

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 Wasserbillig, 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^e série, t. I, n° 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^e série, t. I, n° 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 inclinaison 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 Willièrè doit aller plaider sa cause auprès du général Séré de Rivièrè, 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 Rivièrè. 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. Willièrè 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. Willièrè, 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 Rivière, 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 Rivière*, 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, Prinet, 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 Coblenze) 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 attribueraient 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'Éclair* 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 déplorable (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 germanophile. 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-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 Messempéré, 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 – Messempéré 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 Messempéré – 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 Messempéré, 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 en 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 Maeseyck serait relié à Echt de l'autre côté de la frontière limbourgeoise où le chemin de fer venant d'Hasselt se relierait 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'apprêtent 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 Erquelines – 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'apprêtait 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 Lambermont, 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 Lambermont. 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.