

Introduction

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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