, p. 125-145.

CALMES (C.), 1868. *Un dîner avec le Prince Henri*, in *Hémécht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXII, 1970, I, p. 361-370.

CALMES (C.), *Le Luxembourg dans la guerre de 1870*, Luxembourg, Imprimerie Saint-Paul, 1970. (coll. *Histoire contemporaine du Grand-Duché de Luxembourg*. Volume 8).

CALMES (C.), *Le Luxembourg dans la guerre de 1870*, in *Hémécht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXII-2, 1970, p. 145-184.

CALMES (C.) 1868. *Une campagne annexionniste de la Belgique au Luxembourg*, in *Hémécht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXV, 1973, 2, p. 129-160.

CALMES (C.), 1867-1869. *Manoeuvres françaises à Luxembourg*, in *Hémécht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXV, 1973, 3, p. 293-344.

CALMES (C.), Août 1914. *Les protestations officielles luxembourgeoises contre l'invasion allemande*, in *Hémécht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXVIII, 1976, 4, p. 407-446.

CANIS (Konrad), *Joseph Maria von Radowitz. Konterrevolution und preußische Unionspolitik*, in BLEIBER (Helmut) et alii (dirs.), *Männer der Revolution von 1848*, II, Berlin, Akademie Verlag, 1987, p. 449-486.

CHAUPRADE (Aymeric), *Géopolitique. Constantes et changements de l'histoire*, 2^e édition revue et augmentée, Paris, Ellipses, 2003.

CEUPPENS (Jona), *België en de opgang van Pruisen. J.-B. Nothomb, België en de Duitse eenmaking van Solferino tot Sadowa, 1859-1886*, mémoire de licence en Histoire (inédit), KUL, 1998.

CHEFDEBIEN (Anne de) et WODEY (Laurence) (dirs.), *Écrins impériaux : Splendeurs diplomatiques du Second Empire*, Paris, Société des amis du musée national de la Légion d'honneur et des ordres de chevalerie, 2011.

CORTI (E.-C.) et BUFFIN (C.), *Léopold Ier, oracle politique de l'Europe*, Bruxelles, Librairie Albert Dewit, 1926.

DE LA GORCE (P.), *Histoire de la Seconde République Française*. Sixième édition, Paris, 1911, 2 tomes.

DE LA HAYE (R.), *De Maas over. 2000 jare vaste oeververbindingen in Maastricht*, Maastricht, Vierkant, 1984.

DE LANNOY (Fleury) abbé, *Napoléon III et la Belgique*, Bruxelles, 1907. Extrait de la *Revue générale*, février 1907.

DE LANNOY (F.), *Le Duché de Limbourg et le Parlement de Francfort*, in *Mélanges d'Histoire offerts à Charles Moeller à l'occasion de son Jubilé de 50 années de professorat à l'Université de Louvain, 1863-1893 par l'association des anciens membres du séminaire historique de l'Université de Louvain, II : Epoque moderne et contemporaine*, Louvain, Bureaux du Recueil ; Paris, A.Picard et Fils, 1914, p. 564-578.

DE LANNOY (F.), *L'accession du Luxembourg au Zollverein en 1842*, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, 1922, p. 317-333.

DE LANNOY (F.), *La neutralité belge et la guerre de 1870*, in *Revue de Saint-Louis*, janvier 1926, p. 5-26.

DEMOULIN (Robert), *Guillaume Ier et la transformation économique des Provinces Belges (1815-1830)*, Liège, ULG, Faculté de Philosophie et Lettres, 1938.

DEMOULIN (Robert), *Léopold II et le Grand-Duché de Luxembourg au printemps de 1867*, in *Mélanges offerts à G. Jacquemyns*, Bruxelles, ULB, institut de sociologie, 1968, p. 163-189

DEMOULIN (R.), *La Belgique et la crise internationale de 1875*, in BRAIVE (G.) et LORY (J.) (dir.), *L'Eglise et l'Etat à l'époque contemporaine : Mélanges dédiés à la mémoire de Mgr Aloys Simon*, Bruxelles, Facultés Universitaires Saint-Louis, 1975, p. 149-176.

DE RIDDER (Alfred), *La Belgique et la reconnaissance de la deuxième République française*, in *Revue générale*, novembre 1914, p.627-644.

DE RIDDER (A.), *La Belgique et la Prusse en conflit (1834-1838)*, Bruxelles, Vromant, 1919.

DE RIDDER (A.), *Un conflit prusso-belge dans le Grand-Duché de Luxembourg en 1838*, dans *Revue générale*, CII, 1919, I, p. 175-194.

DE RIDDER (A.), *La Belgique et la France au lendemain du Coup d'Etat*, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, III, 1924, p. 553-572.

DE RIDDER (A.), *Histoire diplomatique 1914-1918*, in *La Belgique et la Guerre*, tome IV, préface d'Eugène Beyens, Bruxelles, Henri Bertels, 1925.

DE RIDDER (A.), *Le traité Benedetti*, in *Revue catholique des idées et des faits*, 1926, 6^e année, n° 39, p.7-8 et 6^e année, n° 40, p.6-7.

DE RIDDER (A.), *La crise de la neutralité belge de 1887*, in *Revue catholique des idées et des faits*, 1927, 7^e année, n° 41, p.14-18

DE RIDDER (A.), *La Belgique de 1842 vue par un diplomate français*, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, XCV, 1931, p. 1-72.

DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet. L'opinion et l'attitude françaises de 1839 à 1848*, Paris, Les Belles Lettres, 1956.

DEVLEESHOUWER (R.), *Les Belges et le danger de guerre (1910-1914)*, Paris, Louvain, Nauwelaerts, 1958.

DISCAILLES (Ernest), *Charles Rogier (1800-1885)*, d'après des documents inédits. III : 1839-1852 et IV : 1852-1885, Bruxelles, J. Lebègue, 1894-1895.

DISCAILLES (E.), *Trois dates de l'histoire du Grand-Duché de Luxembourg, 1839, 1851, 1867*, Bruxelles, Hayez, 1907.

DUROSELLE (J.B.), *La France et les Français. (1914-1920)*, Paris, Editions Richelieu, 1972.

DUROSELLE (J.-B.), *Clémenceau et la Belgique*, in *Les relations franco-belges de 1830 à 1934*. Actes du colloque de Metz, 15 et 16 novembre 1974, Metz, 1975, p. 245-250.

FOOT (M. R. D.), *Great Britain and Luxemburg 1867*, in *The English Historical Review*, 1952, LXVII, n° 264 (juillet 1952), p. 352-379.

GALL (Lothar), *Bismarck*, Paris, Fayard, 1984.

GARSOU (J.), *Le Grand-Duché de Luxembourg entre la Belgique, la France et la Prusse (1867-1871)*, Luxembourg, Editions des Cahiers Luxembourgeois, 1937.

GARSOU (J.), *Les relations extérieures de la Belgique, 1839-1914*, Bruxelles, Editions Universitaires, les presses de Belgique, 1946.

GARSOU (J.) et VAN LEYNSSELLE (H.), *Frère-Orban, de 1857 à 1896*, I. 1857 – 1878 et II. *Le crépuscule, 1878-1896*, Bruxelles, La Renaissance du Livre, 1946-1954.

GOOCH (G.P.), *Baron von Holstein, « The Mystery Man » of the German Foreign Office 1890-1906*, in *Cambridge Historical Journal*, n° 1, 1923, p. 61-84.

GOSSART (E.), *Emile Banning et Léopold II 1867-1892*, S.l., [1921], collection du « Flambeau ».

GOTOVITCH (J.), *La légation d'Allemagne et le mouvement flamand entre 1867 et 1914*, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, 1967, II, p. 438-478.

GRENU (R.), *La question belge dans la politique européenne de 1866 à 1870*, Paris, Les Editions Rieder, 1931 (Ministère de l'instruction publique et des beaux-arts. Comité des travaux historiques et scientifiques. Section d'histoire moderne et d'histoire contemporaine. Notices, inventaires et documents, tome n° XVII).

GUILLAUME (Henri Louis Gustave), baron, *L'Escaut depuis 1830*, 2 volumes, Bruxelles, Alfred Castaigne, 1903.

GUILLEN (P.), *La crise franco-allemande de 1886-1887 et les relations franco-belges*, in *Les relations franco-belges de 1830 à 1934*. Actes du colloque de Metz, 15 et 16 novembre 1974, Metz, 1975, p.87-96.

HAAG (Emil), *Bismarck und Luxemburg während der fünfziger Jahre*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXII, 1970, 4, p. 415-424.

HAAG (Emil), *Was wollte Bismarck mit der Luxemburger Affäre 1867 ?*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXIII, 1971, 1, p. 43-58.

HAAG (Henri), *Signification du traité de garantie du 19 avril 1839, d'après Léon Arendt*, in *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 2009 (175), p. 161-183.

HARSIN (Paul), *Les projets de jonction de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin du 16^e au 19^e s.*, in *Annales de la Société scientifique de Bruxelles*, 51, 1931, p. 135-158.

HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849 sur les rapports hollando-belges*, in *Revue de l'Université de Bruxelles*, 1924-1925, p. 388-419.

HUISMAN (M.), *Le problème de la sécurité de la Belgique et des Pays-Bas à l'avènement du second Empire*, in *Revue de l'Université de Bruxelles*, 1927-1928, p. 257-295.

HUISMAN (M.), *La Belgique et les Pays-Bas pendant la crise de 1870*, in *Le Flambeau*, 1928, n° 4, p. 291-302.

HUISMAN (M.), *La crise révolutionnaire de 1848 et le rapprochement hollando-belge* in *Bijdragen vaderlandsche Geschiedenis*, 7^e série, t. III, 1-2, et t. VI, 1-2, Den Haag, 1935.

HÜRTER (Johannes), *Wilhelm Groener: Reichswehrminister am Ende der Weimarer Republik (1928-1932)*, Munich, Oldenbourg, 1993.

HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le second Empire*, Bruxelles, J. Lebègue et Cie, 1910.

KATZ-STAELENS (A.-M.), *La Belgique livrée à l'Allemagne, 1886-1891*, mémoire de licence en Histoire, ULB, 1960.

LECONTE (Louis), *Les deux généraux Vander Smissen*, Bruxelles, L'Avenir, 1947 (collection d'histoire militaire belge).

LEES-MILNE (James), *The Enigmatic Edwardian: The Life of Reginald, 2nd Viscount Esher*, Londres, Sidgwick & Jackson, 1986.

LENTACKER (F.) et MACHU (L.), *Un rapport sur les relations diplomatiques franco-belges de 1871 à 1898*, in *Revue du Nord*, 1962, partie XLVI, p.89-107.

LICHTERVELDE (Louis) comte de, *Léopold II*, Bruxelles, Dewit, 1926.

LICHTERVELDE (Louis) comte de, *Avant l'orage (1911-1914)*, Bruxelles, L'édition universelle, 1938.

LORETTE (Jean), *Problèmes de politique étrangère sous Léopold Ier, à propos d'éventuelles participations belges à la guerre de Crimée (1854-1856)*, in *Bulletin de l'Académie royale des Sciences d'Outre-mer*, 1965.

- LOROT (Pascal), *Histoire de la Géopolitique*, Paris, Economica, 1995.
- MARCHESANI, *L'influence de Léopold 1^{er} dans la politique étrangère de la Belgique : un oracle s'éteint*, mémoire de licence en histoire, Liège, ULG, 2006.
- MARTIN (Dirk), *Belgien und Deutschland : zwei Neuankömmlinge in der internationalen Politik, 1830-1955*, in SCHWABE (K.) et SCHINZINGER (Francesca), *Deutschland und der Westen*, Teil 2, Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 1995.
- MARX (Roland), *L'Angleterre et la crise de 1867*, in *Les relations franco-luxembourgeoises de Louis XIV à Robert Schuman*, Metz, 1978, p.137-145
- MATSCHOSS (A.), *Die Kriegsgefahr von 1867 ; Die Luxemburger Frage*, Bunzlau, Kreuschmer, 1908.
- MEDERNACH (Paul), *Der Weg zur Luxemburger Frage von 1867*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XIX, 1967, 1, p. 5-25.
- MILLMAN (Richard), *British Foreign Policy and the Coming of the Franco-Prussian War*, Oxford, Clarendon Press, 1965.
- NORDMAN (Daniel), *Géographie ou histoire d'une frontière : la frontière franco-belge (note critique)*, in *Annales Economies, Sociétés et Civilisations*, XXXII, 1977, 3, p. 433-444.
- PABST (K.), *Das Problem der deutsch-belgischen Grenze in der Politik der letzten 150 Jahre*, in *Aachener Geschichtsverein*, LXXVII, 1965, p. 183-210.
- PABST (Kl.), *Jean-Baptiste Nothomb und Deutschland. Die aussen – und wirtschaftspolitische Sicherung der belgischen Unabhängigkeit nach 1839*, in PETIT (R.) (éd.), *Jean-Baptiste Nothomb et les débuts de la Belgique indépendante*. Actes du Colloque international de Habay-la-Neuve (5 juillet 1980), Bruxelles, 1982, p. 118-147.
- PETIT (R.) (éd.), *Jean-Baptiste Nothomb et les débuts de la Belgique indépendante*. Actes du Colloque international de Habay-la-Neuve (5 juillet 1980), Bruxelles, Archives Générales du Royaume, 1982.
- PHILIPPART (Robert Léon), *Luxembourg : de l'historicisme au modernisme, de la ville forteresse à la capitale nationale*, préface d'Octavie Modert, Colette Flesch, Michel Dumoulin, Steinsel : Ilôts, 2006.
- PÖHLMAN (Markus), *Kriegsgeschichte und Geschichtspolitik : Der Erste Weltkrieg. Die amtliche deutsche Militärgeschichtsschreibung 1914-1956*, Paderborn, Schöningh, 2002.
- QUAGHEBEUR (Marc) et SAVY (Nicole) (éds), *France-Belgique 1848-1914, Affinités-Ambigüités. Actes du colloque des 7, 8, 9 mai 1996*, Bruxelles, Labor, 1997.
- RAXHON (P.), *Léopold II, un roi déterminé face à la guerre franco-allemande de 1870*, in DUJARDIN (V.), ROSOUX (V.) et DE WILDE (Tanguy), *Léopold II. Entre génie et gêne. Politique étrangère et colonisation*, Bruxelles, Racine, 2009, p. 105-125.

SIMON (E.), *La Belgique et la défense face à la France : au cours de la période de neutralité du 14 octobre 1936 au 10 mai 1940*, mémoire de licence en Histoire, ULG, inédit, 1990.

SPRUNCK (Alphonse), *La question du Luxembourg avant les pourparlers entre l'Empereur Napoléon III et le Roi Grand-Duc Guillaume III*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XIX, 1967, 1, p. 27-46.

STENGERS (Jean), *Léopold Ier et la France au lendemain du coup d'Etat du 2 décembre*, in *Les relations franco-belges de 1830 à 1934. Actes du colloque de Metz, 15 et 16 novembre 1974*, Metz, 1975, p. 21-64.

STENGERS (J.), *L'accord militaire franco-belge de 1920 et le Luxembourg*, in *Les relations franco-luxembourgeoises de Louis XIV à Robert Schuman*, Metz, 1978, p.227-243.

STENGERS (J.), *Guillaume II et le Roi Albert à Potsdam en novembre 1913*, in *Bulletin de la Classe des Lettres, des sciences morales et politiques de l'Académie royale de Belgique*, 1993, p. 227-253.

STENGERS (J.), *La Belgique et l'Affaire Dreyfus*, in *Bulletin de l'Académie Royale de Belgique. Classe des Lettres et des Sciences morales et politique*, 1995, 1-6, p. 69-105.

STENGERS (J.), *L'action du Roi en Belgique depuis 1831 : pouvoir et influence*. 2^e édition revue, Bruxelles, Editions Racine, 1996.

STERN (Fritz), *Gold und Iron : Bismarck, Bleichröder, and the Building of the German Empire*, New York, Knopf, 1977.

SUETENS (M.), *Histoire de la politique commerciale de la Belgique depuis 1830 jusqu'à nos jours*. Préface de Paul-Henri SPAAK, Bruxelles, Librairie encyclopédique, 1955.

TAMSE (C.A.), *Nederland en België in Europa (1859-1871). De zelfstandigheidspolitiek van twee kleine staten*, La Haye, M. Nyhoff, 1973.

TERLINDEN (vicomte Charles), *Un fidèle conseiller de Léopold Ier et de Victoria. Le Baron de Stockmar (1787-1863)*, in *Reflets du Monde*, n° 6, 1952, 12 p.

TERLINDEN (vicomte Charles), DE RIDDER (Alfred), BAUDHUIN (Fernand) et EECKHOUT (Georges), *Histoire de la Belgique contemporaine*. Tome 1 : 1830-1914, avant-propos de Jean DEHARVENG, préface d'Eugène Beyens, Bruxelles, Albert Dewit, 1928.

THOMAS (D.H.), *The reaction of the Great Powers to Louis Napoleon's rise to power in 1851*, in *Historical Journal*, t. XIII, 1970, p. 237-250.

THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality in European diplomacy, 1830-1930's*, Rhode Island, D.H. Thomas Publishing Box 285, Kingston, 1983.

THOOFT (Gijs), *Berlijn-Antwerpen. Economische en politieke aspiraties in Duitsland met betrekking tot de haven van Antwerpen (1886-1918)*, mémoire de licence en Histoire (inédit), RUG, 2001.

TRAUSCH (G.), *Les relations franco-belges à propos de la question luxembourgeoise*, in *Les relations franco-belges de 1830 à 1934*. Actes du colloque de Metz, 15 et 16 novembre 1974, Metz, 1975, p. 275-293.

TRAUSCH (G.), *Jean-Baptiste Nothomb et la question du Luxembourg*, in PETIT (R.) (éd.), *Jean-Baptiste Nothomb et les débuts de la Belgique indépendante*. Actes du Colloque international de Habay-la-Neuve (5 juillet 1980), Bruxelles, 1982, p. 34-51.

TRAUSCH (Gilbert), *Luxemburg als Nachbar Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert*, in SCHWABE (K.) et SCHINZINGER (Francesca), *Deutschland und der Westen*, Teil 2.- Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 1995.

TRAUSCH (G.), *La stratégie du faible : le Luxembourg pendant la Première Guerre mondiale (1914-1919)*, in TRAUSCH (G.) (éd.), *Le rôle et la place des petits pays en Europe au XXe siècle*, Baden-Baden, Nomos ; Bruxelles, Bruylant, 2005

VANDEPLAS (A.), *A propos d'un voyage de Léopold II en Allemagne*, in *Zaire*, XI, 1956, p. 379-386.

VAN YPERSELE (L.), *Le Roi Albert : histoire d'un mythe*, Ottignies, Quorum, 1995.

VIERHAUS (Rudolf), *Preussen und die Rheinlande, 1815-1915*, in *Rheinische Vierteljahrsblätter*, XXX, 1965, 1 / 4, p. 152-175.

VON DER DUNK, (H.), *Der deutsche Vormärz und Belgien : 1830/48*, Wiesbaden, Franz Steiner, 1966.

WALLERAND (Julien), *Le prétendu traité secret belgo-allemand de 1887 et l'affaire Nieter*, Liège, mémoire de licence en Histoire (inédit), ULG, 2002.

WALRAET (M.), *Emile Banning, un grand Belge (1836-1898)*, Bruxelles, Office de Publicité, ancien établissement J. Lebègue, 1945.

WAVRO (Geoffrey), *The Franco-Prussian War*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003

WILLEQUET (J.), *La violation de la neutralité belge en 1914, réflexions nouvelles*, dans *Revue belge de philologie et d'histoire*, 1963, p. 487-499.

WILS (L.), *Het ontstaan van de Meetingpartij te Antwerpen en haar invloed op de Belgische politiek*, Anvers, de nederlandsche boekhandel, 1963.

C. Chemins de fer – voies de communication

ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale » : le chemin de fer Spa-Gouvy. Ses métamorphoses et son impact sur la région (1863-1900)*, préface de Michel DUMOULIN, Louvain-la-Neuve, Collège Erasme, 1999.

ARBOIT (Gérald), « Rien que pour vos yeux » : un rapport de renseignement opérationnel luxembourgeois de 1911, in *Hémecht*, n° 3, 2007, p. 345-350.

BARTHEL (Charles), *Les voies de communication au Grand-Duché de Luxembourg, création d'un réseau routier (1839-1880)*, mémoire de fin de stage pédagogique, Luxembourg, 1986.

BARTHEL (Charles), *Le réseau de ceinture, Histoire des débuts de la compagnie des chemins de fer Prince-Henri (1864-1890)*, mémoire de maîtrise en Histoire, Strasbourg, 1983.

BLANCHARD (M.), *D'une version de l'affaire des chemins de fer belges*, in *Revue historique*, avril-juin 1940, p. 218-233.

BLONDEAU (Gérard), *A toute vapeur. Histoire et tribulations du chemin de fer de Sedan à Bouillon*. Terres ardennaises, 1989.

BOURGUIGNON (Marcel), *Les origines des chemins de fer Luxembourgeois*, in *Bulletin trimestriel de l'Institut archéologique du Luxembourg*, XLII, 1966, 3-4, p. 131-135.

BOVY (Armand), *Histoire de la ligne 24. Tongres-Visé-Gemmenich*, Hermalle-sous-Argenteau, chez l'auteur, 1998.

BREMM (Klaus-Jürgen), *Von der Chaussee zur Schiene. Militärstrategie und Eisenbahnen in Preußen von 1833 bis zum Feldzug von 1866*, Potsdam, Oldenbourg, 2005.

CARON (F.), *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, Paris-La Haye, Mouton, 1974.

CARON (François), *Histoire des chemins de fer en France*. Volume 1 : 1740-1883, Paris, Fayard, 1997.

CARON (François), *Histoire des chemins de fer en France*. Volume 2 : 1883-1937, Paris, Fayard, 2005.

CHACHKOFF (Jean), *La ligne Charleroi – Fleurus – Ottignies, histoire et perspective d'avenir*, in *Transfer hors série, Aspects ferroviaires du Pays de Charleroi*, Liège, GTF, 1986.

CRAIG (G.A.), *Great Britain and the Belgian railways dispute of 1869*, in *The American historical review*, 1945, dl. L, p.738-761.

CULTIAUX (Laurent), *Le viaduc ferroviaire du Val-Benoît en août 1914*, mémoire de Master en Histoire (inédit), ULG, 2010-2011.

DE BRABANDERE (E.), *La Belgique depuis 1830 du point de vue des travaux publics*, in *Bulletin de la Société royale belge des ingénieurs et des industriels*, 1930, partie X, p. 265-347.

DE BRULLE (D.), *Les chemins de fer belges. Ch. Rogier et l'Etat*, in *Annales de l'Economie collective*, Liège et Genève, t. 55, 1967, p. 25-93.

DE LA HAYE (R.), *De Maas over. 2000 jare vaste oeververbindingen in Maastricht*. Maastricht, Vierkant, 1984.

DEMOULIN (Michel) et MARMOY (Claude), *Le chemin de fer de Gorcy à Signeulx, 120 ans de relations internationales d'une « gare belge pour train français »*. 17/07/1877-10/07/1997, in *Le Gletton, Mensuel de la Gaume et d'autres collines*, 1999.

DESCHAMPS (H.-T.), *Paris-Bruxelles 1846*, in *Revue générale belge*, 15 juin 1953, 89^e année, p. 295-303.

DESCHAMPS (H.T.), *Un événement capital de l'histoire des chemins de fer belges*, in *Les Cahiers historiques*, série III, n° 21, 1963, p. 73-84.

DEVOS (G.), *German ocean shipping and the port of Antwerp, 1875-1914. An Introduction*, in KONINCKX (C.) ed., *Proceedings of the international colloquium "Industrial revolutions and the sea"*, Brussels, 28-31 March 1989, Wetenschappelijke Comite voor Maritieme Geschiedenis, 1991, p. 217-228.

DOREN (A. Dr), *Das « Incident franco-belge ». Versuch der Erwerbung belgischer Bahnen durch die französische Ostbahn 1868/1869*. Vorbemerkung von Oberst Schwertfeger. Nür für den Dienstgebrauch, Brüssel, Archivabteilung (Sektion 6 der Politischen Abteilung bei dem General-Gouverneur in Belgien), Denkschrift nr 14, April 1918.

DRUCKENMULLER (Wolfgang), *Eisenbahnstrecke : Gerolstein-Bleialf-St-Vith. 110 Jahre Bahnhof Bleialf, es sollte nicht sein*, in *Zwischen Venn und Schneifel*, XXXIII, 1997, p. 54-56, 63-66 et 86.

FAYAT (H.), *De historiek van de nieuwe Schelde-Rijn verbinding*, in *Studia Diplomatica*, XXIX, 1976, 5, p. 567-574.

FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg*, Luxemburg, Wolfgang Herdam Fotoverlag, 2007.

GALL (Lothar), POHL (Manfred), *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Munich, C.H. Beck, 1999.

GENICOT (L.), *Etudes sur la construction des routes en Belgique*, in *Bulletin de l'Institut de Recherches Economiques de Louvain*, 10 (1939), p. 421-451.

GENICOT (L.), *Etudes sur la construction des routes en Belgique*, in *Bulletin de l'Institut de Recherches Economiques et Sociales de Louvain*, 12 (1946), p. 495-559.

GENICOT (L.), *Etudes sur la construction des routes en Belgique*, in *Bulletin de l'Institut de Recherches Economiques et Sociales de Louvain*, 13 (1947), p. 477-505.

GRÜNEBAUM (Kurt), *Die politisch-militärisch bewegte Geschichte der Bahnstrecke Aachen-Montzen-Visé-Tongeren*, in *Grenz-Echo*, le 4 janvier 1977.

GRÜNEBAUM (Kurt), *Jean-Baptiste Nothomb et la construction du chemin de fer vers la Prusse*, in PETIT (R.) (éd.), *Jean-Baptiste Nothomb et les débuts de la Belgique indépendante*, Actes du Colloque international de Habay-la-Neuve (5 juillet 1980), Bruxelles, 1982, p. 148-157.

HARSIN (Paul), *Les projets de jonction de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin du 16^e au 19^e s.*, in *Annales de la Société scientifique de Bruxelles*, 51, 1931, p. 135-158.

HARTGERINK-KOOMANS (M.), *Een spoorlijn voor Nederlands Limburg (1835-1856)*, in *Bijdragen voor de geschiedenis der Nederlanden*, XVII, 1963, p. 83-139.

HARTGERINK-KOOMANS (M.), *De corridor door Limburg*, in *Bijdragen voor de geschiedenis der Nederlanden*, t. XIX, 1964, p. 217-225.

HENNEQUIN (M.), *Le premier chemin de fer en Gaume*, in *Annales de l'Institut archéologique du Luxembourg*, CIII/CIV, 1972-1973, p. 253-272.

HENRARD (Georges), *Angleur-Verviers : le jeu du rail, des collines, des rivières 1843-1993*, Dison, SABEL Print, 1993.

HENRARD (Georges), *En train à travers les plateaux de Herve*, Dison, SABEL Print, 2003.

HENRARD (Georges), *Histoire des tortillards ardennais*. Tome 1 : *Spa - Stavelot, les petits trains des neiges*. Tome 2 : *Malmedy - Stavelot - Trois-Ponts, la voie ressuscitée*. Tome 3 : *Rivage - Trois-ponts, le chemin de fer de l'Amblève*, Dison, SABEL Print, 1999-2001

HENRARD (Georges), *Verviers-Hergenrath : l'escapade vers l'est : 1843-1994*, Dison, SABEL Print, 1995.

Jülich die alte Eisenbahnerstadt, Jülich, 2. Ausgabe, Eisenbahn-Amateur-Klub Jülich, 1986.

JUSTENS (Stefan), *Trams in de Ardennen - Les Trams Vicinaux en Ardenne*, Zaventem, Ostendis, 2001.

KANDLER (U.), *Die Eifelbahn Köln - Trier und ihre Nebenstrecken*, in *Eisenbahn-Journal*, Sonderausgabe II/90, 1990.

KAUFMAN (K.L.), *Der Kreis Malmedy, Geschichte eines Eifelkreises von 1865 bis 1920*, rééd. H. NEU, Bonn, 1961.

KEMP (Klaus), *Die Ahrtalbahnen*, Freiburg im Breslau, Eisenbahn-Kurier, 1983.

KLEIN (Arthur), *140 Jahre Eisenbahnstrecke Luxemburg-Kleinbettingen (Arlon). Die transitstrecke Arlon-Luxemburg-Diedenhoven wurde am 4. Oktober 1859 feierlich eingeweiht*, Grass-Kleinbettingen, D'Freën vun der Aterlinn, 1999.

KRETZSCHMANN (W.) (Archivrat und Mitglied des Reichsarchivs, im Kriege Major im Generalstabe des Chefs des Feldeisenbahnwesens), *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz*, Berlin, Mittler, 1922.

KUCHENBECKER (D.) et SCHMIEDER (J.), *Tunnelbau an der Grenze zu Belgien*, in *Eisenbahntechnische Rundschau*, 38, Darmstadt, 1989.

KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Une étape mouvementée de la réorganisation des chemins de fer belges: le rachat du Grand-Luxembourg par l'Etat (1872-1873)*, in *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, t.50, 1972, p.395-446.

KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Les entreprises du groupe Philippart en France (1868-1877)*, dans *Les relations franco-belges de 1830 à 1934. Actes du colloque de Metz, 15 et 16 novembre 1974*, Metz, 1975, p.141-159.

KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Le réseau de chemins de fer Prince-Henri et les intérêts français dans le Grand-Duché de Luxembourg (1868-1877)*, in *Les relations franco-luxembourgeoises de Louis XIV à Robert Schuman*, Metz, 1978, p.119-136.

KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Rail, finance et politique : les entreprises Philippart (1865-1890)*, Bruxelles, Editions de l'ULB, 1982.

LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges 1830-1913 : genèse du réseau et présentation critique de données statistiques*, Bruxelles, Académie royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-arts de Belgique, 1995.

LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges*, Bruxelles, Office de Publicité, ancien établissement J. Lebègue, 3^e édition, 1953.

LAMBOU (M.) et GROULARD (J.M.), *Le chemin de fer « Trans-Hertogenwald »*, in *Hautes Fagnes*, LVIII, 1992, p. 13-19.

LAMBOU (Marcel), *La Meuse, le Rhin et le rail*, in MARGANNE (Roland) (dir.), *Liège-Cologne : Premier chemin de fer trans-européen*. Préface de J. Renard, Liège, G.T.F. (Groupement belge pour la promotion et l'exploitation touristique du transport ferroviaire), 1993, p.153-160.

LAMBOU (Marcel), *Histoire des transports publics à Eupen aux XIXe et XXe siècles*, in MARGANNE (Roland) (dir.), *Liège-Cologne : Premier chemin de fer trans-européen*. Préface de J. Renard, Liège, G.T.F., 1993, p.161-164.

LECLERC (J.), *A propos de la construction du chemin de Gemmenich à Sippenaeken en 1866-1867*, in *Im Göhltal*, 1989, 44, p. 97-101.

LEFEVRE (A.), *La ligne de Strasbourg à Bâle : la construction 1837-1846. Les répercussions françaises et internationales*, Strasbourg, P.H. Heintz, 1947.

LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire : chemins de fer et politique*, Paris, Société d'Édition et d'Enseignement supérieur (SEDES), 1948.

LEJEUNE (G.) et FUNKEN (D.), *Les chemins de fer du Pays de Herve*, Battice, 1993.

LEONARD (Jean-Claude), *Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan – Virton – Montmédy*, Liège, GTF, 1992.

MARCHAND (Henri), *Le réseau des chemins de fer de la Belgique et du Nord de la France pendant la guerre*, in *Le Génie Civil*, n° 76, 1920, p.208-210.

MARCHAND (A.), (inspecteur général de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est), *Les Chemins de fer de l'Est et la guerre de 1914-1918*, Nancy, Berger-Levrault, 1924.

MARENBERG (G.): *Die Geschichte der Vennbahn. Die Touristik-Vennbahn*, in *Heimatblätter des Kreises Aachen*, 49 (94), Heft 1-2, Aachen, 1994.

MARENBERG (Günther), *Die Vennbahn. Erweiterte Neuauflage des Heftes « Geschichte der Vennbahn »*, in *Heimatblätter des Kreises Aachen*, Schwarzer Weg 6, 1995.

MARGANNE (Roland), *Contribution à l'histoire de la Vennbahn*, in *Trans-Fer spécial n°1*, Liège, G.T.F., 1979.

MARGANNE (Roland), *Signeux-Gorcy. Un raccordement industriel-international*, in *Trans-Fer spécial n°1*, Liège, GTF, 1979.

MARGANNE (Roland), *La ligne Charleroi – Mariembourg – Vireux-Molhain et ses antennes, histoire et perspectives d'avenir*, in *Trans-Fer spécial n° 2*, Liège, G.T.F., 1984.

MARGANNE (Roland), *Le nœud ferroviaire de Liège*, in *Trans-Fer hors série, Musée des Transports en commun en pays de Liège*, Liège, G.T.F., 1985.

MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer dans le Canton de Saint-Vith*, in *Trans-Fer spécial n° 3*, Liège, G.T.F., 1985.

MARGANNE (Roland), *La Vennbahn*, in *Trans-Fer spécial n° 3*, Liège, G.T.F., 1985.

MARGANNE (Roland), *Les lignes dites « de guerre » (Born-Vielsalm ; Gouvy-Saint-Vith ; Saint-Vith-Losheim)*, in *Trans-Fer spécial n° 3*, Liège, GTF, 1985.

MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer militaire à voie de 60 centimètres Sourbrodt-Elsenborn*, in *Trans-Fer spécial n° 3*, Liège, G.T.F., 1985.

MARGANNE (Roland), *Bertrix-Muno-Carignan, une relation internationale bien éphémère*, in *Le Rail en Gaume, Trans-Fer hors série*, Liège, GTF, 1986.

MARGANNE (Roland), *Virton-Lamorteau-Montmédy, une liaison internationale par la vallée du Ton*, in *Le Rail en Gaume, Trans-Fer hors série*, Liège, G.T.F., 1986.

MARGANNE (Roland), *Signeulx-Gorcy, un raccordement industriel international (suite)*, in *Le Rail en Gaume, Trans-Fer hors série*, Liège, GTF, 1986.

MARGANNE (R.) (dir.), *Le Rail passe par Liège. Du remorqueur au TGV*, Liège, GTF, 1988.

MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève*, in *Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève, Trans-Fer hors série*, Liège, GTF, 1989.

MARGANNE (Roland), *Le Fagnard : histoire d'une ligne internationale : Trois-Pont-Junkerath*, in *Trans-Fer hors série*, 2^e édition augmentée, Liège, GTF, 1990.

MARGANNE (Roland), *Les chemins de fer oubliés des trois frontières*, in *Trans-Fer hors série*, Liège, GTF, 1991.

MARGANNE (Roland), *Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith*, in *Trans-Fer hors série*, Liège, GTF, 1992.

MARGANNE (Roland), *Les autres liaisons ferroviaires germano-belges* in MARGANNE (Roland) (dir.), *Liège-Cologne : Premier chemin de fer trans-européen*. Préface de J. Renard.- Liège, G.T.F., 1993, p. 45-58.

MARGANNE (Roland), *Le Rhin de fer, serpent de mer du réseau belge*, in *Le Rail*, mensuel des œuvres sociales de la SNCB, juillet 2002.

MARGANNE (Roland), *Baarle-Duc – Baarle-Nassau : une gare internationale oubliée, un village belge enclavé aux Pays-Bas*, in *Le Rail*, mensuel des œuvres sociales de la SNCB, septembre 2004.

MARGANNE (Roland), *Les liaisons transfrontalières belges*, 4^e édition mise à jour, Liège, chez l'auteur, 2006.

MASSART (Camille), *Autour de l'histoire du chemin de fer de Pepinster à Spa*, in *Histoire et Archives spadoises*, VI, 1980, p.29-41 ; 128-136 ; 176-184.

MASSART (Camille), *Spa et le chemin de fer*, in *Histoire et archéologie spadoises*, XVII, 1991, p. 89-96, 101-108.

La mémoire du Rail dans le Sud Luxembourg, Rossignol, 1987.

MERENNE (E.), *L'implantation du réseau ferroviaire belge dans la région située au sud du sillon Sambre-et-Meuse*, in *Cahiers de Clio*, n° 26/1971, p. 59-86.

MEURER (K.) et MEURER (J.), *Dampf im Vichtbachtal. 150 Jahre Eisenbahn in Stolberg*, in *Beiträge zur Stolberger Geschichte*, Band 18, Stolberg, 1991.

MEYER (Lutz H), *Hundertfünfzig Jahre Eisenbahnen im Rheinland / 150 Jahre Eisenbahnen im Rheinland. Entwicklung und Bauten am Beispiel der Aachener Bahnen*, Köln, Bachem, 1989.

MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations qui ont précédé à la construction de nos premiers chemins de fer*, Luxembourg, Imprimerie de la Cour Joseph Beffort, 1934.

MITCHELL (Allan), *The Great Train Race: Railways and the Franco-German Rivalry, 1815-1914*, New York and Oxford, Berghahn Books, 2000, XV + 328 p., tables, cartes, notes, index bibliographiques.

NILLES (Leon), *Der Bau von Eisenbahnen im Lande Zwischen Venn und Schneifel. Projekte, Enttäuschungen, Verwirklichungen*, Saint-Vith, H.Doeppen, 1970 (col. Schriftenreihe des Geschichtsvereins 'Zwischen Venn und Schneifel', n° 4).

NIJSSEN (J.), *De spoorlijn Tongeren-Aken in oorlogstijd aangelegd*, Voeren, 1985.

NIZET (Robert) et LEJEUNE (André), *Modifications apportées par les Allemands à l'infrastructure ferroviaire dans la région de Vielsalm durant la guerre 1914-1918*, in *Glain et Salm*, n° 18, octobre 1983, p. 5-40.

PALM (Rolf), *Die Brücke von Remagen: Der Kampf um den letzten Rheinübergang - ein dramatisches Stück deutscher Zeitgeschichte*, Munchen, Scherz, 1985.

PARISSE-BRASSENS (C.), *La concession de la voie ferrée de Longwy à Nancy (1871-1875)*, in *Annales de l'Est*, 5e série, XVI, 1964, p. 107-128.

PAULY (Joseph), *Le chemin de fer et le Parlement, 1835-1860 : traits d'histoire relatifs à la politique des transports et particulièrement à la politique des tarifs*, Bruxelles, Editorial-Office, 1935.

PESCHAUD (Marcel), *Les chemins de fer allemands et la guerre*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1927.

PLACQ (G.), *Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940*, in *Bulletin de l'Institut de Recherches Economiques et Sociales de Louvain*, 17 (1951), p. 425-459.

PONDEVEAUX (Léon), *Le Nord : étude historique et technique d'un grand réseau français*, Lille, Le Mercure Universel, 1931.

PUIG (Pascal), *Jean-Jacques Pelet, un visionnaire de l'emploi militaire des chemins de fer*, in *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15, « Armée et chemin de fer en France », Paris, 1996, p. 37-49.

RAZOULS (Jacques), *La responsabilité des chemins de fer en temps de guerre : (1870-1914-1939)*, Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1942.

RECH (Edwin) (Betriebsinspektor, Hilfsreferent bei der Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen), *Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik*, Leipzig, G.J. Göschen'sche Verlagshandlung, 1911.

REICHSARCHIV, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen, I : Die Eisenbahn zu Kriegsbeginn*, mit 14 Karten und Skizzenblättern, Berlin, Mittler, 1928. (Fait partie du volume de l'histoire officielle : *Der Weltkrieg 1914 bis 1918. Die militärischen Operationen zu Lande*).

REINERT (Paul), *Die Eisenbahnkatastrophe im Jahre 1870*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXXII, 1980, 3, p. 5-23.

REINERT (Paul), *Die « Compagnie de l'Est » und die « Guillaume-Luxembourg-Eisenbahngesellschaft » um die 70. Jahre des 19. Jahrhunderts*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXXII, 1980, 3, p.281-322.

REINERT (Paul), *Aus der Geschichte der Luxemburger Eisenbahnen. Die « Magistrale » Arlon-Luxemburg-Trier*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXXV, 1983, 2, p.185-209.

REINERT (Paul), *Zur Geschichte der Luxemburger Eisenbahnen. Die « Magistrale » Arlon-Luxemburg-Trier. Die Strecke Luxemburg-Wasserbillig*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXXVI, 1984, 4, p.529-567.

REINERT (Paul), *Zur Geschichte der Luxemburger Eisenbahnen. Die Nord-strecke. Von Luxemburg nach Ulflingen und Spa*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XLII, 1990, 1, p. 25-76.

RENARD (Stefaan), *De Kwestie van de ‚Ijzeren Rijn‘ (1830-1879). Een politiek-diplomatieke benadering van de rechtstreekse spoorwegverbinding tussen Schelde en Rijn. Een bijdrage tot de spoorweggeschiedenis*, mémoire de licence en Histoire (inédit), RUG, 1994.

Revue d'Histoire des Chemins de fer, n° 15, automne 1996, *Actes de la Journée Armées et chemins de fer en France 1830-1919* (Vincennes, octobre 1995).

RHEINDORF (Kurt), *Der belgisch-französische Eisenbahnkonflikt, und die grossen Mächte (1868-1869)*. Beitrag zur Vorgeschichte des Krieges 1870-1871, in *Deutsche Rundschau*, 195 (1923), p.113-136.

RHODE (Horst) (éd.), *Das deutsche Feldeisenbahnwesen im Ersten Weltkrieg 1914 – 1918. I : Die Eisenbahnen zu Kriegsbeginn; II : Die Eisenbahnen von Oktober 1914 bis zum Kriegsende*, Berlin, Mittler, 2010. Le deuxième volume préparé par le Reichsarchiv en 1928 n'avait jamais été publié. Cette édition de 2010 complète par conséquent le premier volume paru en 1928.

SARLETTE (Gottfried), *Bahnhof Sourbrodt. Seine Entstehen und das Bahnhofsviertel*, in *Zwischen Venn und Schneifel* (Sankt-Vith), XXXVI, 2000, p. 107-169.

SARLETTE (Godfried), *Bahnhof Sourbrodt – von der Haltestelle zum autonomen Bahnhof*, in *Zwischen Venn und Schneifel* (Sankt-Vith), XXXVIII, 2002, p. 109-112; p. 127-131.

SCHÜTZ (H.), *Der Ausbau von Aachen Hbf zum Stromwechselbahnhof nach Belgien*, in *Eisenbahntechnische Rundschau*, 15 (1966), Heft 8, p. 275-287, 1966.

SCHWEERS (H.) et WALL (H.), *Eisenbahnen rund um Aachen - 150 Jahre internationale Strecke Köln - Aachen – Antwerpen*, Aachen, 1993.

SEELING (H.), *Die belgischen Anfänge der Eisen- und Stahlindustrie in Düsseldorf zwischen 1850 und 1860*, in *Düsseldorfer Jahrbuch*, XLIX, 1959, p. 210-240.

SHOWALTER (Dennis E.), *Railroads and Rifles. Soldiers, Technology and the Unification of Germany*, Hamden, Conn. : Archon Books, 1975.

STENGERS (Jean), *Léopold Ier et le chemin de fer d'Anvers au Rhin*, in *Mélanges offerts à G. JACQUEMYNS*, Bruxelles, ULB, institut de sociologie, 1968, p.573-599.

STEVENSON (David), *War by Timetable. The Railway Race before 1914*, in *Past and Present*, n° 162, février 1999, p.163-194.

THOMAS (Daniel H.), *The European press on the Belgian Railway affair of 1869*, in BARKER (N.N.), BROWN (M.L. Jr) (dirs.), *Diplomacy in an Age of Nationalism. Essays in honor of Lynn Marshal Case*, La Haye, 1971.

TIMMERMANN (W.), *Die Hammerbrücke bei Hauset/Hergenrath. 1843 - 1993, 150 Jahre Hammerbrücke, Köln - Lüttich – Antwerpen*, in *Im Göhlthal, Zeitschrift der Vereinigung für Kultur, Heimatkunde und Geschichte im Göhlthal*, Sonderdruck aus Nr. 53. Neu-Moresnet, 1993, p. 33-72.

VAN CREVELD (Martin), *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge, Cambridge University Press, 1977.

VANDENBERGHEN (J.), *La grande Compagnie du Luxembourg : 1846-1873*, Bruxelles, Société nationale des chemins de fer belges, Département matériel, 1987.

VANDENBERGHEN (J.), *Le grand central belge : 1848 – 1897 – Grande compagnie du Luxembourg 1846 – 1973*, Bruxelles, Société nationale des chemins de fer belges, Bibliothèque et Documentation, 1988.

VANDENBERGHEN (J.), *Le Nord belge 1845 – 1940*, Bruxelles, Société nationale des chemins de fer belges, Bibliothèque et Documentation, 1988.

VANDENBERGHEN (J.), *La guerre 14-18 et les locomotives « Armistice »*. T.1: *Le réseau pendant la guerre*, Bruxelles, SNCB, Bibl. et doc., 1989, 4 vol.

VANDEN BORRE (J.), *L'incident franco-belge de 1869. L'affaire des chemins de fer belges*, mémoire de licence en Histoire (inédit), ULB, 1959.

VAN DEN HOEVEN (C.), *De Spoorwegen in Zuid-Limburg*, in *Mijn en Spoor in Goud*, Maastricht, Jubileum-Uitgave 1952, p. 245-300.

VAN DER EYCKEN (M.), *Verkeerswegen als bindteken ? Een overzicht van 150 jaar relaties tussen de beide Limburgen*, in *Eenheid en scheiding van de beide Limburgen. Verslagboek van het op 26 mei 1989 te Alden Biesen gehouden congres bij gelegenheid van de herdenking 150 jaar beide Limburgen*, Leewarden, 1989, p. 69-94.

VANSTIPELEN, (Lucien), *Histoire des chemins de fer dans la vallée du Geer*. Avec la collaboration de BOVY (Armand) et LAMBOU (Marcel)., Bassenge : Centre culturel de Bassenge, 1993.

VELSEN (Stefan v.), *Das Militäreisenbahnwesen (Eisenbahn und Schifffahrt)*, in SCHWARTE (Max), *Der Große Krieg. Erster Teil : Die Organisationen der Kriegführung*. Berlin, Leipzig, 1921.

Vennbahn - damals und heute / hier et aujourd'hui / vroeger en nu, St. Vith, Verkehrsamt der Ostkantone, 1991.

WALL (H.), *Die Geilenkirchener Kreisbahn*, Aachen, 1997.

WEISS (Pejo), *Losheim zwischen Remagen und Stavelot. Eröffnung der Eisenbahnlinie vor genau 80 Jahren*, in *Zwischen Venn und Schneifel*, 1994.

WESTWOOD (John), *Railways at War*, Londres, Darwin Publications, 1981.

WILOX (Frank), *De Ijzeren Rijn*, in *Driemandelijks tijdschrift van het Gemeentekrediet van België* (Brussel), LIV, 2000, 1, p.55-72.

ZIEGLER (Dieter), *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung*, Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 1996.

D. Histoire militaire - Plans de guerre

Actes du colloque d'histoire militaire belge (1830-1980), Bruxelles, Musée royal de l'Armée et d'histoire militaire, 1981.

ANDREW (Christopher), *France and the german menace*, dans MAY (Ernest) (dir.), *Knowing one's enemies: Intelligence assessment before the two world war*, Princeton University Press, New Jersey, 1984, p.127-149.

ANNET (P.), *L'internement des soldats français en Belgique pendant la guerre franco-allemande (1870-1871)*, mémoire de licence en Histoire (inédit), UCL, 1988.

BALACE (Francis), *Description détaillée des forts de la Meuse en 1914*, in GANY (A.), ROCOUR (P.), DURY (C.), GAIER (CL.), BOUCHAT (M.), HOFFSUMMER (P.), TOUSSAINT (P.) et BERNARD (H.), *Liège, 1000 ans de fortifications militaires*, Liège, 1980, p. 75-105.

BALACE (F.), *La barrière belge (1815-1830). Les fortifications et les hommes*, in *Liège et le Royaume des Pays-Bas : une place forte dans un ensemble défensif (1815-1830)*, Liège, C.L.H.A.M., 1982, p. 1-8.

BALACE (F.), « Unité et défense nationales : deux combats libéraux ? », in HASQUIN H., VERHULST (A.) (dir.), *Le libéralisme en Belgique. Deux cents ans d'histoire*, Bruxelles, Delta, 1989.

- BALACE (F.), *L'art de la guerre en Belgique au XIXe siècle. La dangereuse illusion des remparts*, in DUJARDIN (Valérie) et MAQUET (Julien) (dirs.), *Le patrimoine militaire de Wallonie*, Namur, Institut du Patrimoine wallon, 2007, p. 51-62.
- BERTHELOT Michel, *Bertrand, grand-maréchal du Palais. Dans les pas d'un fidèle*, Châteauroux, Chez l'auteur, 1996.
- BERNARD (H.), *L'an 14 et la campagne des illusions*, Bruxelles, La Renaissance du Livre, 1983.
- BERNHARDT (H.), *Geschichte der Stadt, Festung und Garnison Köln*, Cologne and Frankfurt am Main, 1959.
- BERTRAND (F.), *Une place forte belge vers 1840: Philippeville*, in *En Fagne et Thiérache, cercle d'histoire régionale de Presgaux*, IV, 1968, p. 53-59.
- BISDORFF (Paul), *Die Preussische Besetzung in der Festung Luxemburg (1826-1867), Das Festungsterrain und die Festungsrayonbestimmungen*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XVII, 1965, p. 57-78., 3 pl.
- BISDORFF (Paul), *Die Preussische Besetzung in der Festung Luxemburg*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XIX, 1967, 4, p. 423-440.
- BOIJEN (R.), *La bataille de Namur (août 1914) d'après les carnets de guerre du Lieutenant Général A. de Selliers de Moranville*, in *Revue Belge d'Histoire Militaire*, XXVI-5, 1986, p.365-386.
- BONIFACE (Xavier), *Le camp du Nord et la préparation à la guerre de Crimée (1854-1856)*, in COCHET (F.) (dir.), *Expérience combattante – XIXe-XXIe siècles – I : Former les soldats au feu*, actes académiques, Paris, Riveneuve éditions, 2011, p. 29-44.
- BOULANGER (Philippe), *La géographie militaire française*, Paris, Economica, 2002.
- BROSE (J.), *Les Liégeois et la Guerre franco-allemande de 1870*, in *Revue Belge d'Histoire Militaire*, XX-6, 1974, p.481-502.
- BRUNEL (N.), *La Belgique pendant le conflit franco-prussien de 1870-1871. Situation politique du pays. La mobilisation de l'armée et de sa 5^e division mobile*, mémoire de licence en Histoire (inédit), UCL, 2007.
- BRUSSELMANS (Jelle), *De Antwerpse vestingwerken (1830-1914). Ontstaan, bouw en functie in het defensiesysteem. Politieke impact. Gebruik en nut in oorlogstijd*, mémoire de licence en histoire (inédit), KUL, 2004.
- BUCHOLZ (Arden), *Molke, Schlieffen and Prussian War Planning*, New York, Berg, 1991.
- CANINI (G.), *Géographie militaire de la France à l'Est (1873-1914)*, in *Revue Historique des Armées*, n° 1, 1973.

CHAMPAGNE (Jacques P.), *Génie et Transmissions, évolution historique, traditions et insignes du Génie et des Transmissions de l'armée belge de 1830 à nos jours*, Arlon, G. Everling, s.d.

COENEN (E.) et VERNIER (F.), *La position fortifiée de Liège*. Tome 1 : *Les abris de la position avancée*. Tome 2 : *Les abris de la P.F.L.1*. Tome 3 : *Les abris de la P.F.L.2*. Tome 4 : *Les nouveaux forts*. Tome 5 : *Les forts de la Meuse modernisés*.- Erpe-Mere, De Krijger, 1998-2004.

COLAS (Roger), *La défense de la place de Longwy en 1914*, in *Bulletin de l'association « Les Amis du Vieux Longwy »*, 4, 1963, p. 55-69, p. 94-109, p. 137-151.

COSSE BRISSAC (C. de), *La frontière du Nord*, dans *Revue historique de l'armée*, VII, 1951.

CRAHAY (Albert E.), *Le Roi et la défense du pays. De 1831 à nos jours*, Bruxelles, J.M. Collet, 1987.

CRAHAY (A.) et GERARD (Jo), *Le général Van Overstraeten, « Vice-Roi » en 1940*, Braine-l'Alleud, Collet, 1990

DANCOURT (R.), *Pourquoi et comment le camp de Beverloo surgit sur une plaine aride*, in *Cahiers léopoldiens*, 2e s., IX, 1961, p. 17-26.

DEBUSSCHERE (S.), *Het Belgisch leger gedurende de Frans-Duitse oorlog (1870-1871) in de Belgische pers*, Bruxelles, mémoire de l'Ecole Royale Militaire, 1989.

DE LANNOY (A.), *Le roi Léopold Ier et la défense nationale. L'organisation de l'Armée et la question des fortifications d'Anvers*, in *Revue Belge d'Histoire Militaire*, XXIV-2, 1981, p.129-148.

DE LANNOY (F.), *La convention des forteresses de 1831*, in *Revue générale*, CXIII, 1925, I, p. 275-292 et p. 456-468.

DELHEZ (Jean-Claude), *1914, la cavalerie française en Gaume*, Virton, Michel Frères, 1994.

DEPRET (Julien), *Lille et ses forts, une forteresse méconnue de la IIIe République (1872-1914)*, Salomé, chez l'auteur, 2008.

DEPRET (Julien), *Maubeuge, la militaire, genèse et évolution de la place forte*, Salomé, chez l'auteur, 2004.

DE VOS (Luc), *Het effectief van de Belgische Krijgsmacht en de militiewetgeving 1830-1914*, Bruxelles, Musée Royal de l'Armée, 1985.

DE VOS (Luc) et LIERNEUX (Pierre), *Der Fall Belgien 1914 bis 1918 und 1940 bis 1944*, in THOSS (B.), VOLKMANN (H.E.) red., *Erster Weltkrieg, Zweiter Weltkrieg. Ein Vergleich*.- Berlin, Schöningh, 2002, p. 527-533.

DE VOS (Luc), *Belgien : Operationsplannungen und Taktik eines neutralen Landes*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROSS (G.P.) (dirs), *Der Schlieffen Plan. Analysen und Dokumenten*, Paderborn, Schöningh, 2007, p.293-310.

DOUGHTY (R.A.), *French Strategy in 1914 : Joffre's Own*, in *Journal of Military History*, LXVII (2003).

DUCHESNE (Albert), *A l'occasion du 50e anniversaire de la mort de Léopold II. Le Duc de Brabant et la défense nationale (1852-1865), d'après des documents inédits*, in *Carnet de la Fourragère*, XIII-3, 1959, p.196-211.

DUCHESNE (A.), *L'œuvre du général écuyer A. Cousebant d'Alkemade, ministre de la guerre de Léopold II (1899-1907)*, in *Carnet de la Fourragère*, XIII-7, 1960, p. 449-468.

DUCHESNE (A.), *L'armée et la politique militaire belges de 1871 à 1920 jugées par les attachés militaires de France à Bruxelles*, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, XXXIX, 1961, p.391-430 et p.1092-1126; XL, 1962, p.371-384 et p.1188-1219.

DUCHESNE (A.), *Appréciations françaises sur la valeur de l'armée belge et les perspectives de guerre de 1871 à 1914* in *Carnet de la Fourragère*, XIV-2, p.100-128 ; XIV-3, 1961, p.174-208).

DUCHESNE (A.), *Dernier héritier d'un nom militaire illustre... Le colonel d'état-major baron Auguste Lahure (1835-1891)*, in *Carnet de la Fourragère*, XIV-7, 1962, p. 488-507; XIV-8, 1963, p. 555-572.

DUCHESNE (A.), *A propos de la commémoration du fondateur de la dynastie (1865-1965). Léopold Ier et la défense nationale, d'après sa correspondance avec le général Chazal*, in *Revue belge d'histoire militaire*, XVI, 1965, p.158-176.

DUCHESNE (A.), *L'influence française sur les débuts de l'armée belge*, in *Revue historique de l'armée*, XXI, 1965, n°1, p.67-76, *Pourquoi et dans quelle mesure l'armée belge à ses débuts a-t-elle subi des influences françaises?*, in *Revue belge d'histoire militaire*, XVI, 1966, p.224-235.

DUCHESNE (A.), *Le rôle militaire (de Charleroi)*, in *Carolo-regium valde concelebratur*, MDCLXVI-MCMLXVI, Charleroi, 1966, p. 77-96.

DUMOULIN (M.), *Défense nationale et crise européenne. La décision de construire les forts de la Meuse : 1886-1887*, in *Opinion Publique et Politique Extérieure. I. 1870-1915*, Milan-Rome, Università di Milano – Ecole française de Rome, 1981, p. 223-244.

DREYER (Michaël), LEMBCKE (Olivier), *Die deutsche Diskussion um die Kriegsschuldfrage 1918/1919*, Berlin, Duncker und Humbolt, 1993.

EPKENHANS (Michaël), *Tirpitz, Architect of the German High Seas Fleet*, Dulles, Potomac Books, 2008.

ESPINOSA (Carole), *L'armée et la ville en France 1815-1870 : De la seconde Restauration à la veille du conflit franco-prussien*, préface de Jules Maurin, Paris, L'Harmattan, 2008.

ESPINOSA (Carole), *Le ministère de la Guerre et les autorités municipales dans l'espace urbain : la question des fortifications en France de 1815 à 1870*, in *Revue historique des armées*, 254, 2009.

FISCHER (Fritz), *Griff nach der Weltmacht. Die Kriegszielpolitik des kaiserlichen Deutschland, 1914-1918*, Düsseldorf, Droste-Verlag, 1962.

FISCHER (Fritz), *La Belgique dans les plans allemands de restructuration de l'Europe 1914-1918*, in *Sentiment national en Allemagne et en Belgique (XIX-XXe siècle)* : colloque des 25 et 26 avril 1964, p.29-57

FISCHER (F.), *Weltmacht oder Niedergang. Deutschland im Ersten Weltkrieg*, Frankfurt, 1965.

FISCHER (Fritz), *Krieg der Illusionen : die deutsche Politik von 1911 bis 1914*, 2e édition, Dusseldorf, Droste, 1969.

FISCHER (Fritz), *Les buts de guerre de l'Allemagne impériale : 1914-1918*, préface de Jacques Droz. Traduit de l'allemand, Paris, Editions de Trévise, 1970.

FISCHER (Fritz), *Der Erste Weltkrieg und das deutsche Geschichtsbild. Beiträge zur Bewältigung eines historischen Tabus*, Düsseldorf, 1979.

FOERSTER (R. G.) (éd.), *Generalfeldmarschall von Moltke : Bedeutung und Wirkung*. Im Auftrag des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes, Munich, R. Oldenbourg, 1991.

FOLEY (Robert T.), *Schlieffen's last Kriegsspiel*, in *War Studies Journal*, III, 1998, p. 117-135 et IV, 1999, p. 97-115.

FOLEY (Robert T.), *Easy Target or Invincible Enemy ? German Intelligence Assessments Before the Great War*, in *The Journal of Intelligence History*, n° 2, hiver 2005.

FÖRSTER (Stig), *Der doppelte Militarismus : die deutsche Heeresrüstungspolitik zwischen Status-quo Sicherung und Agression 1890-1913*, Wiesbaden, Stuttgart, Steinger, 1985.

FÖRSTER (Stig.), *Der Deutsche Generalstab und die Illusion des kurzen Kriegeres, 1871-1914: Metakritik eines Mythos*, in *Militärgeschichtliche Mitteilungen LIV* (1995).

FRENCH (David) et REID (Brian Holden), *The British General Staff, Reform and Innovation (1890-1939)*, Londres, Taylor and Francis e-library, 2005.

GARROS (Louis), *Préludes aux invasions de la Belgique*, in *Revue historique de l'armée*, V-1, 1949, p.17-37.

GARROS (L.), *L'Armée de Grand-Papa: de Galliffet à Gamelin 1871-1939*, Paris, Hachette, 1965.

GARSOU (Jules), *Léopold II et la défense nationale*, in *Le Flambeau*, avril 1935, p.392-398.

GARSOU (J.), *Un grand soldat. Le général baron Chazal (1808-1892)*, Bruxelles, 1946.

GAY (Georges), *Le dernier siège de Longwy, août 1914*, Knutange, éditions Cœur d'Occident, [1939] 2002.

GILS (Robert), *Vesting Diest. Vestingbouwkundige overblijfselen in Mededelingenblad Simon Stevin-stichting*, 1988, p. 11-21.

GILS (R.), *Antwerpen, nationaal réduit van België, 1859-1914*, in *Revue Belge d'Histoire Militaire*, XXIX-7, 1992, p.465-488 et XXIX-8, 1992, p.537-560.

GILS (R.), *Be-vestigd verleden : 1000 jaar versterkingskunst in België*, Erpe-Mere, De Krijger, 1996.

GILS (R.), *De versterkingen van de Wellingtonbarrière in Oost-Vlaanderen : de vesting Dendermonde, de Gentse citadel en de vesting Oudenaarde*, Gent : Provincie Oost-Vlaanderen, 2005.

GILS (R.), *Een gordel van beton: de Antwerpse pantserforten*, Anvers, Openbaar Kunstbezit in Vlaanderen, 2006.

GILS (Robert), *De Wellingtonbarrière en de Vesting Menen*, Courtrai, Archeologie Zuid-West-Vlaanderen, 2010.

GILS (R.), KLINKERT (W.), ROOZENBEEK (H.), *Bergen op Zoom als militaire stad*, Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht, 1996.

GOOCH (John), *The plans of war: the general staff and British military strategy 1900-1916*, Londres, Routledge et Kegan Paul, 1974.

GOOCH (John), *The prospect of war: studies in British defence policy 1847-1942*, Londres, Frank Cass, 1981.

GRABAU (Albert), *Das Festungsproblem in Deutschland und seine Auswirkung auf die strategische Lage von 1870-1914*, Berlin, Junker und Dunhaupt, 1935.

HAMILTON (Richard F.) et HERWIG (H. Holger), *War Planning 1914*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009.

HAUTECLER (G.), *La mission à Bouillon de M. Merchié, Inspecteur Général du Service de Santé, 8-13 septembre 1870*, in *Carnet de la Fourragère*, 11^e série, 3, 1954, p. 221-235.

HAUTECLER (G.), *Léopold II, commandant en chef de l'armée belge mobilisée en 1870*, in *Revue internationale d'histoire militaire*, n° 24, 1965, p. 439-453.

HAUTECLER (G.), *L'armée belge de 1870 face à la crise de Sedan*, in *Revue internationale d'histoire militaire*, XX, 1959, p. 607-615.

HAUTECLER (G.), *L'affaire Lonhienne. Historique du 2e escadron du parc au cours de la mobilisation de l'armée belge en 1870*, in *Carnet de la Fourragère*, XI-6, 1955, p. 458-467.

HAUTECLER (G.), *Le Général Léman à Liège, août 1914*, in *Revue historique de l'Armée*, XVII, 1, 1961, p. 53-56.

HERWIG (Holger H.), « *Luxury fleet* » : *The Imperial German Navy, 1888-1918*, London, Boston, Allen und Unwin, 1980.

HIRSCHAUER (Edouard) général et KLEIN, général, *Paris en état de défense, 1914*, préface du maréchal Joffre, Paris, Payot, 1927.

HOLMES (Richard), *The Road to Sedan : the French Army 1866-1870*, London, Royal Historical Society Atlantic Highlands, 1984.

HOFF (P.), *Le Ministère de la Guerre (1871-1914)*, in *Revue Historique des Armées*, n° 4, 1983.

HOWARD (Michaël), *The continental commitment: the dilemma of British defence policy in two world wars*, London, Temple Smith, 1972.

HOWARD (Michaël), *The Franco-Prussian War, The German Invasion of France 1870–1871*, New York, Routledge, 2001 [1961].

JACOBS (E.A.), *Contribution à l'étude du milieu militaire belge. Les officiers au Parlement (1831-1848)*, in *Revue internationale d'histoire militaire*, 24, 1965, p. 413-438.

JACOBS (E.-A.), *Les attachés militaires et navals étrangers en Belgique avant la Première Guerre mondiale*, in *Revue belge d'histoire militaire*, XVIII, 1970, p. 440-465.

JACOBS (E.-A.), *Les officiers de la légation britannique à Bruxelles (1891-1914)*, in *Annales du XLIIIe Congrès de la Fédération des cercles d'Archéologie et d'Histoire de Belgique* (1974), p. 425-431.

KAULISH (Balduur), *Alfred von Tirpitz und die imperialistische deutsche Flottenrüstung. Eine politische Biographie*, Berlin, Mi-Verlag der DDR, 1982.

KENNEDY (Paul) (dir.), *The war plans of the great powers, 1880-1914*, Londres-Boston-Sydney, Allen & Unwin, 1979.

KENNEDY (Paul), *The Rise of the Anglo-German Antagonism*, Londres-Boston-Sydney, Allen & Unwin, 1980.

KENNEDY (P.M.), *The Development of German Naval Operations, Plans against England, 1896-1914*, in *The English Historical Review*, vol. 89, n° 350 (janvier 1974), p. 48-76.

KLINKERT (W.), *Het Vaderland Verdedig. Plannen en opvattingen over de verdediging van Nederland. 1874-1914*, s'-Gravenhage, Sectie Militaire Geschiedenis, 1992.

KLINKERT (W.), SCHULTEN (J. W. M.) et DE VOS (L.) (éd.), *Mobilisatie in Nederland en België, 1870-1914-1939*, Amsterdam, 1991.

KLINKERT (W.), VAN HOOFF (J.P.C.M.), *Breda als militaire stad*, Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht, 1995.

LAHAIE (Olivier), *Les dividendes de l'entente cordiale : les accords militaires franco-britanniques avant 1914* (dossier Triple Entente et Entente Cordiale), in *Revue Historique des Armées*, 2004, n° 237, p.60-79.

LAMBI (Ivo Nikolai), *The Navy and German Power Politics, 1862-1914*, Winchester, Allen and Unwin, 1984.

LAMY (Philippe), *Le corps de cavalerie du général Abonneau dans la région de Paliseul, in Terres d'Herbeumont à Orchimont (Herbeumont)*, 2001, 27, p. 60-77.

LAMY (Philippe), *Longlier 20 août 1914*, in *Terre de Neufchâteau*, 2002, 1, p. 3-26.

LAPARRA (Jean-Claude) (général), *Les plans d'opérations des puissances centrales, in 14-18, le Magazine de la Grande Guerre*, n° 21, Août-septembre 2004.

LECONTE (Louis), *L'origine du Génie belge*, dans *Carnet de la fourragère*, III-6, 1933, p. 564-582.

LECONTE (L.), *Les deux généraux Vander Smissen*, Bruxelles-Paris, Editions l'Avenir, 1947 (coll. d'histoire militaire belge, n° 1).

LECONTE (L.), *Les origines de notre Génie*, dans *L'armée-La nation*, III-12, 1948, p. 25-28.

LECONTE (L.), *Le lieutenant général baron Chazal, ministre de la Guerre*, in *Carnet de la Fourragère*, XI-3, 1954, p. 190-220.

LECONTE (L.), *La vie étonnante du Lieutenant général Eenens*, Schaerbeek, Maison des Arts, 1955.

LECONTE (J.-R.), *Un savant ministre de la Guerre. Le lieutenant général J.B.J. Liagre (1815-1891)*, in *Carnet de la Fourragère*, XV-2, 1963, p. 122-131.

LECONTE (J.-R.), *Notes sur le département de la Guerre en Belgique de 1830 à 1841*, dans *Carnet de la fourragère*, XV-4, 1964, p. 251-256.

LEDENT (Philippe), *Les réseaux de renseignements du GQG français en Belgique pendant la Première Guerre mondiale*, mémoire de licence en histoire (inédit), UCL, 1994.

LEMOINE-ISABEAU (Claire), *La Brigade topographique du Génie et les plans des places fortes belges (1847-1914)*, in *Revue belge d'Histoire militaire*, XXIII, 1979, p.149-164.

LEMOINE ISABEAU (C.), *La carte de Belgique et l'institut cartographique militaire (dépôt de la guerre) 1830-1914*, Bruxelles, Musée royal de l'Armée et d'histoire militaire, Travaux du centre d'histoire militaire, n° 23, 1989.

LINDEMANN (Thomas), *Les doctrines darwiniennes et la guerre de 1914*. Commission française d'histoire militaire, Paris, Economica, 2001.

LINDEMANN (Thomas), *L'idéologie de l'offensive dans le plan Schlieffen*, in *Stratégie* n° 69, Paris, Economica, 1998, p.167-194.

LOGEARD (Patrice), *De Landrecies à Sedan, hommage au général Lebrun*, Landrecies, chez l'auteur, 2008.

LORETTE (Jean), *Le système défensif des Flandres de 1830 à 1839*, in *Carnet de la Fourragère*, XII-3, 1956, p. 217-235.

LORETTE (J.), *Le problème de la défense de Flessingue au cœur des relations hollando-belges. 1910-1911*, in *Actes du 2^e Colloque International d'Histoire Militaire*, Bruxelles, 1975, p. 43-56.

MASSART (Alexandre), *Le Roi Albert et les opérations militaires en 1914-1918*, in *Actes du Colloque « Roi Albert », 1875-1975*, Bruxelles, AGR, 1976, p. 121-143.

MASSON (Philippe), *La puissance maritime et navale au XX^e siècle*, Paris, Perrin, 2002.

MELCHERS (Emile-Théodore), *Kriegsschauplatz Luxemburg. August 1914-Mai 1940*, Luxembourg, Imprimerie Saint-Paul, 1963

MEYNEN (Henriette) (ed.), *Festungsstadt Köln – Das Bollwerk im Westen*, Cologne, Emons, 2010.

MOMBAUER (Annika), *Helmuth von Moltke and the Origins of the First World War*, Cambridge, University Press, 2001.

MOMBAUER (Annika), *The origins of the First World War : controverses and consensus*, Harlow : Pearson education ; London : Longman, 2002.

MOMMSEN (W.J.), *Zur Kriegsschuldfrage 1914*, in *Historische Zeitschrift*, 212, 1971, p. 608-622.

MORREAU (L.J.), *Bolwerk der Nederlanden. De vestingwerken van Maastricht sedert het begin van de 13^e eeuw*, Assen, Van Gorcum, 1979.

MÜLLER (Leo), *Die Festung Luxemburg. Streifzüge durch Luxemburgs Geschichte und Luxemburgs Gegenwart*, Luxemburg, St Paulus-Druckerei, 1932.

NELSON (C.), *The duke of Wellington and the barrier fortresses after Waterloo*, in *The journal of the society of army historical research*, XLII, 1964, p.36-43.

NEUMANN (H.), *Die Klassische Großfestung Koblenz*, Koblenz, Bernard et Graefe, 1989.

ORTHOLAN (H.), colonel, *Le général Séré de Rivières, le Vauban de la revanche*, Paris, Bernard Giovangeli éditeur, 2003.

ORTHOLAN (Henri), colonel, *AOût et septembre 1914 : le système Séré de Rivières à l'épreuve du feu*, in *14-18, le Magazine de la Grande Guerre*, n° 23, Décembre 2003 - Janvier 2004.

PEDRONCINI (G.), *Stratégie et relations internationales : la séance du C.S.D.N. du 9 janvier 1912*, in *Revue d'histoire diplomatique*, 1977, n° 1-2.

PEDRONCINI (G.), *Le plan XVII et la neutralité belge*, Colloque international de Téhéran, 1976.

PEDRONCINI (Guy), *Influence de la neutralité belge et luxembourgeoise sur la stratégie française : le plan XVII*, in *Les relations franco-luxembourgeoises de Louis XIV à Robert Schuman*, Metz, 1978, p.185-197.

PHILIPPART (R.), *Chronique d'un camp centenaire (Elsenborn)*, in *Hautes Fagnes*, LX, 1994, p. 78-80.

PHILPOTT (William), *Plus qu'un « simple soldat ». La France et la perspective d'un soutien militaire britannique avant 1914*, in *Revue Historique des Armées*, n° 264, 3^e trimestre 2011, p.32-40.

PIERARD (C.), *Centenaire de la démolition de la dernière enceinte fortifiée de Mons, 1861-1961* in *Bulletin du Crédit Communal de Belgique*, juillet 1961, p.125-129.

POLLENTIER F., *Diest in het Belgisch defensiesysteem (1837-1906)* in *Diest in de vorige eeuw* (tentoonstellingscatalogus), Diest, 1986, p. 85-99.

PORCH (Douglas), *The Marne and after, a reappraisal of French strategy in the First World War*, in *Journal of Military History*, LIII (1989), p. 363-385.

PORCH (Douglas), *Histoire des services secrets français. T.1: De l'Affaire Dreyfus à la fin de la Seconde guerre mondiale*, Paris, Albin Michel, 1997, 2 tomes.

PRETE (Roy A.), *French military war aims*, in *Historical Journal*, XXVIII (1985), p. 887-899.

RAHNE (Hermann), *Mobilmachung*, East Berlin, Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik, 1983.

RASSOW (Peter), *Schlieffen und Holstein*, in *Historische Zeitschrift*, n° 173 (1952), p. 297-313.

RAULFF (Heiner), *Zwischen Machtpolitik und Imperialismus. Die deutsche Frankreichpolitik 1904/1906*, Düsseldorf, Droste, 1976.

RICH (Norman), *Friedrich von Holstein : Politics and Diplomacy in the Era of Bismarck and Wilhelm II*, 2 volumes, Cambridge, Cambridge University Press, 1965.

RITTER (Gerhard), *Der Schlieffenplan. Kritik eines Mythos. Mit erstmaliger Veröffentlichung der Texte und 6 Kartenskizzen.*, Munich, Verlag R. Oldenbourg, 1956.

RITTER (Gerhard), *Der Anteil der Militärs an der Kriegskatastrophe von 1914*, in *Historische Zeitschrift*, 193 (1961), p.72-91.

RITTER (Gerhard), *Staatskunst und Kriegshandwerk. Das Problem des « Militarismus » in Deutschland*, München, Wien, Zürich, 1964.

ROBBINS (Keith) (Dr.), *Sir Edward Grey. A biography of Lord Grey of Fallodon*, London, Cassel, 1971.

ROBINET (René), *1914-1918. Mobilisation et retraite des troupes françaises – Arrivée des Allemands – L’occupation à Charleville*, in *Etudes Ardennaises*, n° spécial, XXXVI-XXXVII, janvier-juin, 1964.

ROLF (Rudi), *Die Entwicklung des deutschen Festungssystems seit 1870*, vollständige und bearbeitete Ausgabe des Manuskriptes, Tweede Exloermond, Fortress Books, 2000.

ROOZENBEEK (H.), *Tilburg als militaire stad*, Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht, 1993.

ROUHA (Xavier), *Les opérations de guérilla dans le Limbourg lors de la Première Guerre mondiale (Le général Deschepper, les compagnies spéciales de destruction)*, mémoire de licence en Histoire (inédit), ULG, 2004.

RYAN, (W. Michael), *Lieutenant-Colonel a’ Court Repington : a study in the interaction of personality, the press and power*, New York ; London, Garland, 1987.

SECLEVE (M.), *La mobilisation belge en 1870*, Bruxelles, mémoire de l’Ecole Royale Militaire, 1961.

SEGERS (H.), *België en de Frans-Duitse oorlog 1870-1871*, Bruxelles, mémoire de l’Ecole Royale Militaire, 1983.

SELIGMANN (Matthew W.), *Spies in Uniform : British Military and Naval Intelligence on the Eve of the First World War*, Oxford, Oxford University Press, 2006.

SEVRIN (R.), *Le démantèlement des fortifications de Tournai, d’après le « Courrier de l’Escaut », et ses conséquences géographiques. Le Hainaut occidental dans le miroir d’un journal régional : 1829-1979 : la vie d’une région : 150^e anniversaire du journal « Le Courrier de l’Escaut », Tournai, Le Courrier de l’Escaut, 1979, p.107-113.*

SORGELOOS (C.), *L’inspection générale des fortifications et du corps du Génie*, in *Revue Belge d’Histoire Militaire*, XXIV-7, 1982, p. 655-664.

SPANG (Paul), *Une conséquence du Traité de Londres de 1867 : la réforme de la Force armée luxembourgeoise*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XIX, 1967, 1, p. 55-85.

STEINBERG (J.), *A German plan for the invasion of Holland and Belgium, 1897*, in *The Historical Journal*, vol. 6, n°1, 1963, p. 107-119.

STEVENS (F.E.) (attaché au Musée Royal de l’Armée et d’Histoire militaire), *Diest, ville de Brabant, boulevard de la Belgique (1835-1914)*, in *Bulletin du Crédit Communal*, n° 126, octobre 1978, p. 249-268.

STONE (Norman), *Moltke-Conrad : Relations between the Austro-Hungarian and German General Staffs, 1909-1914*, in *The Historical Journal*, IX, 2 (1966), p. 201-228.

STRACHAN (Hew), *The first world war. Volume 1, To arms*, Oxford, Oxford University Press, 2003.

TANNENBAUM (Jan Karl), *French estimates of German plans*, in MAY (Ernest) (dir.), *Knowing one's enemies: Intelligence assessment before the two world war*, Princeton University Press, New Jersey, 1984, p. 150-171.

TERLINDEN (vicomte Charles), *Le rôle des Rois des Belges dans la défense nationale*, in *Revue internationale d'histoire militaire*, 1959, n° 20, p.575-590.

THOMAS (Daniel H.), *The use of the Scheldt in British plans for the defence of Belgian neutrality (1831-1914)*, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, XLI-2, 1963, p. 449-470.

THOMAS (D. H.), *Neutral Belgium's divulgence of military information to its guaranters in the nineteenth century*, in *Revue belge d'Histoire militaire*, XXIV, 1982, 6, p. 561-570.

TREVELYAN (G.M.) (O.M.), *Grey of Fallodon. Being the Life of Sir Edward Grey afterwards viscount Grey of Fallodon*, London-New York-Toronto, Longmans-Green and Co, 1937.

TRUTTMANN (Philippe), lieutenant-colonel e.r., *La barrière de fer, l'architecture des forts du Général Séré de Rivières*, Thionville, Gérard Klopp, 2000.

VAN DEN EYNDE (M.), *La fonction militaire de Mariembourg et de Philippeville*, in *Annales de la société archéologique de Namur*, XLIV, 1943-1944, p. 271-292.

[VANDENPEEREBOOM (A.)], *Notice sur la place d'Ypres et son démantèlement (1830-1853)*, Ypres, 1858, IV-141 p.

VANDEWOUE (E.), *Leopold II en de graaf van Vlaanderen tegenover de oorlog van 1870*, in *Revue belge d'histoire militaire*, XVIII, 1969, p. 228-236.

VANDEWOUE (E.), *In het raam van de neutraliteit. Leopold II en de ambulance van Ciergnon (1870)*, in *Revue belge d'histoire militaire*, XIX, 1971, p. 227-251.

VAN HOOF (J.P.C.M.), KLINKERT (W.), *'s-Hertogenbosch en Vught. Een militair verleden*, Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht, 1993.

VANWELKENHUYZEN (Jean), *L'accord militaire franco-belge de 1920. Un mauvais départ*, in *Cahiers belges d'histoire militaire*, n° 1, décembre 2001, p.7-34.

VEREECKE (J.), *Histoire militaire de la ville d'Ypres, jadis place forte de la Flandre occidentale*, Gand, 1858.

WALLACH (Jehuda L.), *Das dogma der Vernichtungsschlacht. Die Lehren von Clausewitz und Schlieffen und ihre Wirkung in zwei Weltkriegen*, Frankfurt a.M., 1967.

WALLACH (Jehuda L.), *The dogma of the battle of annihilation : the theories of Clausewitz and Schlieffen and their impact on the German conduct of the two world wars*, Wesport, Conn., 1986.

WANTY (Emile), *Le haut commandement belge avant 1914*, in *Revue générale belge*, n° 70, 1951, p. 586-605.

WANTY (E.), *Le massif ardennais et son rôle stratégique*, in *L'Armée-La Nation*, VII-9, 1952, p. 3-12.

WANTY (E.), *Le milieu militaire belge de 1831 à 1914*, Gembloux, J. Duculot, 1957.

WANTY (E.), *1870, L'armée belge face à la menace*, in *Industrie*, XXIV, 1970, p. 400-404.

WENDE (F.), *Die belgische Frage in der deutschen Politik des Ersten Weltkrieges*, Hamburg, Böhme, 1969.

WENDE (F.), *Machtpolitik und kontinentaler Imperialismus. Zu den Motiven der deutschen Belgienpolitik 1914-1918*, in *Revue belge d'histoire contemporaine*, VII, 1976, 1-2, p. 55-82.

WILLIAMS (Rhodri), *Defending the Empire : the Conservative party and British defence policy 1899-1915*, New Haven, Yale University Press, 1991.

WILLIAMSON (Samuel , R., jr.), *The politics of grand strategy: Britain and France prepare for war, 1904-1914*, Cambridge, Mass., 1969.

WILLEMS (Bernhard), *Le champ d'exercices et le camp d'Elsenborn à l'époque prussienne*, in *Hautes Fagnes*, LX, 1994, p. 49-54 ; 74-77.

WILLEMS (R.), *La Barrière des Pays-Bas (1715-1815). De Marlborough à Wellington*, in *Carnet de la Fourragère*, VIII, (1948-1949), p. 153-199, 234-266 et 319-347.

WILSON (Keith), *The British cabinet's decision for war, 2 August 1914*, in *British Journal of International Studies*, I (1975), p. 148-159.

WILSON (Keith), *The policy of the Entente: essays on the determinant of British foreign policy 1904-1914*, Cambridge, 1985.

WILSON (Keith Malcolm), *Empire and continent : studies in British foreign policy from the 1880s to the First World War*, London, Mandell, 1987.

WILSON (Keith), *Hankey's appendix: some Admiralty manoeuvres during and after the Agadir crisis*, in *War in History*, I, 1994, p. 81-97.

WILSON (Keith), *Decisions for war, 1914*, Londres, Hinsley, 1995.

ZIMMERMANN (Karl), *Geschichtliche Entwicklung und Bedeutung der deutschen Landesbefestigungen im Westen*, S.l., Karl Zimmermann, 1938.

ZUBER (Terence), *The Moltke Myth : Prussian War planning, 1857-1871*, New York, University Press of America, 2008.

Polémique à propos du Plan Schlieffen (par ordre chronologique) :

ZUBER (T.), *The Schlieffen Plan Reconsidered*, in *War in History* 6/3 (1999), p. 262-306.

HOLMES (T. M.), *The Reluctant March on Paris: A Reply to Terence Zuber's The Schlieffen Plan Reconsidered*, in *War in History* 8/2 (April 2001), p. 208-232.

ZUBER (T.), *Terence Holmes Reinvents the Schlieffen Plan*, in *War in History* 8/4 (2001), p. 468-476.

HOLMES (T. M.), *The Real Thing: A Reply to Terence Zuber's Terence Holmes Reinvents the Schlieffen Plan*, in *War in History* 9/1 (2002), p. 111-120.

ZUBER (Terence), *Inventing the Schlieffen Plan : German War Planning 1871-1914.*, Oxford, New-York, Oxford University Press, 2002.

ZUBER (T.), *Terence Holmes Reinvents the Schlieffen Plan – Again*, in *War in History*, 10/1 (2003), p. 92-101.

HOLMES (T. M.), *One throw of the gambler's dice: A comment on Holger Herwig's view of the Schlieffen plan*, in *The Journal of Military History* 67/2 (April 2003), p. 513-516.

HOLMES (T. M.), *Classical blitzkrieg: The untimely modernity of Schlieffen's Cannae programme*, in *The Journal of Military History* 67/3 (July 2003), p. 745-771.

ZUBER (T.), *The Schlieffen Plan was an Orphan*, in *War in History* 11/2 (2004), p. 220-225.

FOLEY (R. T.), *The Real Schlieffen Plan*, in *War in History*, 13/1 (2006), p. 91-115.

EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *Der Schlieffenplan: Analysen und Dokumente*, Paderborn, Schöningh, 2006.

ZUBER (T.), *Everybody Knows There Was a « Schlieffen Plan » : A Reply to Annika Mombauer* in *War in History*, 15/1 (2008), p. 512-525.

GROß (G. P.), *There Was a Schlieffen Plan : New Sources on the History of German Military Planning*, 15/4 (2008), p. 389-431.

HOLMES (T.M.), *All Present and Correct: The Verifiable Army of the Schlieffen Plan*, in *War in History*, 16/1 (2009), p. 98-115.

ZUBER (T.), *There never was a « Schlieffen Plan » : A Reply to Gerhard Groß*, in *War in History*, 17/2 (2010), p. 231-249.

ZUBER (T.), *The Schlieffen Plan's « Ghost Divisions » March Again : A Reply to Terence Holmes*, in *War in History*, 17/4 (2010), p. 512-525.

ZUBER (Terence), *The Real German War Plan (1904-1914)*, Stroud, The History Press, 2011.