

III Conclusion finale

En essayant de définir l'objectif de cette thèse, nous avons d'abord eu l'intention de moderniser quelque peu les conceptions vieillissantes de « l'espace » et de la neutralité belges d'avant 1914 en employant de nouveaux angles de recherche. L'analyse de l'infrastructure ferroviaire de la Belgique en relation avec sa politique de défense et son statut de neutralité fut un premier angle d'approche, complété bien entendu par l'étude des réseaux voisins des frontières belges. L'analyse détaillée des plans de guerre prusso-allemands et français dans leur relation avec le territoire belge fut notre seconde approche. Nos conclusions reflèteront naturellement l'apport de ces deux axes de réflexion et souligneront, si besoin en était encore au terme de notre travail, les liens permanents et étroits qui unissent ces deux problématiques.

Dans le domaine si particulier des chemins de fer, nous avons cherché à déterminer si les deux grandes puissances limitrophes de la Belgique avaient mis en place, dès l'apparition du rail comme outil militaire, une politique ferroviaire spécifique susceptible d'influencer la traversée de son territoire en temps de guerre. Par analogie, nous nous sommes posé les mêmes questions du côté belge : les gouvernements et souverains successifs, les dirigeants militaires ont-ils cherché durant la longue période allant de la construction des premières lignes à la Grande Guerre à empêcher que le réseau ferroviaire national ne devienne un jour l'objet des convoitises franco-allemandes ? Par le biais de ces deux interrogations, il s'agissait pour nous de chercher des réponses à des questions plus larges : la Belgique a-t-elle tenu à demeurer aux yeux des Puissances une barrière neutre et dissuasive, principe de 1815 que les Cours du Nord étaient parvenues à conserver en 1831 moyennant quelques adaptations, ou une autre logique défensive a-t-elle progressivement remplacé celle de la « Barrière » ? Les puissances ont-elles, à court ou à long terme, reproché à la Belgique ses choix défensifs ? C'est l'évolution de ces conceptions de « l'espace belge » que nous désirions étudier, ses liaisons avec les impératifs du développement économique du Royaume et avec le climat général de l'équilibre européen.

Dès l'indépendance de la Belgique, la défense du territoire et des frontières belges est immédiatement subordonnée à l'évolution économique du pays. Le traité des XXIV articles venait à peine d'entrer en vigueur que le commandement du Génie belge devait adapter son programme à celui dicté par le département des Travaux publics. Ce dernier se met lui-même au diapason des intérêts commerciaux du sillon économique Sambre-Meuse en pleine

expansion. La lettre envoyée par le ministre de la Guerre, le général Anoul, à son collègue des Travaux publics en février 1854 à propos de la possible prolongation de la ligne du Grand-Luxembourg vers la France, résume bien la position malaisée faite au Génie belge durant les premières années d'existence du pays :

« Lors de la construction des premiers chemins de fer sur le continent, les conseils de guerre de toutes les puissances comprirent tous aussitôt l'influence que ces voies nouvelles de communication devraient exercer sur les opérations stratégiques des armées. Les directions à donner à ces chemins, les points où ils devaient atteindre la frontière ont fait l'objet de leurs préoccupations les plus constantes. Les conseils de guerre ne laissent aboutir les voies ferrées qu'à des forteresses, et ils veillent avec soin à ce que leur tracé, aux abords des lieux fortifiés, ne nuise pas à la force de ceux-ci. En un mot, le soin de la défense nationale n'est jamais ni sacrifié ni compromis. En Belgique, les choses se sont passées bien différemment : ici le soin de la défense a été presque complètement sacrifié, si bien que la capitale même se trouve aujourd'hui non seulement ouverte aux entreprises régulières d'une armée pourvue de tout, mais en butte, et le Gouvernement avec lui, aux violences d'un coup de main imprévu. La France, pour ne citer que ce côté, peut pénétrer dans le cœur du pays sans rencontrer ni Tournay, ni Mons, ni Charleroy »¹.

Ce milieu du XIX^e siècle constitue en effet l'époque privilégiée des brèches économiques faites dans les anciennes frontières militaires. La Belgique en tant que « pays frontière » en pleine phase d'industrialisation, en tant que « carrefour commercial » mais paradoxalement et simultanément « barrière » supposée entre la France et la Confédération Germanique, est sans doute l'exemple le plus emblématique des interrogations du Génie sur la grande révision des conceptions défensives imposée par les développements ferroviaires en cours. Quoiqu'en ait dit le général Anoul, cette mise de côté des intérêts de la défense au profit de ceux de la croissance économique nous paraît largement semblable à l'étranger, du moins dans les premiers temps. Mais il est vrai que la tension grandissante entre la Prusse et la France et surtout la perspective d'une guerre de revanche après 1870 conduiront bientôt les milieux militaires de ces deux pays à s'immiscer davantage dans le développement et la gestion de leurs chemins de fer pour les besoins de la mobilisation. Si la première période de construction des chemins de fer européens est indéniablement frappée du sceau du libéralisme

¹ MAEB, APC, 1^{ère} série, 2144, Anoul à De Brouckère, Bruxelles, le 4 février 1854.

débridé, la période qui suit la guerre franco-allemande est marquée dans le *Reich* par le retour en force de l'Etat et une vaste politique de centralisation et d'étatisation des chemins de fer pour les besoins économiques de l'Allemagne réunifiée. Cette transition ne se fera pas sans difficultés. La France tire pour sa part les leçons de sa défaite en 1870 pour s'entendre avec les grandes compagnies, principalement celle du Nord et celle de l'Est, en vue de systématiser sa procédure de transport de troupes vers la frontière.

Il faut toutefois relativiser l'image caricaturale selon laquelle tous les projets ferroviaires français et allemands ont été subordonnés après 1870 aux seuls intérêts de la mobilisation. L'image commune d'une course aux armements conduisant inéluctablement les Puissances au drame de 1914 reste très présente dans les esprits. L'erreur de l'historien influencé par cette image serait d'en inférer qu'une course parallèle à celle aux armements se déroule dans le domaine des infrastructures ferroviaires et que tout est entrepris en Allemagne comme en France pour construire des chemins de fer permettant de gagner du temps sur l'adversaire². Si l'on se laisse hypnotiser par cette idée, la tentation est dès lors grande de chercher derrière chaque ligne de chemin de fer des objectifs militaires, même s'ils sont absents³. Dans bien des cas les lignes construites ne le sont qu'en fonction d'intérêts économiques locaux ou régionaux. L'amélioration de ces lignes à des fins militaires ne viendra généralement qu'en second lieu, par le doublement des voies ou l'adjonction de quais militaires. Ces suppléments ne sont d'ailleurs pas toujours acceptés de gaieté de cœur par les compagnies exploitantes ou même par le département des Travaux publics. En Belgique aussi on assiste après la guerre franco-allemande à une reprise en main du réseau ferroviaire par une politique d'étatisation comme en témoigne le rachat du Grand-Luxembourg et bientôt de la majorité des autres lignes du pays. Toutefois, la grande différence avec les deux puissances voisines est que jamais ne fut mis en place un programme de gestion militaire du réseau, ni même un plan de transport de l'armée belge, ce que regretteront d'ailleurs amèrement certains officiers à l'aube de la Grande Guerre. La reprise en main du réseau par l'Etat après 1870 revêt donc un caractère purement économique.

² MITCHELL (Allan), *The Great Train Race: Railways and the Franco-German Rivalry, 1815-1914*, New York and Oxford, Berghahn Books, 2000.

³ STEVENSON (David), *War by Timetable. The Railway Race before 1914*, in *Past and Present*, n° 162, février 1999, p.163-194 ; VAN CREVELD (Martin), *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge, Cambridge University Press, 1977.

Nous devons rappeler avec force l'étroite marge de manœuvre laissée par les impératifs économiques aux entrepreneurs, aux localités désireuses d'accueillir le chemin de fer, mais aussi aux militaires soucieux de la sécurité de leur pays. Qu'elle soit construite sur initiative de l'Etat ou par une entreprise privée, la ligne de chemin de fer doit d'abord être rentable sur le plan économique. Au sein des commissions mixtes opposant ingénieurs civils et ingénieurs militaires, les disputes à propos des projets ferroviaires ont le plus souvent pour origine l'étroitesse des marges financières. Partout, les compagnies privées cherchent en premier lieu à générer des bénéfices et par conséquent à contourner les contraintes liées à la défense du territoire qui réclament souvent des dépenses supplémentaires dans l'établissement d'une ligne. L'Etat lui-même cherche surtout à développer sa puissance commerciale ou du moins à conserver un budget équilibré. Faut-il le dire, les exigences militaires sont rarement en phase avec la recherche du profit ou même d'un quelconque équilibre budgétaire. Cette problématique de l'incompatibilité des intérêts privés avec les intérêts militaires belges apparaît pour la première fois au grand jour en Belgique en 1869 lors de la « crise ferroviaire franco-belge » au cours de laquelle Frère-Orban dénonce le pouvoir exorbitant qu'une compagnie étrangère est sur le point d'acquérir sur les voies de communication du pays.

Quarante années plus tard, la construction de la ligne Remagen – Malmedy traversant l'Eifel d'est en ouest est également riche d'enseignements sur les rapports ambigus qui peuvent exister entre les intérêts économiques et les intérêts militaires. Nos recherches démontrent que la jonction Stavelot – Malmedy est d'abord réclamée par des intérêts économiques. C'est lorsqu'il est question de prolonger la ligne de l'Ahr vers la frontière belge en direction de Weywertz – Malmedy et du camp d'Elsenborn que la jonction belgo-allemande acquiert subitement aux yeux de l'*Eisenbahnabteilung* une grande importance stratégique. Mais contrairement à ce qu'a pu affirmer la propagande franco-anglaise avant, pendant et après guerre⁴, la *Vennbahn* n'est pas construite au XIXe siècle en fonction d'intérêts militaires. Quant à la fameuse ligne Tongres – Gemmenich – Aix-la-Chapelle construite pendant la guerre mais déjà en projet avant celle-ci, elle répond à des intérêts économiques anciens. Il n'est jamais entré dans l'intention du Gouvernement allemand avant 14-18 d'établir cette ligne dans la perspective d'une guerre future pour contourner la PFL en franchissant la Meuse en aval de Visé. Il s'agit tout simplement de construire un axe économique belgo-allemand

⁴ BOULGER (Demetrius C.), *A further object lesson in German plans*, in *Fortnightly Review*, février 1914 ; PRATT (Edwin A.), *The Rise of Rail-Power in War and Conquest, 1833-1914, with a Bibliography*, Londres, P.S. King and Son, 1915, p. 288-294; ENGERAND (F.) (Député du Calvados), *Le secret de la frontière* (1815-1871-1914), Paris, Ed. Bossard, 1918, p. 191-192.

supplémentaire afin de désengorger le trafic sur la ligne de la Vesdre qui est régulièrement saturée.

La révolution ferroviaire est aussi présentée au départ, sous l'influence des théories universalistes françaises, comme une forme de libération des anciens carcans militaires enserrant les villes et les Etats. Ces théories ont leurs adeptes en Belgique, milieux libéraux ou antimilitaristes qui condamnent jusqu'à l'existence même des fortifications étouffant les centres urbains. Plus pragmatiquement, le problème majeur des fortifications dénoncé très tôt par des stratèges renommés est qu'elles condamnent les armées à rester statiques en agissant comme des aimants. Un problème que Napoléon avait bien mis en évidence au cours de ses campagnes. L'autre problème et non des moindres pour des petits pays comme la Belgique est qu'ils ont tendance à disséminer leurs forces dans les forts et à diminuer d'autant les effectifs de l'armée de campagne. C'est un des principaux reproches adressés par l'Empereur d'Allemagne à Léopold II lorsque la Belgique décidera plus tard de fortifier la ligne de la Meuse : « Mais je ne voudrais pas attendre jusque là, pour attirer l'attention de Votre Majesté sur une autre question d'intérêt commun pour la Belgique comme pour l'Allemagne : je veux parler de l'augmentation de l'armée belge. Cette question est à mes yeux plus importante que celle des places fortes qui ne protègent que leur emplacement en y retenant l'armée tandis que la force insuffisante de l'armée laisse le pays à découvert »⁵.

C'est sous l'influence combinée de ces nouvelles théories et d'une certaine forme de fatalisme de la part du Génie belge que, contrairement à la logique de la Barrière qui a prévalu jusqu'alors, on ne cherche plus en Belgique à contrôler systématiquement toutes les voies de communication pénétrant sur le territoire national. L'apparition à la fin des années 1830 puis le développement dans les années 1840, 1850 et 1860 du réseau ferroviaire belge soulèvent à ce moment très peu de craintes d'ordre stratégique de la part du gouvernement, de l'armée ou du Roi lui-même. Les premières jonctions ferroviaires réalisées avec l'Allemagne en 1843 et avec la France à partir de 1846 sont largement soutenues tant par les milieux politiques et économiques que par la Couronne, sans presque aucune considération pour le gain logistique que ces voies pourraient un jour faire gagner à une armée en marche à travers le territoire belge. Si des objections sont bien formulées çà et là par le Génie lors de l'arrivée des premiers chemins de fer dans le rayon des places fortes, elles ne parviennent pas pour autant à vaincre

⁵ MAEB, IND, III, Guillaume Ier à Léopold II, le 17 mai 1887.

la volonté des édiles locaux de réduire au maximum les anciennes servitudes militaires. Il s'agit d'un processus très rapide en Belgique. L'analyse successive des procès verbaux des commissions militaires belges de 1851, 1853 puis 1856 le démontre. Alors qu'au cours des deux premières commissions, il est encore question de maintenir un grand nombre de forteresses sur la frontière face à la France, trois ans plus tard l'établissement du camp retranché d'Anvers et la démolition subséquente faute d'effectifs des forteresses méridionales sont acceptés par les généraux belges comme un mal nécessaire. Les longs débats qui ont lieu avant le vote de 1859 et les déclarations du général Chazal par la suite prouvent que le ministre de la Guerre de Léopold Ier est plus ou moins décidé au fil du temps à concentrer l'entièreté de la défense belge à Anvers. Peut-on encore dans ce cas parler d'une « Barrière belge » dans le sens qu'ont voulu lui donner les Puissances de la Sainte-Alliance en 1831 pour ne pas bouleverser complètement l'ordre de Vienne ?

Il faut croire que cette épine oubliée dans le pied de la politique étrangère belge n'est pas totalement indolore puisqu'en 1858 le ministre belge des Affaires étrangères le baron de Vrière demande au « Grand frère » anglais si les choix stratégiques faits par la Belgique ne risquent pas de rencontrer tôt ou tard l'opposition des garants à cause de la convention des forteresses. La réponse de l'ambassadeur anglais n'est pas celle espérée par Bruxelles. Howard de Walden conseille en effet à son interlocuteur de faire une démarche officielle auprès des autres Puissances garantes et de leur poser la question. L'absence d'un blanc-seing de Londres sur cette question délicate comme la perspective de devoir ressusciter au sein des Cabinets européens le fantôme de la convention mort-née n'enchantement pas les Belges. Ceux-ci préfèrent postposer cette démarche, peut-être à l'année suivante puisque le budget pour le camp retranché d'Anvers rencontre de toute façon, cette année-là encore, l'hostilité de la majorité des députés à la Chambre. A notre connaissance, une telle démarche auprès des Puissances pour les sonder sur l'opportunité de transformer le système défensif belge n'a finalement jamais eu lieu. Et puisque nul n'a contesté à la Belgique le droit de concentrer sa défense à Anvers, celle-ci a *de facto* gravé dans l'airain son droit d'élever des forteresses sans l'aval des autres Puissances, droit qui lui avait pourtant été formellement contesté par les Cours du Nord au tout début de son indépendance, à l'occasion de la polémique sur les forts de Campine. Malgré cette prise d'assurance, la Belgique sera encore particulièrement soucieuse de sonder à nouveau les Puissances en 1887 lorsque sera prise la décision de fortifier la Meuse. C'est dans ce sens que nous interprétons les démarches multiples de Brialmont auprès des attachés militaires français et allemands. Il n'est pas

impossible qu'il ait été chargé personnellement par Léopold II de rassurer les deux puissants voisins sur les intentions belges.

Entre 1859 et 1869, nous avons identifié une période de battement au cours de laquelle tout porte à croire que la logique d'une concentration absolue à Anvers va définitivement l'emporter sur les dernières forteresses belges. Le choix des Belges de concentrer leurs défenses à Anvers n'agréa au fond ni à Napoléon III ni à Moltke, qui préfère à cette époque un appui belge sur la Meuse. Cela prouve que le choix stratégique imposé aux Chambres et à l'Armée par le binôme Chazal – Léopold Ier est le plus conforme aux principes de la neutralité et de la souveraineté du pays, à condition bien entendu de pouvoir toujours compter sur l'appui anglais, ce dont Léopold Ier ne doute pas à cette époque en raison de ses liens privilégiés avec la Couronne d'Angleterre. La mort de Léopold Ier comme la montée en puissance de la Prusse bouleversent cependant les cartes du jeu européen alors que le camp retranché d'Anvers vient tout juste d'être achevé. En 1868, la perspective d'une guerre franco-allemande fait dire au ministre de la Guerre, le général Renard, qu'il n'a jamais été question d'abandonner la ligne de la Meuse et qu'il faudra songer bientôt à moderniser Liège et Namur, mais aussi à revenir sur le choix malheureux de démanteler Huy. Un an plus tard, le premier directeur des opérations militaires, le général Brialmont, rappelle à la mémoire des officiers du corps d'Etat-major un aspect essentiel à ses yeux du devoir des neutres. Selon l'interprétation qu'il donne des traités de 1831-1839, la Belgique ne doit pas uniquement songer à se protéger d'un investissement d'Anvers ; il est même fort probable que dans une guerre à venir les Belges seront uniquement confrontés à une simple traversée des belligérants, raison pour laquelle ils doivent, en complément du camp retranché d'Anvers, chercher à interdire l'utilisation de leurs voies de communication et particulièrement de leurs voies de chemin de fer. C'est en somme une nouvelle logique de barrière dissuasive qui s'installe car le Génie belge conçoit à cet effet un plan ambitieux : interrompre toutes les lignes de chemins de fer qui livrent un accès direct au territoire belge depuis l'étranger. En 1870, ce plan est fidèlement appliqué. Tous les détachements que peut fournir le Génie sont ainsi envoyés aux quatre coins du pays. Même les portions de frontière moins directement menacées par la France et la Prusse comme les nœuds de Liège ou Saint-Trond sont surveillées par un détachement prêt à faire sauter les lignes en cas de danger. Après quelques hésitations au sein du quartier général belge établi à Bruxelles, la même logique finit par s'appliquer également au réseau routier. Selon le ministre des Affaires étrangères, le baron d'Anethan, le rôle de l'armée belge ne peut se cantonner à une position d'observation au cœur

du pays ; l'armée doit également désarmer tous les hommes en armes, corps constitués ou unités débandées, qui feront mine de vouloir utiliser les routes belges. Le ministre des Affaires étrangères pense que la crédibilité de la neutralité belge est à ce prix.

L'on connaît les difficultés rencontrées alors par l'armée pour arriver en temps, en heure et en nombre sur la Semois et dans l'entre-Sambre-et-Meuse comme les conséquences du manque d'expérience des détachements du Génie belge dans leurs préparatifs à la frontière. Le « miracle de 1870 » ne se reproduira plus !, affirment après le conflit le baron Auguste Lahure et quelques mauvaises langues. Face à ce constat de semi-échec, la logique de la Barrière va subir de nouvelles transformations. La cheville ouvrière de ces modifications est le général Brialmont devenu inspecteur général des fortifications et du corps du Génie. Selon l'ingénieur militaire, plutôt que de chercher à interdire tous les points d'entrée sur le territoire national, il suffira de dissuader la France et l'Allemagne de traverser la Belgique en fortifiant la Meuse, voie de passage obligée des armées belligérantes. Au départ, habitué à la parcimonie des Chambres lorsqu'il s'agit de voter des budgets militaires, Brialmont conçoit en 1879-1880 un projet minimaliste de « forts d'arrêts » ou de « têtes de ponts » sur la Meuse. A Liège, à Huy et à Namur, on cherchera surtout à pouvoir battre par le feu les lignes de chemins de fer et les ponts qui permettent le passage du fleuve. Outre le rôle de forts d'arrêt, ces têtes de pont permettront aux Belges de manœuvrer en toute sécurité d'une rive à l'autre. A Liège, les dispositifs étudiés en 1869 pour intercepter les lignes traversant la cité sont remis au goût du jour. Le projet d'un fortin à élever à Ans fait par exemple partie des plans de Brialmont. Les archives du Fonds Moscou contiennent à ce sujet un grand nombre de documents qui montrent que depuis de nombreuses années des projets sont à l'étude pour compléter et moderniser les vieux ouvrages de la Citadelle et de la Chartreuse. Il ne manquait donc que l'impulsion d'un officier du Génie comme Brialmont pour tenter de les soumettre aux Chambres.

L'accueil glacial réservé au projet par les députés et Frère-Orban lui-même lorsqu'il est divulgué maladroitement par Liagre à la Chambre en 1880 n'est pas de bon augure. Dès cette époque, dans sa correspondance avec le Roi, Frère-Orban se retranche derrière le principe de concentration adopté en 1859 pour contester la légitimité du projet Brialmont. L'homme d'Etat libéral parvient ainsi à postposer de quelques années la réalisation des travaux sur la Meuse. En 1887, le changement de ministère qui a eu lieu en 1884 et le contexte international tendu – par conséquent favorable au vote de crédits militaires – permettent à Brialmont de tenir enfin

sa revanche. Non content de présenter aux Chambres un projet de « forts d'arrêts » ou de « têtes de pont », l'ingénieur militaire propose la construction d'authentiques camps retranchés sur la Meuse même s'il s'est toujours efforcé d'affirmer le contraire pour faire avaler plus facilement la pilule budgétaire aux députés belges. Nous sommes convaincus que le Roi comme Brialmont espèrent à l'époque le vote rapide d'une loi instaurant le service militaire obligatoire qui permettra de disposer des effectifs suffisants pour garnir les intervalles des forts détachés des deux positions mosanes. Le projet Brialmont est interprété par Frère-Orban, soutenu par l'avis des généraux Chazal et Eenens, comme un retour pur et simple au principe de dissémination des forces. On ne peut totalement leur donner tort. Cet avis est d'ailleurs partagé par les commentateurs étrangers. En France, en Allemagne et même en Angleterre, on s'étonne que des ceintures de forts d'une telle ampleur soient pudiquement qualifiées par les Belges de « têtes de pont » ou de « forts d'arrêt ». La grande crainte des garants est désormais que les Belges ne soient pas en mesure de défendre ces forts si coûteux ; d'autant plus que si Brialmont est parvenu à emporter le vote des Chambres, il n'a pas pu pousser jusqu'au bout l'efficacité de sa nouvelle barrière en interdisant le passage de la Meuse à Visé ou à Dinant. La trouée de la Basse-Meuse, les ponts situés dans l'intervalle Liège – Namur comme ceux situés en amont du confluent de la Sambre et de la Meuse attirent inmanquablement l'attention des commentateurs militaires. En cas de guerre, ils devraient être surveillés par des brigades prélevées sur une armée de campagne déjà faible en effectifs.

Parallèlement à ce transfert de la Barrière sur la ligne de la Meuse, le dispositif d'interruption des chemins de fer belges comme les plans d'opérations réalisés au sein de la direction supérieure du corps d'Etat-major vont suivre la même logique défensive. Dès l'achèvement des forts de la Meuse, les destructions préparées en temps de paix par le Génie belge se concentrent progressivement sur la rive droite du fleuve, à l'exception du nœud de Saint-Trond devant la trouée du Limbourg, comme s'il était désormais admis que le passage sur la rive gauche du fleuve par une armée française n'était plus envisageable, à moins de supposer une invasion totale du pays et l'investissement d'Anvers. Aidé d'un article du Professeur Luc de Vos sur le plan belge face au *Schlieffen Plan*⁶, nous avons retrouvé dans les archives du Fonds Moscou des documents de la direction supérieure du corps d'Etat-major qui attestent que l'hypothèse d'une invasion française est encore sérieusement étudiée en Belgique vers

⁶ DE VOS (Luc), *Belgien : Operationsplannungen und Taktik eines neutralen Landes*, in EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROSS (G.P.) (dirs), *Der Schlieffen Plan. Analysen und Dokumenten*, Paderborn, Schöningh, 2007, p.293-310.

1895-1896. De même, nous avons retrouvé le plan de sabotage des 120 gares belges (évoqué par le général de Ryckel dans ses Mémoires) qui devait être déclenché en cas d'invasion caractérisée du pays et de retraite de l'armée belge sur Anvers. Le personnel des chemins de fer belges était chargé de saboter les principales lignes du pays pour ralentir l'assiégeant futur en marche vers Anvers qu'il vienne de l'est ou du sud du pays. Les documents conservés comportent des annotations qui indiquent que les dernières modifications à ce plan général de sabotage du réseau ont été faites vers 1907. Cependant, l'existence de ce plan ne doit pas oblitérer le fait qu'à partir du tournant du siècle toutes les études importantes réalisées jusqu'en 1913, par des officiers aussi importants que Ducarne, Ceulemans, de Ryckel et Galet, et que nous avons recensées dans la présente thèse, se concentrent sur la trouée du Luxembourg et négligent *de facto* la frontière française. Il est manifeste que les renseignements recueillis sur les chemins de fer allemands dans l'Eifel comme les écrits militaires français sonnante l'alarme sur ce réseau ont eu un impact important sur les conceptions des officiers belges. L'entrevue de Léopold II en 1904 avec le Kaiser comme celle du Roi Albert Ier en 1913 avec le même Guillaume II et Moltke-le-Jeune ne sont sans doute pas totalement étrangères à cette focalisation des études militaires belges sur la trouée du Luxembourg. Comme l'écrira sans détours Galet, conseiller militaire d'Albert Ier, dans ses Mémoires : « Nous dirons, nous, qu'assurément on se méfiait de l'Allemagne, et depuis longtemps ! N'avions-nous pas vis-à-vis d'elle un projet d'opérations complet ; alors que le projet contre la France était à peine ébauché »⁷.

Il est un aspect important, souligné dans cette thèse, qui peut sembler difficilement compréhensible : la différence de ton entre le département des Affaires étrangères et les études réalisées par des militaires belges. Alors que ces dernières se penchent volontiers, après l'achèvement des forts de la Meuse, sur la possibilité d'un passage allemand dans le Luxembourg, le département des Affaires étrangères est, lui, toujours soucieux de prier les officiers belges de mettre plus de neutralité dans leurs études. C'est le cas lors des conversations belgo-britanniques Barnardiston – Ducarne qui mettront en colère l'ambassadeur belge à Berlin le baron Greindl contre les méthodes des Britanniques. C'est encore le cas durant l'alerte de 1911 lorsque Léon Arendt, appuyé par Greindl, demande au directeur des opérations militaires Ceulemans de ne pas se limiter au danger allemand dans ses plans mais de produire des études équivalentes pour le cas d'une invasion française. Et

⁷ GALET (E.), *S.M. le Roi Albert, Commandant en chef...*, p. 39.

c'est encore du département des Affaires étrangères qu'émane à la même époque l'initiative d'organiser à la frontière française un service de renseignements pour étudier les garnisons françaises du Nord. Cette différence d'appréciation sur l'origine probable du danger qui s'explique par le conservatisme des milieux diplomatiques belges atteindra son paroxysme lors du fameux conseil de la Couronne du 2 août 1914 au cours duquel le diplomate et désormais ministre d'Etat le baron Greindl se demande s'il ne serait pas plus utile pour l'indépendance du pays, après la guerre, de se placer du côté de l'Allemagne.

L'autre conséquence des fortifications de la Meuse, en dehors de la focalisation des travaux militaires belges sur la trouée du Luxembourg, est qu'elles raviveront jusqu'à la veille du premier conflit mondial les querelles d'Etat-major concernant la position de concentration à adopter par l'armée belge. Cette tension entre les partisans d'une concentration plus rapprochée de la frontière menacée et les partisans d'une défense concentrée au cœur du pays traverse au fond toute l'histoire du système défensif belge, depuis les débats sur l'établissement du réduit national anversois jusqu'aux divergences de vues entre Selliers de Moranville, De Ryckel et Galet en août 1914. Elle se retrouvera d'ailleurs encore dans l'entre-deux-guerres avec la polémique opposant le « mur Devèze » et « la défense aux frontières » aux plans de concentration du général Prudent Nuyten. Si cet aspect de l'histoire militaire belge est bien connu, l'historiographie avait consacré jusqu'à présent peu d'attention à l'incidence des querelles internes du commandement belge sur le plan d'interruption des chemins de fer. Une rumeur apparue dans la presse militaire de l'entre-deux-guerres attribue en effet l'échec de certaines destructions ferroviaires belges en août 1914 à des manœuvres antérieures de Jungbluth et de Ryckel. L'opposition de ces deux officiers au principe des destructions, ouvertement formulée pendant la crise d'Agadir déjà, aurait été à l'origine des « ratés » du Génie belge. Cette rumeur qui puisait sa source dans les rangs mêmes de l'armée est liée à la mystérieuse absence de destruction au pont ferroviaire du Val Benoît et aux destructions manquées des tunnels de Nasproué et Halinsart, lesquels ont livré pratiquement intacte à l'envahisseur la principale voie de communication du pays, et avec elle tout le réseau intérieur belge. Ces « ratés » du Génie belge ont permis une progression fulgurante de l'aile droite de l'armée allemande pendant la guerre de mouvement. Nous pensons avoir démontré en l'occurrence l'absence de culpabilité de Jungbluth et de son bras droit de Ryckel tout en pointant du doigt le principal responsable : la réorganisation tardive du programme des destructions dans la province de Liège après la crise de 1911, alors que la campagne de presse du *Soir* « Sommes-nous prêts ? » en avait largement dénoncé les carences. Il restait certes

encore trois années au Génie liégeois pour organiser par la suite ses destructions mais il semble que ces années n'aient guère été mises à profit et que, jusqu'à la dernière minute, les effectifs nécessaires pour les détachements de destruction n'aient pas été déterminés de façon précise. A nouveau les nombreux documents sur la PFL contenus dans le Fonds Moscou permettront aux chercheurs d'approfondir à l'avenir la problématique complexe des préparatifs de défense de la PFL, à la suite des travaux déjà réalisés sur le sujet par le commandant Hautecler⁸.

A côté de l'analyse de l'évolution du système défensif belge et de ses rapports avec l'infrastructure ferroviaire, l'autre grand axe qui traverse notre thèse est l'étude des plans de guerre prusso-allemands et français et de la place qui y est consacrée à la traversée du territoire belge. Il n'existe pas de plan de mobilisation au sens moderne du terme en France et en Prusse avant 1870. En France, malgré les désirs d'annexion de la Belgique formulés par Napoléon III à partir de l'insurrection polonaise de 1863, le plan de guerre est pour ainsi dire inexistant. Cette absence de plan français permet d'ailleurs d'expliquer le désastre de 1870 et le manque total de coordination des compagnies ferroviaires durant la phase de mobilisation. En Prusse, les plans de 1840, 1852 et 1859 s'inspirent pour leur part des guerres napoléoniennes. En cas de guerre avec la France, les généraux prussiens élaborent un plan de déploiement très classique qui prévoit une concentration des armées de la Confédération Germanique sur les trois secteurs du Rhin. Dans ce plan, la Belgique pourrait bien entendu être traversée mais dans bien des cas, notamment sous le Second Empire et peut-être même déjà en 1840, la Belgique se serait probablement rangée du côté des Puissances de la Sainte-Alliance. Il serait par conséquent malhonnête de faire remonter comme le « sehr deutschfeindliche Belgier Dr. de Ridder »⁹ au plan de 1840 la préméditation allemande de violer la neutralité belge. Les plans français et allemands de 1870 n'évacuent pas la possibilité de franchir la frontière belge au cours des opérations respectives de poursuite de l'armée ennemie, mais ils ne prévoient cependant pas d'entrée de jeu la violation de la neutralité belge. Nous avons néanmoins révélé l'existence juste avant la guerre d'études stratégiques françaises importantes réalisées au dépôt de la guerre sous l'autorité du directeur du renseignement Jules Lewal. Le « projet Lewal » de 1869 connu indirectement grâce à une

⁸ MRA, Fonds Hautecler

⁹ BA – MA, RH61/140 : *Kriegsausbruch und die Stellung Hollands. Schriftwechsel. Ergänzungakte zu Bd I*, Wegerer à Foerster, Berlin, le 26 novembre 1934.

étude postérieure sur le massif des Ardennes¹⁰ est un des seuls plans d'opérations français que nous ayons retrouvé avant 1870 qui prenne en considération le territoire belge et le Grand-Duché de Luxembourg. Ce plan restera néanmoins dans les cartons du ministère et ne sera jamais appliqué.

La trouée du Luxembourg constitue une thématique transversale de notre thèse à laquelle nous avons lié nos recherches sur le développement des chemins de fer du Luxembourg afin de faire ressortir l'importance qu'a acquise cette trouée au fil des années. Au départ, la trouée du Luxembourg a une acception très étroite dans les mémoires militaires français. Ces derniers limitent leur champ d'étude aux territoires luxembourgeois et français sans inférer qu'un débordement éventuel par les Ardennes belges est à cette époque techniquement réalisable. Cette perception change après la guerre franco-allemande. Les Belges, en concentrant leur armée d'observation dans la province du Luxembourg, viennent en effet de prouver à leurs voisins que la traversée et même le cantonnement de troupes dans cette contrée réputée inhospitalière était techniquement réalisable. C'est dans ce sens qu'il faut comprendre la démarche de l'attaché militaire français auprès du Général Chazal en 1873 pour obtenir des compléments d'information sur le déploiement belge dans la province en 1870. Quelques années plus tard, le colonel Ferron, futur ministre de la Guerre français, publie anonymement dans le *Journal des Sciences Militaires* deux articles remarquables¹¹ sur une offensive allemande à travers les Ardennes au nord de Verdun. Ses articles sont plutôt novateurs à une époque où l'on craint une offensive allemande par la trouée de l'Oise et où Séré de Rivières cherche surtout à obtenir les budgets pour moderniser Dunkerque, Lille, Valenciennes et Maubeuge, maintenant que sa Barrière du Nord-Est a été construite. Ferron commence pour sa part à comptabiliser les lignes de chemins de fer utiles pour une concentration allemande face à la trouée des Ardennes et en déduit que l'opération est réalisable. A la même époque, une reconnaissance de la vallée de la Semois est réalisée par le capitaine d'artillerie Meunier qui identifie différents points de passage de la rivière. La mythique « Barrière des Ardennes » montre donc déjà des signes évidents de faiblesse.

¹⁰ SHD/DAT, 7N 1812, HARMEL (Capitaine), *Etude sur le massif des Ardennes : Ardenne – Eifel – Hunsrück* (IIIe partie : Documents recueillis à la bibliothèque du ministère de la Guerre) [ca 1891].

¹¹ Major X... [FERRON (Théophile) (colonel)], *Les chemins de fer allemands et les chemins de fer français au point de vue de la concentration des armées*, Paris, Dumaine, 1879, 40 p. (Extrait du *Journal des Sciences Militaires*, mai 1879, 5-16 juillet 1879, p. 357-380 ; Major X...[FERRON (Théophile) (colonel)], *Etude stratégique sur la frontière du Nord-Est*, in *Journal des Sciences Militaires*, janvier 1880, p. 49-68 .

C'est dans la continuité de ces premiers avertissements que vont s'inscrire les rapports alarmistes des attachés militaires français au 2^e Bureau concernant le développement des chemins de fer dans l'Eifel et le Luxembourg. La trouée du Luxembourg, limitée jadis à la route de Luxembourg à Longwy et Montmédy s'étend désormais dangereusement vers le nord. Dès les premières constructions ferroviaires dans cette région, les rapports de renseignements se succéderont sur le sujet en supputant des intentions cachées de la part de l'Allemagne. En réalité, comme nous l'avons démontré avec les cas particuliers de la *Vennbahn* et du camp *d'Elsenborn*, ces avertissements français sont largement imaginaires. Aucun plan allemand n'existe à l'époque qui prévoit une extension aussi considérable de l'aile droite de l'armée allemande. Etant donné la continuité des deux réseaux, les avertissements français sont similaires pour les réseaux de la Belgique et du Grand-Duché. La consultation des archives luxembourgeoises démontre que la France et l'Allemagne ont été bien davantage encore préoccupées de sécuriser les lignes du Grand-Duché en y réclamant la collaboration du Gouvernement et des compagnies exploitantes pour l'installation de chambres de mine sur les ouvrages d'art des jonctions transfrontalières. Transposant sans doute ses exigences concernant les lignes grand-ducales à celles du Luxembourg belge, la diplomatie française comprend un peu tard dans le cadre du dossier Malmedy – Stavelot que l'on ne peut exiger du Gouvernement belge la même servilité que du Gouvernement luxembourgeois. En mai 1904 comme en mai 1907 les tentatives françaises pour « désigner d'un commun accord »¹² avec le Génie belge les destructions à établir dans les Ardennes rencontrent un accueil glacial à Bruxelles. On frise même l'incident diplomatique. L'intérêt français pour le Luxembourg ne s'éteint pas pour la cause. Il faut souligner ici l'activité de l'attaché militaire français Victor de Duruy qui ne cesse d'attirer l'attention de ses supérieurs sur la densité du réseau ferroviaire dans l'Eifel et le Luxembourg. En revanche, en raison même de cette densité du nouveau réseau routier et ferroviaire dans les Ardennes, le même attaché considère que les Allemands n'auraient aucun intérêt à s'aventurer sur la rive gauche de la Meuse. Cette conviction est aussi celle de l'Etat-major français en août 1914. Les rapports de Duruy n'y sont sans doute pas étrangers.

La comparaison des rapports militaires sur les chemins de fer belges et luxembourgeois révèle d'autres aspects instructifs sur la perception à l'étranger de la neutralité belge. Nous avons vu par exemple qu'en 1874, dans le cadre du projet français de ligne entre Esch et Longwy, le

¹² *DDF*, 2^e série, t.X, doc. n°493, p. 798, Picquart (Ministre de la Guerre) à Pichon (Ministre des Affaires étrangères), Paris, le 8 mai 1907.

ministre président luxembourgeois Paul Servais reproche au Gouvernement allemand son hostilité à la ligne franco-luxembourgeoise en faisant valoir que des projets tout aussi importants sur le plan militaire ne suscitent aucune récrimination de Berlin dans des pays neutres comme la Belgique ou la Suisse. Cette anecdote témoigne bien à nos yeux de la plus grande confiance accordée en Allemagne à la neutralité belge si on la compare avec celle du Grand-Duché. La première est garantie totalement par l'Angleterre tandis que Berlin sait que les Britanniques ne lèveront pas le petit doigt pour faire respecter la deuxième. Le même raisonnement est tenu par le Quai d'Orsay. Qui plus est, par leurs mesures de destruction préparées dès le temps de paix, les Belges ne démontrent-ils pas leur ferme volonté d'interrompre leurs lignes de chemins de fer en cas de guerre : « Ces excavations ou plutôt, ces mines, rapporte le Vice Consul de France à Liège en 1890, sont destinées à recevoir des matières explosives qui feront sauter des blocs de rocher de façon à obstruer la voie ferrée, si en cas de guerre, les troupes allemandes profitant de la route de Malmédy tentaient de s'introduire sur le territoire belge par la vallée de l'Amblève. [...] J'ai pensé, que le renseignement pouvait présenter quelque intérêt, vu surtout les bruits qui renaissent de temps en temps d'après lesquels le gouvernement belge prendrait moins de précautions pour garantir sa neutralité contre l'invasion d'une armée allemande que contre l'entrée sur le territoire, des troupes françaises »¹³. Peut-on en dire autant des Luxembourgeois ? Même si les destructions belges dans la province du Luxembourg ont eu au final peu d'incidence sur la progression des troupes allemandes grâce aux réparations rapides des pionniers allemands, elles ont au moins eu le mérite de réaffirmer aux yeux de l'opinion publique française la volonté belge de préserver sa neutralité. La comparaison avec la situation dans le Grand-Duché est cruelle. Et il sera beaucoup reproché aux Luxembourgeois de ne pas avoir procédé en août 1914 aux destructions promises depuis longtemps tandis qu'on applaudira en France à la belle résistance belge.

La dernière grande problématique de notre thèse consista à confronter les plans français aux plans allemands à propos de la traversée du territoire belge comme opportunité stratégique. Beaucoup d'historiens ont étudié la question des plans de guerre français et allemands mais peu d'entre eux, à notre connaissance, se sont penchés sur les mécanismes précis qui ont conduit à envisager progressivement la violation de la neutralité belge comme techniquement réalisable, voire bientôt inévitable. Le débat est d'autant plus passionnant et compliqué que

¹³ SHD/DAT, 7N 1162, Courtois, Vice Consul de France à Liège, à Ribot, ministre des Affaires étrangères, Liège, le 30 octobre 1890. Le rapport est transmis au ministre de la Guerre de Freycinet, le 3 novembre 1890.

des études récentes ont largement bousculé les idées admises jusqu'à présent concernant le plan allemand à l'époque de Schlieffen. Conformément aux intentions justifiées dans notre introduction, nous n'avons pas voulu étudier dans le détail les plans français et allemands après l'épisode des conversations Barnardiston-Ducarne. Toutefois, deux épilogues permettent aux lecteurs et aux chercheurs d'avoir accès à notre « problématisation » des plans français et allemands après la retraite de Schlieffen qui a lieu quelques mois après les conversations belgo-britanniques. Nous assumons d'autant plus ce choix que la transition de 1906 se justifie à la fois sur le plan diplomatique et sur le plan militaire. D'un point de vue stratégique, l'année 1906 est en effet une année charnière puisque le plan de déploiement allemand de 1905/1906 est le premier qui prévoit un passage massif à travers la Belgique. Cette année correspond aussi à l'établissement d'un plan français, lequel pour la première fois depuis longtemps prend sérieusement en compte la violation de la neutralité belge. Comment en sommes-nous arrivés là ? Nous nous sommes efforcé de répondre à cette question dans la deuxième partie de notre thèse.

Après la guerre de 1870, la rapidité du réarmement français fait craindre en 1875 à l'Allemagne une guerre de revanche française. Moltke considère à cet instant que seul le passage par la Belgique peut offrir à la France une chance de succès en cas de conflit. Toutefois, la solution qu'il préconise pour contrer une hypothétique offensive française à travers la Belgique n'est pas d'y rencontrer les troupes françaises mais de foncer directement sur Paris avec les troupes présentes en Lorraine tout en envoyant par sécurité une armée protéger la région de Cologne. Il escompte au final un affaiblissement des troupes françaises en Belgique, employées notamment pour bloquer Anvers, occuper Liège et Namur, et pense que la rapidité de l'attaque allemande sur Paris et Châlons forcera l'armée française de Belgique à rétrograder et à renoncer à y opérer. Les craintes allemandes sont largement imaginaires car un tel plan n'a jamais existé en France.

Dans la deuxième moitié des années 1870, les estimations des plans français et allemands vont évoluer vers des positions diamétralement opposées. Alors que le plan allemand manifeste désormais une absence totale d'intérêt pour la Belgique, les généraux français redoutent de leur côté un passage des troupes allemandes à travers la Belgique. En 1878, le Conseil Supérieur de la Guerre introduit même dans le plan de guerre français une variante destinée à se protéger d'un passage par la Belgique. Une étude ferroviaire du 2^e Bureau réalisée en 1876 indique en effet la possibilité pour les Allemands, si les Belges leur

accordent le libre usage des chemins de fer, de concentrer leurs forces très rapidement à l'entrée de la trouée de l'Oise. Cette idée d'un pacte germano-belge ne disparaîtra jamais totalement du milieu militaire français jusqu'à la veille de la Grande Guerre. En effet, la thématique d'un prétendu traité belgo-allemand y est récurrente. Elle peut s'exprimer de trois manières différentes : soit le gouvernement belge accorde un droit d'utilisation de ses chemins de fer sans pour autant déclarer la guerre à la France, soit l'armée belge participe à la guerre aux côtés de l'Allemagne à cause des liens familiaux qui unissent les souverains belges à diverses dynasties d'Outre-Rhin, soit elle fait mine de s'opposer mollement aux Allemands pour aller se réfugier ensuite derrière les murs d'Anvers, ce qui laisserait de toute façon l'usage des chemins de fer belges aux troupes allemandes. On comprend mieux à la lumière de ces soupçons récurrents pourquoi les Français ont accueilli avec beaucoup d'enthousiasme, et une surprise ravie, la résistance de Liège en 1914.

Dans la « variante belge » du plan français de 1878, la « trouée de Chimay » (ou trouée de l'Oise) est pointée du doigt comme l'axe d'invasion le plus vraisemblable. Malgré les articles de Ferron sur le sujet, le passage par les Ardennes belges n'est pas évoqué au cours des séances du CSG alors qu'il est nettement plus vraisemblable qu'un mouvement tournant plus large par l'entre-Sambre-et-Meuse. Un mouvement allemand d'une telle extension nécessiterait en effet des effectifs considérables car il s'agirait de traverser la Meuse sans pour autant dégarnir trop ostensiblement la frontière d'Alsace-Lorraine. Dans leurs prévisions, les généraux français semblent en l'occurrence prisonniers de conceptions surannées d'après lesquelles plusieurs armées mobiles seraient capables d'évoluer indépendamment les unes des autres sur trois théâtres d'opérations différents, en Belgique, en France et en Suisse, pour ensuite converger vers le cœur de la France. Le CSG est en fait influencé ici par un vieil ouvrage de stratégie allemand. Il semble ignorer que cet ouvrage a été écrit en 1860 ! C'est une de nos découvertes d'avoir pu identifier l'original allemand de ce mémoire attribué par erreur dans les milieux militaires français à Moltke lui-même¹⁴.

Du côté allemand, l'idée d'une progression en solitaire des différentes armées a été abandonnée depuis 1870. Un leitmotiv traverse désormais les mémoires de Moltke et de ses

¹⁴ Mr., *Frankreichs natürliche und künstliche Vertheidigungsmittel*, mit Anwendung der neuesten Grundsätze über Fortification, bei einem Kriege Deutschlands gegen Frankreich, von Mr., Oberstlieutenant i.P. des Generalquartiermeistersabtes, Leipzig, Geibel, 1860, VIII-153 p. ; Mr. (lieutenant-colonel de l'état-major général), *Considérations sur les défenses naturelles et artificielles de la France en cas d'une invasion allemande*, traduit de l'allemand par A. Bacharach, Paris, Tanera, 1867, 151 p.

successeurs : à l'heure où le processus de mobilisation se complexifie, il n'est plus question de diviser les forces, ni d'ailleurs de les tenir éloignées des têtes de ligne des chemins de fer chargés de les convoier et de les ravitailler. Les armées pour être efficaces doivent se soutenir les unes les autres et profiter ensuite de toutes les occasions de supériorité numérique sur le champ de bataille pour prendre l'offensive et harceler les ailes de l'adversaire. Par conséquent, l'idée d'une armée allemande isolée traversant au nord la Belgique, pendant que les autres armées livreraient le combat en Alsace-Lorraine, est selon Moltke une hérésie stratégique. L'armée allemande de Belgique risquerait tout simplement d'être « coupée » de sa masse principale et « vaincue séparément ». Un lien entre cette armée de Belgique opérant sur la rive droite de la Meuse et les armées allemandes d'Alsace-Lorraine ne pourrait être assuré que par la concentration d'une autre armée allemande dans l'Eifel, qui traverserait ensuite les Ardennes en demeurant sur la rive droite de la Meuse tandis que plus au sud, les défenses de Metz devraient immobiliser suffisamment de troupes françaises. Ce sont là des éléments essentiels à respecter selon le Grand Etat-Major, si l'on ne souhaite pas s'exposer à un retour offensif depuis Verdun de l'armée française. Cette dernière prendrait de flanc vers le nord-est toutes les lignes de communications allemandes et supprimerait inéluctablement toute possibilité pour l'armée de Belgique de « faire jonction » avec les armées de Lorraine et d'Alsace. Tels sont les obstacles à surmonter lorsque les Allemands envisagent un passage par la Belgique. L'article du futur ministre de la Guerre Ferron en 1879 est un des seuls à mettre en évidence ces difficultés allemandes. C'est pourquoi il circonscrit la possibilité d'un mouvement tournant à la trouée de Stenay qui écornerait éventuellement la pointe sud du Luxembourg belge. Ferron est en l'occurrence bien plus réaliste que les craintes formulées en 1878 par le Conseil Supérieur de la Guerre.

Au début des années 1880, le Conseil Supérieur de la Guerre adopte une position plus en phase avec la réalité du plan allemand. Le passage par la Belgique lui paraît de moins en moins vraisemblable. C'est le début des premières coupes sombres dans les projets Séré de Rivières sur la frontière Nord. L'historiographie de l'entre-deux-guerres et même l'historiographie récente¹⁵ a beaucoup condamné ce dédain subit pour la frontière septentrionale qu'elle a assimilé à une forme de laxisme des autorités militaires françaises. Un abandon coupable, dit-on, qui a failli provoquer la défaite de la France en 1914. Heureusement, poursuit-on sur le même mode, ce manque de clairvoyance a été racheté *in*

¹⁵ ORTHOLAN (H.), *Le général Séré de Rivières, le Vauban de la revanche*, Paris, Bernard Giovanelli éditeur, 2003.

extremis par le miracle des taxis de la Marne et le transfert d'une partie de l'armée française vers la frontière Nord. Si l'on veut décrire le plan français sans parti pris, il est impératif à nos yeux de se débarrasser de cette mythologie républicaine bien connue de la « nation en péril de mort » qui n'aurait dû son salut qu'à l'esprit patriotique des chauffeurs parisiens. En vérité, l'absence d'intérêt du Conseil Supérieur de la Guerre pour la frontière belge jusque 1906 était parfaitement justifiée à l'époque. Ce dédain qui persévère si tard, malgré plusieurs études réalisées par le 2^e Bureau français sur la possibilité technique d'un passage par la Belgique et malgré l'épisode du « Vengeur » en 1904, n'est pas comme on l'a souvent prétendu une erreur du Haut Commandement français mais repose au contraire sur une appréciation assez juste du plan allemand. Le résumé découvert récemment des plans de déploiement allemands en vigueur de 1894 à 1914 (document RH61/96)¹⁶ prouve bien que de 1899 à 1905, si une ou deux armées allemandes sont déployées le long de la frontière belge, elles sont insuffisantes pour mener une puissante offensive allemande à travers la Belgique et prendre Paris « par surprise ». A nouveau ce sont les récits de la campagne d'août 1914 qui ont conduit les historiens militaires à interpréter et transposer la « surprise française » comme l'objectif secret des plans allemands antérieurs.

En conclusion, il nous paraît évident que le Conseil Supérieur de la Guerre a progressivement sacrifié au XIX^e siècle les fortifications du nord pour des considérations budgétaires et stratégiques réalistes. Il fallait privilégier au maximum la concentration des troupes françaises derrière le rideau défensif de l'Est. En cas de passage par les Ardennes à cette époque, ce sont bien les Allemands qui se seraient mis en danger en divisant leurs forces. Il était effectivement loisible à une armée française de déboucher ensuite de Verdun vers le Nord pour prendre de flanc les troupes allemandes dangereusement étirées en Belgique. Ce n'est pas nous qui le disons en nous improvisant rétrospectivement stratège en chambre... c'est un des principaux arguments de Moltke, Waldersee et Schlieffen pour repousser jusqu'en 1899 l'idée un passage par la Belgique.

Nous avons démontré également en nous servant des travaux de l'historien Terence Zuber et des découvertes archivistiques les plus récentes, que le faible¹⁷ dispositif allemand le long de la frontière belgo-luxembourgeoise prévu dans l'intervalle chronologique des années 1899-

¹⁶ BA – MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen für die Jahre 1893/94 bis 1914/1915*, [ca 1931 ?]. Le document a été entièrement édité in : EHLERT (H.), EPKENHANS (M.) et GROß (G. P.) (dirs), *op. cit.*

¹⁷ Faible si on le compare aux plans ultérieurs.

1905 peut parfaitement correspondre à une crainte allemande d'une percée française dans les Ardennes. Les quelques documents allemands que nous présentons dans notre épilogue concernant une offensive française dans le Luxembourg prouvent que cette hypothèse est toujours étudiée par le Grand Etat-major allemand à la veille du conflit. Les plans de Joffre justifient d'ailleurs les craintes allemandes. Nous avons par ailleurs montré en nous servant du document RH61/96 que Schlieffen n'est pas prêt à endosser la responsabilité d'une violation de la neutralité belge en toutes circonstances et qu'il réserve sa décision suivant les événements. Nous supputons que l'inconnue de loin la plus angoissante pour le chef du Grand Etat-major allemand est le danger que fait peser sur ses arrières une mobilisation russe hypothétique. Si la Russie mobilise et que les Français adoptent une attitude défensive derrière leur frontière fortifiée, chaque jour qui s'écoule travaille pour eux et est un jour perdu pour l'armée allemande. Sans ce puissant moteur, Schlieffen aurait sans doute laissé aux Français le soin de violer la frontière belge les premiers.

En effet la principale préoccupation du plan allemand tout au long de la période étudiée n'est pas d'envahir Paris mais de trouver une solution stratégique pour mener une guerre qui soit la plus courte possible. Or, la concentration de toutes les armées françaises derrière la Barrière du Nord-Est empêche précisément Moltke et Schlieffen de déterminer avec précision quand ils pourront espérer une victoire décisive sur l'armée française. Le principe de division des forces françaises sur trois fronts éventuels avait été le maître-atout d'Otto von Bismarck tant qu'il était resté au pouvoir, en attisant les rivalités coloniales franco-britanniques et en exploitant les rancoeurs italiennes. L'habile politique de Delcassé a abouti d'abord à la phase d'Entente Cordiale entre Paris et Londres, puis, en dépit de l'absence d'alliance formelle et contraignante, à des « conversations » d'état-major très poussées. Sur la frontière des Alpes, si même Rome a renouvelé périodiquement son adhésion à la Triplice, il n'en reste pas moins qu'il y a à partir de 1902 un incontestable « réchauffement » des relations franco-italiennes. Pour l'armée allemande, il serait au final bien plus commode de battre en règle une armée française du Nord, détachée de la protection des forts de l'Est et cherchant à défendre les régions industrielles de Lille, Valenciennes et Maubeuge. Le reproche formulé à posteriori d'un abandon coupable de cette région par l'Etat-major français n'est adéquat que si on se place dans la perspective d'une guerre longue. C'est l'erreur principale des historiens militaires qui connaissent déjà la suite de l'histoire. Ils regrettent dans leurs écrits l'abandon d'une région aussi riche que celle de Lille parce qu'elle aurait pu, disent-ils, participer activement à l'effort de guerre de 1914 à 1918.

Il appert enfin des documents récemment découverts que si Schlieffen applique pour la première fois son idée d'une traversée de la Belgique au plan allemand de 1899-1900, ce mouvement tournant reste, jusqu'au plan de 1905-1906, soumis à bien des interrogations. Le risque est réel comme le montre le *Generalstabsreise* de 1904 que l'aile droite allemande arrive trop tard, alors que les Français remportent des victoires en Lorraine. Fait significatif, à la veille du plan de 1905-1906, qui assume pour la première fois le passage allemand sur la rive gauche de la Meuse par le Limbourg hollandais, le plan de guerre allemand de 1904-1905 n'envisage même pas le passage par la Belgique ! Une seule armée est stationnée le long de la frontière luxembourgeoise. Quel événement a-t-il pu soudainement justifier une telle volte-face entre avril 1904 et avril 1905 ? La principale cause du changement radical du plan allemand en 1905 ne peut être que la guerre russo-japonaise et l'impossibilité russe de soutenir l'allié français. Notre conclusion est donc la suivante : le plan ambitieux prévu par Schlieffen incluant la violation de la neutralité hollandaise et belge n'était pas programmé de longue date. Le chef du Grand Etat-major ne fait que profiter des circonstances exceptionnelles offertes par le contexte international pour mettre en place le plan qui est passé à la postérité comme étant l'unique plan de guerre allemand pour tout l'avant-guerre.

Comment expliquer alors, la continuation dans les plans de Moltke-le-Jeune, de l'idée de 1905-1906, c'est-à-dire d'une traversée du territoire belge au nord de la Meuse, alors que la guerre russo-japonaise est achevée ? Confronté à la menace franco-russe renouvelée, il aurait dû revenir à de plus sages dispositions. L'analyse de cette période ne figure pas dans les ambitions de notre thèse. Nous n'avons fait qu'évoquer dans notre épilogue la question du plan de Moltke, dans ses rapports avec le territoire belge et sa neutralité. Mais déjà quelques pistes de réflexions intéressantes s'offrent à nous. Premièrement le parallélisme du plan de Moltke avec le relèvement de l'armée russe. Il faut plusieurs années à la Russie pour se relever de cette défaite. Ces années expliquent à notre avis la continuation dans le plan de Moltke de l'idée de 1905. Mais une restriction s'impose cependant, le passage massif par la Belgique n'est réalisable que dans le cas d'une guerre sur un seul front : l'*Aufmarsch I*. Une fois la Russie relevée, le plan est beaucoup moins unilatéral et prévoit plusieurs variantes. Qu'il nous soit permis de rappeler ici au lecteur l'idée phare défendue dans notre épilogue sur le plan Moltke : le résumé des plans de déploiement récemment découvert dans les archives allemandes montre bien que le plan de guerre n'a pas toujours été « monolithique » comme il le fut en 1914. De 1907 à 1912, l'*Aufmarschplan* comportait toujours au moins une variante,

voire deux ou trois. Parmi les variantes qui s'écartent totalement du « Plan Schlieffen » figure par exemple en 1909/1910, un *Grosser Ostaufmarsch*, c'est-à-dire un déploiement en masse face à la Russie et, en prévision d'une France neutre, un simple dispositif de sécurité à l'ouest. Comme le fait remarquer avec raison Terence Zuber¹⁸, le successeur de Schlieffen est loin d'enfermer totalement ses préparatifs dans une offensive à outrance à l'ouest. Ce n'est qu'en avril 1913, après la crise des Balkans de décembre 1912, qu'il abandonne définitivement l'idée que la guerre puisse se circonscrire à un seul front, parce qu'il est désormais convaincu du caractère insécable de l'alliance franco-russe. Seuls les plans de 1913/1914 et 1914/1915 rompent avec la tradition des variantes et sont construits dans la perspective unique d'une guerre sur deux fronts.

Au final, dans ses deux derniers plans, Moltke n'abandonne pas l'idée de demander un droit de passage à la Belgique et à défaut de violer la neutralité belge. Pourquoi ? Si en définitive, Moltke n'abandonne pas le passage par la Belgique dans le cadre d'une guerre sur deux fronts, c'est parce qu'il est devenu inévitable. Tout au long de cette thèse, nous avons étudié les voies de communication belges, routes et chemins de fer. Le qualificatif qui revient le plus fréquemment pour caractériser le réseau belge est « dense ». La densité des voies de communication belges impressionne effectivement les observateurs extérieurs. Certes, le passage par la Belgique est plus long que l'offensive directe par l'Alsace-Lorraine mais le réseau routier et ferroviaire belge compense en définitive ce désavantage. Un point essentiel à souligner, que l'on pourrait développer par des études plus approfondies des écrits de Moltke et d'autres stratèges allemands, est la phobie des généraux allemands d'un manque d'espace pour manœuvrer. Afin d'éviter une guerre stérile, front contre front, qui sera d'ailleurs bien le visage offert par la Première Guerre mondiale, il faut manœuvrer et vaincre l'ennemi rapidement par une manœuvre d'enveloppement. Ce qui justifie le passage par la Belgique n'est donc pas la « surprise » *nach Paris* mais l'espace qui y est offert pour pouvoir manœuvrer et vaincre l'adversaire. Cet intérêt pour la « viabilité » du territoire belge est d'ailleurs bien mis en évidence dans plusieurs documents allemands. Dans le mémoire de Schlieffen de 1897, un des premiers qui envisage explicitement de traverser la Belgique, le chef d'Etat-major souligne le manque de routes françaises au nord de Verdun : « Seulement cinq routes de marche discrètes peuvent être trouvées ici pour une manœuvre autour de Longwy et Montmédy. Si deux ou trois routes sont utilisées pour les unités nécessaires au

¹⁸ ZUBER (Terence), *The Real German War Plan (1904-1914)*, Stroud, The History Press, 2011

blochage de Verdun, il n'y a pas assez de lignes de communication disponibles pour une offensive suffisamment puissante. Les petites forces qui peuvent continuer leur progression au-delà de la Meuse disparaîtront en essayant de remplir toutes les missions nécessaires qu'il y aura à remplir »¹⁹. Dans le voyage d'Etat-major de 1904 Schlieffen rappelle cette qualité du territoire belge : « Si cela est possible d'établir une connexion entre le réseau ferré allemand et le réseau français, alors c'est à travers l'usage du système ferroviaire belge »²⁰. Le mémorandum de Moltke du 21 décembre 1912 s'exprime encore de la même manière. Il précise que seule une marche à travers le territoire belge permet d'espérer de pouvoir attaquer et vaincre l'armée française « en terrain dégagé »²¹. Enfin plusieurs cartes qui illustrent le « Plan Schlieffen »²² réalisées sans doute après la retraite de ce dernier démontrent le souci de l'Etat-major allemand de comptabiliser les itinéraires disponibles en Belgique.

Le principal atout du territoire belge aux yeux des stratèges allemands est donc qu'il offre la bouffée d'air frais tactique à l'armée allemande, une sorte de *Lebensraum* manoeuvrier, ce qui lui permet d'espérer une victoire rapide contre la France afin de se retourner éventuellement contre la mobilisation russe. Cette façon très réaliste de concevoir les plans de guerre ne doit appeler à notre sens ni l'admiration, ni la réprobation de l'historien qui doit se contenter de décrire et d'analyser les plans sans parti pris. Cette thèse s'y est employée en levant le voile sur un aspect méconnu de la géopolitique européenne avant la Première Guerre mondiale.

¹⁹ BA-MA, RH61/347, DIECKMANN (W.), *Der Schlieffenplan*, [ca 1935-1939], p. 63-64

²⁰ BA-MA, PH 3/659, *Übersicht über die Operationen der 1. großen Generalstabsreise 1904*, Geheim !, p. 9.

²¹ MOLTKE, « Denkschrift über die militärpolitische Lage und die sich aus ihr ergebenden Forderungen für weitere Ausgestaltung der deutschen Wehrkraft vom 21.12.12. » in BA – MA, PH3/529, « Denkschriften über die Kriegsrüstungen Deutschlands, Österreich-Ungarns und der feindlichen Staaten. 1912-1914 ».

²² BA-MA, N43/141K, « Chef des Generalstabes des Armee. Denkschrift Dezember 1905. Karten ». Spécialement les cartes n° 3 et n° 7.