

1839 – 1869

## DEUXIEME PARTIE

### FORTIFICATIONS, CHEMINS DE FER ET « TROUEES » STRATEGIQUES

#### I. LA TROUEE DU LIMBOURG

##### A. La question des forts de Campine

Selon un discours resté célèbre de Jean-Baptiste Nothomb<sup>1</sup> à la Chambre des Représentants le 4 mars 1839, l'idée fondamentale du traité des XXIV articles du 15 novembre 1831, gravant dans l'airain les frontières de la Belgique, est de priver le territoire belge de la triple position de l'Escaut, de la Meuse et de la Moselle<sup>2</sup>. Les raisons en sont fort simples : « La rive gauche de l'Escaut, c'est l'intérêt anglais. L'Angleterre ne peut permettre que la Belgique possède en entier ce territoire ; elle préfère le voir entre les mains de son vieil allié, la Hollande. Le Limbourg, c'est l'intérêt allemand. La Prusse surtout ne peut permettre que la Belgique possède tout le cours de la Meuse avec Venlo et Maastricht. Il ne faut pas que la France puisse, de connivence avec la Belgique, se porter en quelques jours de marche à l'embouchure

---

<sup>1</sup> NOTHOMB (Jean-Baptiste) (1805-1881), Homme d'Etat, diplomate, écrivain belge. Membre de la commission chargée d'élaborer la constitution de la Belgique, il est député au Congrès national puis représente l'arrondissement d'Arlon à la Chambre pendant dix-huit ans. Nothomb est le premier ministre des Travaux publics de Belgique du 13 janvier 1837 au 8 juin 1839. A la tête du nouveau ministère, il prend très vite conscience de l'importance de compenser la perte de l'embouchure de l'Escaut, la fermeture de la Hollande et de ses colonies par le développement de l'*hinterland* anversois. Lorsque Nothomb quitte le ministère, la Belgique possède 309 kilomètres de chemins de fer en exploitation, c'est-à-dire le premier réseau de chemin de fer en Europe. Il dirige le Gouvernement unioniste en tant que ministre de l'Intérieur du 13 avril 1841 au 19 juin 1845. Le 5 août 1845, il est nommé ministre de Belgique près les cours de Prusse, de Hanovre et de Saxe. En 1858, il est accrédité près la Confédération de l'Allemagne du Nord ; en 1871, près l'Empire allemand. Son influence sur les relations belgo-allemandes est considérable. Son origine luxembourgeoise, il est né à Messancy un village de l'arrondissement d'Arlon, influencera aussi beaucoup par la suite son activité pour le développement de l'économie transfrontalière et des chemins de fer luxembourgeois. DE BORCHGRAVE (Emile), baron, « NOTHOMB Jean-Baptiste », in *Biographie Nationale*, XV, 1892, col. 910-934 ; PETIT (R.) (éd.), *Jean-Baptiste Nothomb et les débuts de la Belgique indépendante*, Actes du Colloque international de Habay-la-Neuve (5 juillet 1980), Bruxelles, 1982.

<sup>2</sup> NOTHOMB (Pierre), *La Barrière Belge. Essais d'histoire territoriale et diplomatique*. Troisième édition.- Paris, Perrin, 1916, p. 234.

de l'Escaut et sur les bords de la Meuse. Le Luxembourg... La forteresse étant la propriété de la Confédération germanique, il importe fort peu à l'Allemagne et à l'Angleterre à qui la province, le plat pays appartient »<sup>3</sup>. Les tractations diplomatiques aboutissent donc au résultat suivant : le Roi des Pays-Bas, dépossédé de ses territoires de la maison de Nassau au sein de la Confédération germanique, obtient le Duché de Luxembourg en compensation. Les rives de la Moselle sont désormais interdites aux Belges. Néanmoins, grâce aux pressions diplomatiques belgo-françaises, le territoire du Luxembourg wallon, avec la forteresse de Bouillon et la route d'Arlon à Longwy, est cédé à la Belgique tandis que le reste du Luxembourg est érigé en Grand-Duché. La forteresse fédérale de Luxembourg est conservée. En compensation de la portion de Luxembourg perdue, le Roi des Pays-Bas, désormais Grand-duc de Luxembourg, obtient la partie du Duché de Limbourg située sur la rive droite de la Meuse qu'il administre en tant que duc de Limbourg dans la mouvance de la Confédération germanique. L'impact stratégique de ces échanges territoriaux est que la Confédération germanique s'installe jusqu'en 1867 sur la rive droite de la Meuse<sup>4</sup>.

Du point de vue belge, la perte de la ligne de la Meuse avec Maastricht, Ruremonde et Venlo affaiblit considérablement la frontière de Campine faisant face aux Puissances du Nord. On désigne généralement la voie de passage permettant de passer des plaines basses du Rhin dans la vallée de la Meuse puis au cœur de la Belgique via la Campine sous le nom de « trouée du Limbourg ». La trouée du Limbourg est, à bien des égards, comparable avec la trouée de l'Oise créée dans la frontière septentrionale française en 1815 par la cession de Mariembourg et Philippeville aux Pays-Bas. A la différence que la Campine, pays de pauvres cultures et à la population clairsemée, ne peut assurer le ravitaillement de nombreuses troupes d'occupation. Les voies de communication y sont rares et entravent la manœuvrabilité des armées. Sur le

---

<sup>3</sup> Lettre de Nothomb (Bruxelles) au comte Charles Le Hon, envoyé de Belgique (Paris), le 21 septembre 1831, reproduite dans NOTHOMB (P.), *Les frontières du Limbourg et du Luxembourg. Lettres inédites de Léopold Ier, J.-B Nothomb, C. Le Hon*, in *Revue générale belge*, mai 1950, p. 52. Dans une lettre de Louis-Philippe d'Orléans adressée à son gendre le 8 décembre 1838, durant les négociations relatives à la signature du Traité des XXIV articles, le Roi de France constate que la Belgique n'est guère en mesure de faire des réclamations aux Puissances du Nord puisqu'elle ne possède ni Maastricht, ni Luxembourg : « En effet, ces territoires, partagés par leur situation en trois parties distinctes, séparées et isolées les unes des autres, sur l'immense étendue de votre frontière de l'est, depuis Venloo jusqu'à Luxembourg, présentent par là même une impossibilité absolue de les défendre tous, et surtout de les défendre à la fois. Combien cette considération n'est-elle pas fortifiée quand on voit que chacune de ces trois portions de territoire contient une forteresse, dont la moins importante de toutes (Venloo), tant par sa position géographique que par sa force matérielle, est la seule qui soit dans vos mains, et dont les deux autres (Maastricht et Luxembourg), vingt fois plus importantes, sont dans les mains de ceux que vous auriez à combattre ». Lettre de Louis-Philippe d'Orléans à Léopold Ier, le 8 décembre 1838, reproduite dans JUSTE (T.), *Léopold Ier...*, II, p. 309.

<sup>4</sup> NOTHOMB (Pierre), *La Barrière Belge...*, p. 235 ; BANNING (E.), *Les traités de 1815 et la Belgique : mémoire publié pour la première fois, d'après le manuscrit original* (1866). Avant-propos de Pierre Nothomb, Paris ; Bruxelles, G. Van Oest, 1919, p. 38-48.

plan défensif, elle est donc moins perméable que la trouée de l'Oise. Mais il s'agit pour la défense belge d'un avantage très relatif car l'armée hollandaise a prouvé en août 1831 que la contrée n'était pas infranchissable. En réalité, l'absence de voies de communication entre le cœur de la Belgique et le Limbourg constitue surtout un inconvénient pour l'armée belge. La faible profondeur du pays, la trop grande proximité de la place isolée d'Anvers avec les forteresses du Brabant hollandais<sup>5</sup> et surtout la présence menaçante de la tête de pont de Maastricht sur le flanc nord-est du pays, tous ces désavantages stratégiques rendent indispensable, en cas de guerre, la concentration de troupes belges dans la Campine afin de couvrir Bruxelles. Toutefois, privées de routes pour manœuvrer, menacées sur leur droite – et peut-être sur leur gauche si Anvers passe aux mains de l'ennemi – par de puissantes forteresses, les troupes belges occuperaient une position très inconfortable pour ne pas dire intenable. Ces considérations obligent donc la Belgique à établir rapidement une ligne de défense entre les deux villes d'Anvers et Maastricht sur laquelle les troupes belges pourraient s'appuyer. « Position qui présentait en outre l'avantage d'être appuyée par des inondations en avant des deux Nèthes, de la Dyle et du Démer »<sup>6</sup>.

Nous avons vu dans notre introduction que les tentatives belges pour établir en 1835 et 1837 une ligne défensive sur sa frontière nord se heurtent à l'opposition soutenue de la Prusse qui considère que ces fortifications sont non seulement tournées contre la Hollande mais aussi contre la Rhénanie. D'après le ministère prussien des Affaires étrangères, la construction de nouvelles fortifications belges dans le Limbourg risque d'avantager la France en cas de guerre européenne future. Rappelons que les craintes allemandes sont largement justifiées par le souvenir des campagnes françaises du XVIIIe siècle et par le souvenir plus proche du concours français apporté aux Belges en 1831-1832. La présence de l'armée française sous les murs d'Anvers, à quelques dizaines de kilomètres de la Meuse et de Maastricht n'a pas été oubliée par les Puissances du Nord. Certains écrits militaires français ne cachent d'ailleurs pas leur intérêt pour la vallée de la Meuse et la trouée du Limbourg :

---

<sup>5</sup> VAN HOOFF (J.P.C.M.), KLINKERT (W.), *'s-Hertogenbosch en Vught. Een militair verleden*, Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht, 1993 ; ROOZENBEEK (H.), *Tilburg als militaire stad*, Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht, 1993 ; KLINKERT (W.), VAN HOOFF (J.P.C.M.), *Breda als militaire stad*, Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht, 1995 ; GILS (R.), KLINKERT (W.), ROOZENBEEK (H.), *Bergen op Zoom als militaire stad*, Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht, 1996.

<sup>6</sup> LORETTE (J.), *Le système défensif des Flandres de 1830 à 1839*, in *Carnet de la Fourragère*, XII-3, 1956, p. 219.

« Mais si les Belges sont nos alliés, la Meuse acquiert une bien autre importance ; en effet, son cours nous permet de prendre à revers tout le pays entre Meuse et Moselle, et par conséquent de manœuvrer sur son flanc, et d'opérer des retours offensifs si importants à la guerre. Ces [sic] points principaux sont : sur notre territoire, Givet et Charlemont ; sur le territoire belge, Dinant, Namur, Huy et Liège. Mais, dans le traité du 15 novembre, qui paraît être la base des négociations avec la Hollande, le point de Maëstricht a été abandonné, et cela est d'autant plus fâcheux que non seulement ce point perd toute la défensive de la Meuse de notre côté, mais qu'en outre il nous prive de l'offensive qu'elle nous donnait. Il est mille fois à regretter que les hommes qui ont fabriqué le traité du 15 novembre n'aient pas connu le mémoire remarquable que M. de Grimoard a présenté au conseil du roi, en 1785, et où la question de l'importance de Maëstricht est traitée de main de maître. Je ne ferai qu'en répéter les termes. Le souverain qui occupe le territoire entre Meuse et Rhin a toutes facilités pour porter la guerre en Belgique, s'il possède Maëstricht, ce qu'il ne pourrait faire avec Vanloo [sic] et Ruremonde seulement, qui ne peuvent être considérés comme des places de guerre ; d'ailleurs Maëstricht est le point aboutissant de la grande communication des Etats outre-Rhin par Cologne et Bonn, et coupe par conséquent toutes les communications entre la Meuse et le Rhin de ce côté. Le Souverain de ce pays serait donc obligé, pour entrer dans les Pays-Bas, de bloquer ou d'assiéger d'abord Maëstricht, car la prise même de Namur et de Liège ne l'en dispenserait pas. Il est donc prouvé que l'occupation de Maëstricht donnera ou ôtera les moyens de porter la guerre dans la Belgique. (...) Il résulte de là que la meilleure ligne de défense de la France, c'est la Meuse ; (...) Ajoutons que Maëstricht, en transportant la défense sur la Basse-Meuse, neutralise les trouées d'entre Sambre-et-Meuse et d'entre Meuse et Moselle, et permet de porter offensivement la guerre sur le Bas-Rhin, entre Cologne et Wesel, en neutralisant ainsi deux places qui en assurent la défense, Mayence et Ehrenbrestein. On a abandonné Maëstricht pour la vaine gloire de prendre Anvers (...) »<sup>7</sup>.

La méfiance des Puissances du Nord est surtout attisée par la présence d'officiers généraux français expérimentés à la tête de l'armée belge au début de l'indépendance du pays, pour assurer son organisation et sa formation<sup>8</sup>. Ainsi, la décision prise en 1835 d'établir un camp d'exercices à Beverloo au beau milieu des bruyères de Campine est le fruit des réflexions stratégiques du général Evain et du général Baron Hurel, tous deux français. Et tout porte à laisser croire aux Puissances du Nord que ce camp est un moyen utilisé par l'armée belge pour contourner l'interdiction de fortifier sa frontière septentrionale. En effet, après avoir au

---

<sup>7</sup> *Fortifications de Paris : considérations sur la défense nationale et sur le rôle que Paris doit jouer dans cette défense*, Paris, Paulin, 1833, p. 138-142. Ce jugement est partagé par Brialmont : « Il importait qu'elle [la forteresse de Maastricht] nous fût remise, comme garantie contre la Hollande et l'Allemagne. C'était aussi l'intérêt de la France ; car, pour tenir tête à une armée hollando-germanique débouchant par la Basse-Meuse ou pour envahir de ce côté la Prusse rhénane, ou pour pénétrer en Hollande, il lui est absolument nécessaire d'avoir Maestricht, sans laquelle ses communications seraient compromises. Elle n'a même pas de succès décisif à espérer en Belgique, tant que cette place se trouve au pouvoir de l'ennemi ». BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 109.

<sup>8</sup> DUCHESNE (A.), *L'influence française sur les débuts de l'armée belge, Pourquoi et dans quelle mesure l'armée belge à ses débuts a-t-elle subi des influences françaises?*, in *Revue belge d'histoire militaire*, XVI, 1966, p. 224-235.

départ déclaré au Baron von Arnim que Beverloo serait un camp provisoire<sup>9</sup> fait de baraquements en bois et de tentes, Beverloo est déclaré officiellement dès 1837 « camp permanent » avec des bâtiments en maçonnerie<sup>10</sup>. Les avantages offensifs et défensifs du camp n'ont naturellement pas échappé au ministère français de la Guerre comme l'atteste dans ses archives un mémoire sur Beverloo rédigé en 1839 :

« Une question a été souvent débattue par ses militaires, celle de savoir si le camp était une bonne position militaire : soit offensive, soit défensive. (...) Des militaires ayant de l'expérience trouvent que cette position est bonne et agressive, parce que, disent-ils, un corps établi au camp de Beverloo, menace le Brabant septentrional et force les Hollandais à maintenir entre Tilburg, Bois-le-Duc, Eindhoven, Helmond et la Meuse une grande agglomération de troupes ; et qu'un mouvement vif de 14 à 15.000 hommes que l'on peut concentrer à Beverloo (...) pourrait avoir un résultat des plus avantageux. Dans la position des choses un corps nombreux était bien placé à Beverloo pour prendre l'offensive, car on croyait généralement que le projet des Hollandais était de faire une attaque de vive force sur Venloo, cette place n'offrant pas de grandes ressources à la défense ; il aurait donc été facile dans ce cas, de les attaquer manœuvrant par leur gauche pour gagner la Meuse, profitant des obstacles que le passage du canal de Bois-le-Duc aurait apportés à la marche de leur colonne. Il existait donc dans ce cas des chances de succès. (...) La question d'entrer dans le Brabant septentrional a aussi été traitée : pour une invasion, la position des forces dans la bruyère est aussi dit-on, très bonne. Mais une invasion du Brabant septentrional par l'armée belge était-elle possible, entrer dans cette partie de la Hollande est une attaque bien audacieuse. (...) Le Brabant septentrional est défendu non seulement par des places d'une grande importance, Berg-op-Zoom, Breda, Bois-le-Duc, mais encore par des inondations dont les hollandais disposent (...). On pense encore qu'un corps cantonné à Beverloo, aurait empêché les Hollandais d'entrer en Belgique ; craignant d'être pris en flagrant délit dans une marche de flanc, s'ils avaient voulu marcher sur Aerschot par Moll et Herenthals, dans l'intention de passer le Demer dans la première de ces villes (...), pour tenter de couper les corps belges établis à Diest et au camp de ceux de Louvain. Mais si les marais qui couvrent la gauche du camp, ne peuvent être passés par l'ennemi venant attaquer cette gauche, ils seront aussi un obstacle infranchissable pour les troupes qui occupent le camp si elles tentaient une attaque. (...) Il est pourtant probable que les Hollandais auraient regardé à deux fois à faire ce mouvement ; à marcher sur une armée en position, ayant à passer une rivière et des terrains coupés de marais, avant de pouvoir combattre. L'opinion du Général Duprez était que l'armée belge devait manœuvrer de manière à faire passer par l'ennemi les deux rivières dont il a été question plus haut et qu'alors, quand l'armée hollandaise serait dans cette fâcheuse position, de lui livrer bataille avec toutes les forces réunies...<sup>11</sup> »

---

<sup>9</sup> DE RIDDER 1, p. 31-32.

<sup>10</sup> DANCOURT (R.), *Pourquoi et comment le camp de Beverloo surgit sur une plaine aride*, in *Cahiers léopoldiens*, 2e s., IX, 1961, p. 17-26.

<sup>11</sup> SHD/DAT, 1 M 1447, doc. n° 148, GARDANNE DE VAULGRENAUD (capitaine au corps royal d'Etat-major), *Camp de Beverloo, Historique, Considérations générales*, Bruxelles, 1<sup>er</sup> octobre 1839, 22 p.

Lors des tractations précédant la signature du traité du 19 avril 1839, les plénipotentiaires belges cherchent à convaincre une dernière fois leurs homologues français du danger de la mainmise de la Confédération germanique sur les deux provinces du Limbourg et du Luxembourg. Mais les Français sont désormais indifférents à la question territoriale belge. Il importe plus pour eux de sauver le résultat de la révolution belge que d'étendre les frontières du jeune royaume. D'autant que le Limbourg et le Luxembourg, qu'ils soient sous obédience belge ou hollandaise, doivent rester quoi qu'il arrive liés à la Confédération germanique. La France voit plus un danger pour sa frontière dans la présence des troupes fédérales à Luxembourg que dans la domination hollandaise sur les deux territoires. Le seul point sur lequel la France reste intransigeante concerne l'éventuelle « fédéralisation de Maastricht ». Pour Louis-Philippe, il est hors de question que Maastricht devienne un jour une forteresse fédérale, ce qui ouvrirait la voie à la présence de troupes allemandes sur la rive droite de la Meuse. Il est impératif pour la France que les liens du Limbourg avec la Confédération germanique demeurent plus lâches que ceux du Luxembourg<sup>12</sup>.

Le ministre de Belgique à Paris Le Hon pense avoir trouvé dans la question de Maastricht la brèche susceptible de réveiller les bonnes dispositions françaises à l'égard de la question territoriale belge. A la mi-novembre 1838, il met en garde le ministre français des Affaires étrangères, le comte de Molé, à propos du renforcement des garnisons prussiennes du Rhin et de la Moselle : « Si, avant la signature d'un traité définitif entre la Hollande et la Belgique, lui demanda-t-il, des troupes fédérales tentaient de prendre possession de vive force du Luxembourg allemand et de la rive droite du Limbourg et que la Belgique invoquât, aux termes de la convention du 21 mars 1833, la garantie de la France pour le maintien du statu quo territorial, le Gouvernement français regarderait-il cette tentative comme une agression et la repousserait-il, au besoin, par les armes ? »<sup>13</sup> Le ministre des Affaires étrangères ainsi interpellé n'hésite pas à répondre que si une collision survenait dans les territoires contestés, Louis-Philippe concentrerait des troupes sur la frontière nord mais elles ne voleraient au secours de la Belgique que « dans le cas où des régiments étrangers paraîtraient dans les provinces attribuées à la Belgique par les XXIV articles. La France s'efforcerait juste de faire évacuer par l'adversaire les territoires incontestablement belges »<sup>14</sup>. En réalité, la démarche de Le Hon a porté ses fruits. Les 18 et 19 novembre 1838, le comte de Molé fait en toute

---

<sup>12</sup> DE RIDDER 2, p. 79-81 et p. 91.

<sup>13</sup> Le Hon (Paris) à de Theux, ministre belge des Affaires étrangères (Bruxelles), le 15 novembre 1838, DE RIDDER 2, p. 201-202.

<sup>14</sup> *Ibidem*.

discrétion des ouvertures à Fagel, le ministre des Pays-Bas à Paris afin d'amener le Gouvernement des Pays-Bas à céder à la Belgique les territoires contestés moyennant une compensation financière. La manœuvre française est peu habile car les Pays-Bas s'empresent de prévenir Londres, Berlin et Vienne. La réaction des Puissances est unanime : la question territoriale est définitivement close<sup>15</sup>.

Blessée à vif, la Belgique décide finalement de s'incliner et signe à contrecœur le traité du 19 avril 1839. Les publications sont nombreuses au XIXe siècle qui s'épanchent sur le destin tragique des « provinces perdues » et sur leur nécessaire retour à la « mère patrie ». Outre l'argument selon lequel le retour serait ardemment désiré par les populations limbourgeoises et luxembourgeoises, des principes économiques et défensifs sont mis en avant pour justifier l'annexion. On a enlevé à la Belgique ses frontières naturelles :

« La Belgique garda le Luxembourg wallon qui était pauvre et aride. (...) La Hollande s'avança sur la rive droite de la Meuse jusqu'aux limites de la province de Liège ; elle occupa Maestricht, elle acquit l'importante position de Ruremonde. Le Limbourg belge se trouva décapité, ses ressources paralysées et la possession de la rive gauche de la Meuse à peu près stérile dans ses mains. Placée entre l'Escaut et le Rhin, la Hollande isola la Belgique et l'Allemagne, et malgré les prévisions des traités de 1831 et 1839, la création d'une voie ferrée directe entre Anvers et Düsseldorf s'est trouvée jusqu'à ce jour impossible. (...) Cette compensation (...) offrait à l'Allemagne l'occasion d'atteindre cette ligne de la Meuse convoitée depuis 1815. La Confédération entraînait la Hollande dans son système militaire et en doubla du même coup la force de résistance. Maestricht et Venlo, à la vérité, ne devinrent pas des forteresses fédérales (...) mais il était bien évident qu'en cas de guerre il ne serait tenu aucun compte de cette réserve »<sup>16</sup>.

La perte de Maastricht et Venlo renforce en Belgique la crainte d'un retour possible des Orangistes. Les nombreuses places de guerre que possède la Hollande dans le Brabant septentrional sont considérées comme autant de têtes de pont permettant de réitérer à la moindre occasion l'offensive de 1831. La troisième ligne de l'ancien système de la Barrière – à savoir Flessingue, Breskens, Berg-op-Zoom, Breda, Bois-le-Duc, Grave, Venlo appuyée sur la gauche par Maastricht et menaçant Anvers en son centre – est désormais entièrement

---

<sup>15</sup> DE RIDDER 2, p. 221-222.

<sup>16</sup> BANNING (E.), *Les traités de 1815 et la Belgique...*, p. 46-48. Emile Banning est à l'époque archiviste aux Affaires étrangères. « Ce mémoire fameux exprime, mieux que tout autre, la doctrine fondamentale de l'auteur quant à la politique extérieure de la Belgique. Il témoigne de son attachement à une patrie plus forte et plus grande. Banning appelait de toute son âme la révision des traités de 1839 et, pour l'accomplir, le retour à l'unionisme de 1830. Sans tomber dans le chauvinisme, il se comporta, en réalité, en panbelge, qui abhorre le Congrès de Vienne... » WALRAET (M.), *Emile Banning, un grand Belge (1836-1898)*, Bruxelles, Office de Publicité, ancien établissement J. Lebègue, 1945, p. 25-26.

ournée contre la Belgique<sup>17</sup>. La menace présumée créée par la trouée du Limbourg est suffisamment forte pour qu'en 1846, alors que les relations avec ses voisins du nord se sont largement apaisées, le Gouvernement belge décide de déterrer la question des forts de Campine, au risque d'indisposer à nouveau ses puissants voisins. L'affaire des forteresses du nord s'était terminée en effet en janvier 1838 sans aucune promesse formelle de la part de Bruxelles mais Berlin et Vienne avaient été catégoriques quant à leur intention de rompre toute relation diplomatique « si le Gouvernement de S.M. Belge faisait exécuter des travaux de fortification sur d'autres points que Diest ou si les fortifications commencées à Diest même prenaient une extension qui indiquerait un autre but que celui que S.M. Belge a Elle-même clairement défini, à savoir : de préserver Bruxelles du danger d'invasion du côté du nord »<sup>18</sup>. Ces avertissements n'effraient pas le moins du monde le général Du Pont, ministre de la Guerre qui dépose en janvier 1846 un projet de loi pour l'obtention d'un budget de 453.000 francs afin de démolir les ouvrages de fortifications temporaires d'Hasselt, compléter les ouvrages d'Audenarde et surtout fortifier Aarschot de façon permanente<sup>19</sup>. Le général Goblet, député de Bruxelles, défend le projet au Parlement le 9 février 1846 en rappelant que les considérations défensives qui avaient conduit en 1835 le général Evain à vouloir fortifier la frontière nord de la Belgique n'ont pas disparu ; selon lui, elles sont même d'une brûlante actualité étant donné le grand nombre de routes créées depuis lors dans la Campine sans aucunes précautions militaires. Le projet viendrait qui plus est à point nommé pour mettre au travail la population désœuvrée de cette région<sup>20</sup>.

Un tel acharnement est incompréhensible au regard de l'opposition récente des Puissances du Nord si l'on ne prête pas attention au développement du réseau routier et ferroviaire du royaume, bouleversant considérablement les principes défensifs du territoire entre 1830 et 1850. Même si le régime hollandais a livré à la Belgique un réseau routier considérable de 3.886 kilomètres en relativement bon état<sup>21</sup>, seules deux grandes chaussées conduisent en 1830 de la Belgique vers la Hollande. Celle d'Anvers à Breda et celle de Liège à Bois-le-Duc par Hasselt. « Il suffisait de jeter les yeux sur la carte pour être frappé du soin que l'on avait

---

<sup>17</sup> DE RYCKEL (L.), baron, *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 33.

<sup>18</sup> Werther, ministre prussien des Affaires étrangères (Berlin), à Sydow, ministre de Prusse à Bruxelles, le 25 janvier 1838, DE RIDDER 1, p. 96.

<sup>19</sup> DPC, 14 janvier 1846, document n° 91, p. 427, *Crédit spécial de 453.000 francs au département de la Guerre, destiné à l'exécution de travaux militaires et aliénation de terrains militaires.*

<sup>20</sup> APC, 9 février 1846, p. 603-605.

<sup>21</sup> GENICOT (L.), *Etudes sur la construction des routes en Belgique*, in *Bulletin de l'Institut de Recherches Economiques et Sociales de Louvain*, 13 (1947), p. 505.

pris, malgré les vœux des populations, de ne point prolonger dans la Campine les autres routes pavées qui partaient de l'intérieur de la Belgique ; ces routes s'arrêtaient en effet à Turnhout, Lierre, Aarschot, Diest et Saint-Trond »<sup>22</sup>. Lorsque la Belgique acquiert son indépendance, elle est confrontée au dilemme suivant. Il faut d'un côté fixer les éléments devant constituer militairement la frontière nord entre la Meuse et l'Escaut. Il faut de l'autre fixer un plan d'ensemble des communications dont la Campine doit être dotée. Les Ponts et Chaussées s'occupent du versant civil de la question tandis qu'une commission militaire planche sur l'aspect défensif. La commission établit en 1834 la nécessité d'établir les travaux suivants :

1. La fortification de Lierre, comme camp retranché.
2. La construction d'une tête de pont à Malines.
3. La construction d'un fort défendant le défilé d'Aarschot.
4. La fortification de Diest.
5. La construction d'une forteresse près de Westerloo, au confluent de la Grosse Nèthe et de la Laeck (à Zammel).
6. Postérieurement aux travaux précédents, la fortification de la position de Hasselt<sup>23</sup>.

A la condition que tous ces travaux défensifs soient exécutés, les nombreuses routes projetées par l'administration des Ponts et Chaussées seront divisées en trois catégories. La première comprend les routes favorables à la défense en toutes hypothèses et dont la construction peut précéder les travaux militaires. Elles sont au nombre de trois<sup>24</sup>. La seconde catégorie comprend les routes qui pourront être construites une fois les travaux défensifs exécutés. Cinq routes entrent dans cette catégorie<sup>25</sup>. La commission militaire était d'avis que le département de la Guerre ne devait en autoriser la construction que lorsqu'il aurait acquis la certitude que

---

<sup>22</sup> APC, 9 février 1846, p. 604.

<sup>23</sup> APC, 9 février 1846, p. 604.

<sup>24</sup> « 1° La partie de la route de Malines à Beeringen, comprise entre Malines et Heyst op-den-Berg. 2° La route de Lierre à Aerschot. 3° Celle de Diest à Hasselt ». APC, 9 février 1846, p. 604.

<sup>25</sup> « 1° La route de Turnhout à Aerschot par Zammel. 2° La partie de la route de Malines à Beeringen par Heyst-op-den-Berg et Zammel, comprise entre Heyst-op-den-Berg et Beeringen. Il avait été décidé qu'aucune considération relative à la défense du pays ne s'opposerait à la construction des deux routes précédentes quand Zammel serait fortifié. 3° La route de Lierre à Gheel. Cette route, qui, d'après le projet, devait passer par Herenthals, ne pouvait être tracée directement de cet endroit vers Gheel mais bien se diriger sur Zammel pour venir se réunir à la grande communication de Turnhout à Diest. La partie de cette route entre Herenthals et Lierre était considérée comme pouvant être exécutée sans inconvénient quand on aurait amélioré la fortification de cette dernière ville tandis que la partie entre Herenthals et Zammel ne pouvait l'être que lorsque la fortification de ce dernier endroit aurait reçu un commencement d'exécution. 4° La route de Hasselt à Beeringen. 5° Celle de Hasselt à Saint-Trond. Il avait été décidé que les deux routes précédentes pourraient être construites quand la position de Hasselt serait dans un état de défense respectable par la construction d'une forteresse de troisième classe indépendante de la ville ». APC, 9 février 1846, p. 604.

Diest, Aarschot et Zammel seraient fortifiés. La troisième catégorie comprend les routes dont la construction est interdite car leur établissement impliquerait un système de points fortifiés beaucoup trop étendu<sup>26</sup>.

Or, malgré la stagnation des travaux défensifs sur la frontière nord où seule la fortification de Diest a été entamée, les routes vont se construire à un rythme soutenu dans cette région, sous la pression convergente de la population et des édiles locaux. En 1846, la Campine est devenue un vrai gruyère :

« (...) non seulement toutes les routes placées dans la première catégorie (...) sont construites aujourd'hui, mais encore (...) une grande partie de celles de la deuxième catégorie (...) sont achevées en ce moment, bien que les conditions mises à leur exécution n'aient pas été remplies jusqu'à ce jour. Les routes de cette deuxième catégorie étaient au nombre de cinq ; deux sont achevées, deux sont en exécution et il n'en reste qu'une en projet. Mais on ne s'est point borné à faire ces routes, dont le mauvais effet sur la défense du pays pouvait être neutralisé par les travaux militaires dont on a précédemment fait mention ; on a même procédé à l'exécution d'une grande partie de celles que la commission, consultée sur la défense de la frontière septentrionale, avait placées dans la troisième catégorie, c'est-à-dire parmi celles qui, dans tous les cas, nuiraient à la sécurité du pays. Les routes de cette troisième catégorie étaient au nombre de huit. Eh bien ! trois sont déjà achevées, deux sont en exécution, et trois seulement ont été abandonnées. (...) Mais là ne s'arrêtèrent pas encore les concessions faites aux vœux de la Campine. En effet, depuis 1835, c'est-à-dire depuis que l'on avait cherché à concilier autant que possible les intérêts de la défense et ceux de la prospérité du territoire, de nouvelles demandes, de nouvelles prétentions ont surgi et la construction de sept nouvelles routes a été décidée, toujours en prenant aussi peu de souci de la responsabilité du département de la Guerre. Parmi ces nouvelles routes achevées ou en construction, plusieurs ont encore été décrétées en opposition au système de défense adopté pour la frontière septentrionale »<sup>27</sup>.

En 1830, les frontières hollandaises pouvaient être franchies en huit points. En 1850, l'on compte vingt points de pénétration vers la Hollande et le Limbourg hollandais<sup>28</sup>. Devant un tel état des choses, le ministère de la Guerre est complètement dépassé et cherche maintenant à parer au plus pressé. Convaincu de l'opposition irréductible de la Chambre à toute dépense d'importance liée au budget de la Guerre, il insiste pour que la partie la plus importante du projet décidé dès 1834 soit réalisée. Selon le général Du Pont, le système général présenté en 1835 à la Chambre n'a rien perdu de sa valeur mais il peut se subdiviser en deux grandes parties. D'un côté, la ligne du Démer et la basse Dyle qui comprend les fortifications de Diest

---

<sup>26</sup> *Ibidem.*

<sup>27</sup> *Idem*, p. 605.

<sup>28</sup> PLACQ, G., *Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940*, in *Bulletin de l'Institut de Recherches Economiques et Sociales de Louvain*, 17 (1951), p. 446.

et d'Aarschot et une tête de pont à Malines ; de l'autre, les fortifications de Hasselt et les points fortifiés sur les Nèthes qui ont été indiqués par le comité du Génie : Zammel et Lierre. Le ministre de la Guerre pense que la première partie de ce système est la plus importante et peut être considérée comme suffisante pour la défense de la frontière septentrionale. Le général Du Pont subdivise encore cette première partie en deux sous-ensembles : Malines d'une part, Diest et Aarschot d'autre part. L'achèvement de Diest et la création de la tête de pont d'Aarschot sont les priorités<sup>29</sup>. « Il s'agit de savoir si les ouvrages d'Aerschot seront commencés dans cinq ans ou seront terminés dans cinq ans. Voilà la véritable question aujourd'hui »<sup>30</sup>. Est-ce à dire que le ministère de la Guerre abandonne le projet dans son ensemble. Le général Du Pont laisse la question ouverte car il estime que toutes les fortifications préconisées en 1834-1835 restent utiles<sup>31</sup>.

Non contents de contester le projet gouvernemental jugé inutile en raison de la pacification des relations belgo-hollandaises, plusieurs députés déplorent que dans leur circonscription, le ministère de la Guerre fasse encore de l'obstruction à certaines routes. Le député libéral de Louvain Edmond de la Coste regrette amèrement les difficultés élevées contre la route Aarschot – Zammel, de même que contre la portion de route entre Aarschot et Tirlemont et il s'attend à rencontrer les mêmes difficultés pour l'établissement d'un chemin de fer dans cette région<sup>32</sup>. D'aucuns n'hésitent pas à présenter des arguments absurdes : puisque certaines routes jugées importantes sur le plan stratégique ont finalement été construites, pourquoi le département de la Guerre s'obstine-t-il à faire de la résistance pour les autres, pourquoi eux et pas nous ! Certains députés, tels le député libéral d'Anvers Jean Osy ou le député catholique de Louvain Vanden Eynde font passer les intérêts économiques de leur région avant les

---

<sup>29</sup> Le ministre justifie ainsi son choix stratégique : « La zone centrale du pays, celle qui est comprise entre la Meuse et l'Escaut, présente trois voies de communication qui se trouvent perpendiculaires à notre frontière du nord. La première est la route de Bréda à Anvers ; la seconde est la route qui passe à Turnhout et ensuite à Diest ; la troisième est celle qui va de Bois-le-Duc à Hasselt. La première de ces routes est commandée par la place d'Anvers. La seconde l'est aujourd'hui par la place de Diest. Mais il s'agit de donner un embranchement à cette route, embranchement qui conduirait, en évitant Diest, par Aerschot à Louvain et même Bruxelles. Cet embranchement satisfait à de grands intérêts commerciaux, industriels et agricoles ; mais il y a en même temps, ici, de grands intérêts militaires qui se trouvent engagés ; non seulement cette route deviendrait la voie la plus directe de Turnhout à Louvain et à Bruxelles ; mais elle irait aussi en rencontrer d'autres qui traversent le centre de notre pays, perpendiculairement aux deux frontières du nord et du midi. Nous avons été frappés de la nécessité d'avoir une position militaire sur cette route. Or, quelle était la position la plus favorable, si ce n'est le point d'intersection entre cette route et le Démer ? Notre projet est en outre des plus économiques ; car il s'agit, non plus de faire d'Aerschot une place entièrement fortifiée, mais d'établir, en avant de cette ville, un fort qui commanderait en même temps et la route à construire et la route d'Aerschot à Lierre. L'ouvrage que nous vous proposons de construire, messieurs, a encore un autre avantage, c'est de défendre les barrages du Démer, de défendre, par conséquent, les inondations ». *APC*, 9 février 1846, p. 606.

<sup>30</sup> *APC*, 10 février 1846, p. 620.

<sup>31</sup> *Ibidem*.

<sup>32</sup> *APC*, 9 février 1846, p. 606.

intérêts militaires. Ils comptent bien, par leur insistance, laisser le cabinet et s'improvisent stratèges pour la circonstance :

« Le Génie militaire est très souvent difficile pour la construction de routes. C'est ainsi qu'à Anvers, on avait demandé une route qui devait relier un faubourg à l'autre. Le ministre de la Guerre s'est opposé à la construction de cette route pendant trois ans ; cependant les difficultés ont été levées, la route a été construite, et cependant l'on n'a pas fait un seul travail pour la défense de la place. Je crois que l'on pourrait également laisser construire la route de Zammel vers Aerschot, sans mettre en péril la sécurité du pays, si on ne construit pas en même temps les fortifications que l'on demande »<sup>33</sup>.

Le projet du général Du Pont n'est finalement pas voté. En raison de cet échec, le ministre de la Guerre tient parole et déclare ouvertement à la Chambre que la route Zammel – Aarschot ne sera pas construite dans ces conditions. Il s'attire alors une nouvelle volée de bois vert de la part des députés de Campine. L'argument suivant développé par Osy dans son intervention est utilisé : la route peut très bien être construite. Il sera toujours temps de constituer un nouveau dossier par la suite pour voter les crédits nécessaires au fort d'Aarschot. Précisons d'ores et déjà que ce dernier fort ne sera jamais construit<sup>34</sup>.

La commission militaire de 1847-1848 défend une nouvelle fois l'idée de fortifier la frontière nord. Selon cette commission, il est indispensable de fortifier Aarschot et Malines pour constituer avec Diest une ligne de défense sur le Démer, la basse Dyle et le Rupel. Cette ligne de défense serait utile autant dans une guerre contre les Pays-Bas et l'Allemagne que comme ligne de repli dans une guerre contre la France<sup>35</sup>. Lors de la reprise des travaux de cette commission en 1851, les « défilés » d'Aarschot et de Malines sont toujours cités parmi les points du quadrilatère défensif belge à fortifier<sup>36</sup>. Pour la première fois cependant, cette commission insiste sur l'importance d'Anvers comme zone de repli. Les partisans du principe de concentration des forces commencent à se faire entendre et leurs vues triompheront bientôt de celles des partisans du système de défense à la frontière. Les derniers scrupules militaires contre l'établissement de routes à proximité des frontières seront alors levés. Une des dernières routes à rencontrer quelque résistance est la route de Turnhout à Tilburg. Le député catholique et antimilitariste Coomans interpelle le ministre de la Guerre à la Chambre le 17 janvier 1850. Son arrondissement réclame depuis 18 ans une voie de communication avec la

---

<sup>33</sup> APC, 10 février 1846, p. 619.

<sup>34</sup> APC, 13 février 1846, p. 650-653.

<sup>35</sup> GOBLET D'ALVIELLA (A.-J.), *Des cinq grandes Puissances...*, p. 272.

<sup>36</sup> DE RYCKEL (L.), baron, *Historique de l'établissement militaire...*, I, p. 259.

Hollande. Il n'en possède pas une seule sur une ligne de frontière qui a plus de dix lieues de développement car le Génie militaire n'a cessé depuis l'indépendance du pays de s'y opposer. Le ministre de la Guerre explique que cette opposition avait sa raison d'être par le passé. Que désormais la place de Diest est presque achevée et que le Génie militaire n'est donc plus opposé à la construction de cette route<sup>37</sup>.

## **B. Du traité des XXIV articles jusqu'au démantèlement de Maastricht en 1867**

L'article 4 du traité du 19 avril 1839 stipule que le Roi des Pays-Bas possède, soit en sa qualité de Grand-Duc de Luxembourg, soit pour être annexés à la Hollande, les territoires de l'ancien Duché de Limbourg que la conférence de Londres lui réserve sur les rives droite et gauche de la Meuse. Le reste du Limbourg est intégré à la Belgique. Ce partage du Limbourg en 1839 trouve son origine dans le Congrès de Vienne de 1815. A l'époque, le Luxembourg avait été donné à la maison d'Orange-Nassau, en compensation des principautés de Dillembourg, Diez, Siegen et Hadamar réunies à la Prusse. Le Roi des Pays-Bas devenait donc de plein droit membre de la Confédération germanique en tant que Grand-Duc de Luxembourg. Pour la Confédération germanique, il s'agissait d'un avantage stratégique non négligeable puisque la forteresse de Luxembourg devenait ainsi une forteresse fédérale. En 1839, le traité des XXIV articles fixe définitivement les frontières de la Belgique. La partie dite « wallonne » du Luxembourg est intégrée à la Belgique. Le partage du Luxembourg oblige la conférence de Londres à trouver une compensation pour les Pays-Bas dans le Duché de Limbourg qui est alors séparé entre la Belgique et les Pays-Bas. Le Limbourg hollandais constitué essentiellement des territoires sis sur la rive droite de la Meuse est attribué à la couronne néerlandaise, tout en conservant un lien ténu avec la Diète germanique. Ce lien est en fait une transposition de la servitude fédérale luxembourgeoise, transposition réclamée par la Diète. Au départ, Guillaume Ier avait souhaité soustraire « son Limbourg » de tout lien politique avec l'Allemagne mais la Diète s'était opposée à cette prétention pour des raisons stratégiques ; en faisant valoir la perte du Luxembourg wallon comprenant la route militaire d'Arlon et la forteresse de Bouillon, la Confédération germanique avait réussi à s'installer en compensation sur la rive droite de la Meuse. En réalité, le gain stratégique acquis par la Confédération est minime car au cours des négociations précédant la signature du traité le 19 avril 1839, Guillaume Ier parvient, grâce à l'appui de la France, à détacher de la servitude

---

<sup>37</sup> APC, 17 janvier 1850, p. 487.

germanique les villes et forteresses de Maastricht et Venlo. Qui plus est, il prétend soumettre le territoire limbourgeois au même régime constitutionnel que le reste du royaume des Pays-Bas sans pour autant porter préjudice à la constitution fédérale allemande. Non sans protester, la Diète cède finalement sur tous les points le 5 septembre 1839<sup>38</sup>. Guillaume Ier est néanmoins tenu de fournir un contingent militaire à la Diète en tant que Duc de Limbourg et Grand-Duc de Luxembourg. Pour le Limbourg, le ministre néerlandais de la Guerre transforme simplement quelques unités hollandaises en contingent fédéral. Pour le Luxembourg, on crée un contingent fédéral propre et l'on recrute les cadres parmi les Luxembourgeois au service des Pays-Bas<sup>39</sup>.

Les événements révolutionnaires de mars 1848 donnent naissance en Allemagne à un mouvement populaire en faveur de l'unité allemande. Ce mouvement démocratique se concrétise institutionnellement dans le courant du mois de juillet 1848 par la création d'une Assemblée nationale à Francfort, le Parlement de Francfort, constituant un pouvoir central provisoire auquel la direction des affaires publiques a été confiée. L'Archiduc autrichien Jean est élu Vicaire de l'Empire et le Parlement de Francfort transmet au pouvoir impérial les droits et devoirs qui lui sont assignés par la Constitution<sup>40</sup>. Epargnée par la vague révolutionnaire mais néanmoins sur ses gardes, la Belgique s'interroge sur l'attitude à avoir vis-à-vis des nouvelles institutions allemandes. Malgré les réticences de l'allié anglais à reconnaître la légitimité du mouvement démocratique allemand, considéré comme un danger pour le principe monarchique, la prudence dicte à l'Etat belge de reconnaître les nouvelles institutions allemandes, à l'instar de ce qui avait été fait pour la seconde République<sup>41</sup>. Le cabinet de Bruxelles aurait pu se cantonner à cette reconnaissance si son attention n'avait pas été attirée peu après par les prétentions de l'Assemblée nationale de Francfort de soumettre le Duché du Limbourg néerlandais à la future constitution générale de l'Empire d'Allemagne. En effet, le 27 mai 1848, l'Assemblée de Francfort déclare unilatéralement que toutes les constitutions particulières des Etats allemands en désaccord avec la constitution générale à

---

<sup>38</sup> DE RIDDER 3, I, p. XXXI ; DE LANNOY (Fleury) (Abbé), *Le Duché de Limbourg et le Parlement de Francfort*, in *Mélanges d'Histoire offerts à Charles Moeller à l'occasion de son Jubilé de 50 années de professorat à l'Université de Louvain, 1863-1893 par l'association des anciens membres du séminaire historique de l'Université de Louvain*, II : *Epoque moderne et contemporaine*, Louvain, Bureaux du Recueil ; Paris, A.Picard et Fils, 1914, p. 564-567 ; BANNING (E.), *Les traités de 1815 et la Belgique...*, p. 38-42.

<sup>39</sup> SPANG (Paul), *Une conséquence du Traité de Londres de 1867 : la réforme de la Force armée luxembourgeoise*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XIX, 1967, 1, p. 56-57.

<sup>40</sup> Comte de Briey, ministre de Belgique auprès de la Confédération germanique (Francfort) à d'Hoffschmidt, ministre belge des Affaires étrangères (Bruxelles), le 17 juillet 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 369, p. 154-155.

<sup>41</sup> D'Hoffschmidt (Bruxelles) à Briey (Francfort), le 25 juillet 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 381, p. 175-176.

créer pour l'Empire ne seront valables que dans la mesure de cette dernière. En d'autres termes, cela signifie que tous les territoires appartenant à la Confédération germanique devront reconnaître à l'avenir la primauté de la future constitution de l'Empire sur leur propre constitution. Dans la mesure où le Duché de Limbourg appartient en théorie à la Confédération germanique depuis 1839, cette déclaration implique de facto l'annexion du Duché de Limbourg à l'Empire d'Allemagne. Le 19 juillet 1848, le Parlement de Francfort se veut plus explicite encore et déclare qu'il considère désormais l'article 4 du traité des XXIV articles, constitutif des frontières de la Belgique et des Pays-Bas en 1839, comme incompatible avec la constitution fédérale allemande. Devant cette prétention exorbitante, il n'est plus permis de douter des ambitions expansionnistes du Parlement de Francfort. D'autant plus que dans l'exaltation générale des premiers mois, des députés allemands déclarent que l'Escaut et la Meuse sont des fleuves allemands appelés tôt ou tard à rejoindre la grande famille germanique<sup>42</sup>.

Dans cette question du Limbourg, les inquiétudes de la Belgique sont doubles. Sur le plan du droit international, l'incorporation du Limbourg hollandais à l'Empire allemand signifierait la remise en question des traités d'avril 1839 constitutifs du statut territorial belge<sup>43</sup>. Sur le plan stratégique, la présence sur la Meuse limbourgeoise des forteresses de Venlo et surtout Maastricht est soulignée par les Belges comme un argument de poids plaçant en faveur du *statu quo* territorial. Selon Nothomb, le ministre de Belgique à Berlin, la France ne permettra en effet jamais à l'Allemagne d'occuper militairement la Meuse en s'emparant des deux forteresses et sait-on jamais « en fortifiant peut-être Ruremonde »<sup>44</sup>. La Belgique est également inquiète devant la perspective de voir sa frontière avec l'Allemagne allongée vers le cours septentrional de la Meuse aisément franchissable en cas de guerre :

« La Belgique ne peut voir avec indifférence de telles prétentions, bien qu'elles soient loin d'être accomplies. Autre chose doit être pour nous, au point de vue stratégique, que Maestricht appartienne isolé à un peuple d'une importance inférieure à la nôtre, placé sur la rive gauche de la Meuse, et qui atteint déjà notre frontière sur tant d'autres

---

<sup>42</sup> MAEB, CP, Confédération germanique, IV, Briey (Francfort) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 7 août 1848.

<sup>43</sup> « Assurément, nous ne pouvons voir avec indifférence un projet tendant à porter atteinte à des arrangements qui forment la base de notre existence politique ; car, méconnus sur un point, ils courraient bientôt le risque de l'être sur tous et nous arriverions ainsi à être privés, en fait comme en droit, de toute garantie positive ». D'Hoffschmidt (Bruxelles) aux principales légations belges, le 16 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 381, p. 222-223.

<sup>44</sup> Les fortifications de Ruremonde ont été détruites au XVIII<sup>e</sup> siècle. Nothomb, ministre de Belgique à Berlin à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 9 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 404, p. 201-202 ; BANNING (E.), *Les traités de 1815 et la Belgique...*, p. 47-48.

points mal défendus, autre chose de la voir entre les mains d'un peuple de 45 millions d'habitants, qui peut en faire une tête de pont, y établir une place d'armes et y accumuler un matériel de siège immense, dont Liège pourrait être la première victime. La Meuse ne serait plus pour nous, elle serait contre nous, et un jour suffirait pour transporter devant Hasselt, Saint-Trond ou Tirlemont, assez de mortiers, de bombes pour faire ouvrir immédiatement des portes que la garde civique pourrait défendre plusieurs jours si l'ennemi n'avait pas recours à de tels moyens. Si Maastricht devient place d'armes allemande, notre neutralité ne sera-t-elle pas terriblement menacée ? »<sup>45</sup>

La question suscite dans la presse ou dans les dépêches diplomatiques des considérations intéressantes. Le *Journal du Limbourg*, farouchement opposé aux visées de l'Assemblée de Francfort, considère que le transfert est impossible dès lors que l'on se place sur le plan militaire. La Hollande ne peut pas en effet envisager de céder le pays de Limbourg tout en gardant les deux forteresses de Venlo et Maastricht : « (...) elle n'y a aucun intérêt ; ce serait pour elle une charge énorme sans compensation aucune »<sup>46</sup>. Le Baron Willmar, ministre de Belgique à La Haye, pense lui aussi que la place de Maastricht constitue un enjeu énorme en cas de négociations mais il reste dubitatif sur la possibilité d'un transfert : « S.M. Guillaume II tient trop, d'un autre côté, à ses idées ou ses illusions de Puissance militaire pour que l'idée de sacrifier Maastricht ait pu lui venir, comme elle est venue à beaucoup de personnes du pays et surtout de Maastricht même (...) »<sup>47</sup>. Une autre solution, si transfert il doit y avoir, serait de neutraliser Maastricht. Dans ce cas, « ni la Belgique, ni la France ne pourraient élever aucune objection contre le démantèlement de Maastricht mais il n'en serait pas de même de l'Angleterre qui doit désirer que Maastricht subsiste comme boulevard de l'Allemagne contre la France »<sup>48</sup>. Dans cette question, la Belgique reste particulièrement attentive au positionnement des Puissances garantes du traité de 1839, Puissances auxquelles le Roi des Pays-Bas a d'ailleurs fait appel pour faire respecter ses droits. La Russie se déclare carrément hostile au projet<sup>49</sup>. La Prusse n'évacue pas la possibilité d'une négociation, ce qui suscite immédiatement certaines craintes du côté belge à propos de la solidité des garanties données en 1839 par les grandes Puissances desquelles dépend sa propre sécurité<sup>50</sup>. Toutefois, la Belgique est quelque peu rassurée lorsqu'elle reçoit les textes des notes prussiennes et autrichiennes, quasi identiques en substance, où les deux Puissances affirment chacune

---

<sup>45</sup> Briey (Francfort) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 7 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 398, p. 196-197 ; HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849...*, p. 412.

<sup>46</sup> *Journal du Limbourg*, 22 juillet 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 365, p. 165.

<sup>47</sup> Willmar, ministre de Belgique à La Haye à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 14 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 416, p. 220.

<sup>48</sup> *Ibidem*.

<sup>49</sup> Comte O'Sullivan de Grass, ministre de Belgique à Vienne à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 10 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 407, p. 203-206.

<sup>50</sup> Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 22 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 424, p. 231-232.

respectivement qu'elles entendent bien régler la question dans le strict respect des traités existants. Si leur application peut parfois offrir matière à des interprétations diverses, toute modification des transactions de 1839 ne pourra se faire que « moyennant un arrangement conclu de gré à gré »<sup>51</sup>.

Le problème est que deux versions s'affrontent sur le sens à donner aux traités. Du côté hollandais, les juristes considèrent que les prétentions allemandes sont complètement illégitimes. Selon ces derniers, le Limbourg n'est allemand qu'en vertu des traités de 1839. A l'époque, l'alternative a été laissée au Roi des Pays-Bas de posséder ce territoire soit en sa qualité de Grand-Duc de Luxembourg, soit pour être réuni à la Hollande. Guillaume I<sup>er</sup> ayant opté pour la seconde alternative, la partie du Limbourg réunie à la Hollande fut érigée en Duché et Guillaume I<sup>er</sup> demanda d'accéder avec ce Duché hollandais à la Confédération germanique en remplacement des parties de territoire cédées à la Belgique dans le Grand-Duché de Luxembourg. Ces dispositions ont été reconnues par la Diète germanique dans sa séance du 5 septembre 1839. La Confédération germanique, par l'organe de la Diète, a donc reconnu l'existence du Duché de Limbourg comme faisant partie de la Hollande et comme étant soumis au même régime, sauf les obligations résultant de ses rapports fédéraux. Si l'Assemblée nationale de Francfort désire revenir sur les traités, si elle se prétend propriétaire de tous les Etats qui font partie de la Confédération, qu'elle revendique donc le Luxembourg cédé à la Belgique. Son titre sur le Luxembourg est ancien, son titre sur le Limbourg est nouveau et résulte de traités qu'elle-même remet en question. Car si ces traités sont déclarés caducs, le Limbourg n'est plus allemand ; il redevient, comme en 1830, province du Royaume des Pays-Bas et il reste alors à trancher la question du Luxembourg avec la Belgique<sup>52</sup>.

Si le ministère belge des Affaires étrangères semble rassuré sur la position prussienne à l'égard des traités de 1839, les renseignements que Nothomb envoie de Berlin sont plus alarmistes et signalent le risque d'un ralliement possible des Etats secondaires de l'Allemagne aux prétentions de l'Assemblée de Francfort. Ainsi von der Pforden, ministre des Affaires étrangères de la Saxe Royale, insiste lourdement sur les termes de l'échange de 1839 entre la Belgique et les Pays-Bas. Selon lui, les territoires limbourgeois provenant de l'échange avec la Belgique ont acquis un caractère germanique du fait de la transaction. Il ne s'agit donc pas

---

<sup>51</sup> O'Sullivan de Grass (Vienne) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 30 août 1848, DE RIDDER 3, doc. n° 429, p. 246.

<sup>52</sup> *Journal du Limbourg*, 22 juillet 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 365, p. 165 ; O'Sullivan de Grass (Vienne) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 10 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 407, p. 205-206.

de contester à la Belgique la possession du « Luxembourg wallon », qui est une affaire classée, mais d'assurer dans la pratique la compensation qu'on a accordée à la Confédération germanique en 1839 dans le Limbourg. Le ministre de Saxe se veut même plus précis et remonte aux considérations qui ont présidé à la formation du Duché de Limbourg. Il existe certes des territoires limbourgeois qui revenaient de droit à la Hollande, d'après le *postliminium* de 1790 : Venlo par exemple. En revanche, d'autres comme Ruremonde, d'après le même *postliminium*, ne lui revenaient pas et étaient cédés par la Belgique en compensation du Luxembourg wallon<sup>53</sup>. Et von der Pforden d'insister sur le fait que Guillaume II a consenti en avril 1848 à faire élire dans ce Duché deux députés à l'Assemblée nationale de Francfort, ce qui prouve bien que les territoires provenant de l'échange n'ont pas perdu leur caractère germanique<sup>54</sup>.

Comme d'habitude, la position anglaise fait figure d'exception. La frilosité de la Grande-Bretagne, répugnant à s'immiscer dans cette affaire<sup>55</sup> appelle à notre avis le raisonnement suivant : soit Londres s'ingénie à ne pas traiter la question car ce serait reconnaître *de facto* une certaine forme de légitimité à l'Assemblée de Francfort ; soit Londres n'entend pas faire pression contre la possession de Maastricht par les Allemands puisqu'elle ne remet pas fondamentalement en cause le principe d'une Barrière érigée sur la Meuse contre la France. Quoiqu'il en soit, les Pays-Bas regrettent l'isolationnisme anglais et espèrent que la Belgique dont les intérêts dans la question sont soulignés à dessein<sup>56</sup>, pourra faire pression sur l'Angleterre par l'intermédiaire de Léopold Ier dont on connaît les liens intimes avec la Reine

---

<sup>53</sup> « Pour ne pas entrer dans des énumérations, on a dit que le roi Guillaume Ier posséderait les territoires de la rive droite de la Meuse, soit en sa qualité de grand-duc du Luxembourg, *ce qui s'applique à tous les territoires en dehors du postliminium de 1790 et tombe dans l'échange*, soit pour être réunis à la Hollande, *ce qui s'applique à tous les territoires non pas cédés, mais plutôt abandonnés par la Belgique et ayant fait partie de la Hollande en 1790.* » Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 13 septembre 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 445, p. 260-261.

<sup>54</sup> *Idem*, p. 262. En raison de l'agitation démocratique secouant le Limbourg, Guillaume Ier n'avait pas osé s'opposer à l'élection de ces représentants. DE LANNOY (Fleury) (Abbé), *Le Duché de Limbourg et le Parlement de Francfort...*, p. 567.

<sup>55</sup> Le Gouvernement anglais a déclaré à la Chambre des Communes que les renseignements qu'il possédait sur la question du Limbourg ne lui permettaient pas d'apprécier s'il avait le droit d'intervenir dans cette question ni d'ailleurs de se prononcer sur la manière la plus opportune de le faire. Van de Weyer, ministre de Belgique à Londres à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 5 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 392, pp. 189-190.

<sup>56</sup> « On insiste sur l'intérêt que la Belgique elle-même aurait à ce que cette question du Limbourg ne fût pas résolue d'après les vues de l'assemblée de Francfort quoiqu'on n'articule d'autre preuve de cet intérêt que l'inconvénient qu'aurait pour la Belgique un contact immédiat avec le grand empire d'Allemagne. En parlant ainsi, on ne songe pas que ce contact immédiat a lieu déjà le long des provinces de Liège et de Luxembourg, mais que les véritables intérêts politiques et stratégiques pour la monarchie belge sont dans les traités et dans la place de Maestricht ». Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 27 septembre 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 452, p. 470.

Victoria<sup>57</sup>. D'aucuns parlent d'ailleurs aux Pays-Bas d'un mouvement des troupes belges à la frontière du Limbourg que le Gouvernement hollandais considérerait comme un appui supplémentaire dans la sauvegarde de son bon droit<sup>58</sup>. En effet, il s'agit de calmer les sécessionnistes les plus exaltés, prêts à prendre les armes contre le « joug hollandais ». Le Gouvernement néerlandais n'attend d'ailleurs pas l'avis des Puissances pour réagir énergiquement sur le terrain. Il envoie sur place des forces militaires chapeautées par un commissaire extraordinaire<sup>59</sup>. La question du Limbourg perdra en acuité dans le courant du mois de novembre avec le vote par les Etats généraux de la nouvelle constitution néerlandaise qui donne satisfaction à de nombreux griefs limbourgeois. La campagne électorale pour les nouveaux Etats généraux et les luttes de partis mettent un terme aux désirs d'indépendance des députés limbourgeois<sup>60</sup>. Du côté de Francfort, l'on estimait depuis le mois de septembre que la question n'était guère urgente et qu'il valait mieux ne pas froisser les Puissances européennes déjà très réactives à propos de la question des Duchés danois. Toutefois, la nouvelle constitution néerlandaise, votée par les Etats généraux et citant le Limbourg parmi les provinces hollandaises, suscite auprès du Parlement de Francfort un dernier sursaut d'orgueil. Cette assemblée y voit une volonté de préparer subrepticement la sortie du Limbourg de la Confédération germanique<sup>61</sup>. C'est pourquoi elle vote une résolution très ferme le 24 novembre 1848 :

« Le pouvoir central est chargé de protester contre l'introduction de la nouvelle loi fondamentale néerlandaise dans le Duché de Limbourg et de s'y opposer par tous les moyens qui lui paraîtront convenables »<sup>62</sup>.

Le refus de Frédéric-Guillaume IV de ramasser dans la « fange » la couronne impériale offerte par le Parlement de Francfort provoque un sursaut d'agitation en Westphalie et dans les provinces rhénanes en mai 1849. Le chef de cabinet du Gouvernement néerlandais Lightenvelt se souvient alors des troubles qu'ils avaient déjà dû résorber *manu militari* l'année précédente. D'accord avec Guillaume III, il propose à la Belgique d'établir sur la Meuse un « cordon défensif » commun avec la Hollande en établissant une correspondance directe et

---

<sup>57</sup> *Ibidem*.

<sup>58</sup> Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 18 août 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 420, p. 226.

<sup>59</sup> DE LANNOY (Fleury) (Abbé), *Le Duché de Limbourg et le Parlement de Francfort...*, p. 567.

<sup>60</sup> Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 16 novembre 1848, DE RIDDER 3, II, doc. n° 470, p. 290-292 ; HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849...*, p. 412-413 ; DE LANNOY (Fleury) (Abbé), *Le Duché de Limbourg et le Parlement de Francfort...*, p. 577.

<sup>61</sup> DE LANNOY (Fleury) (Abbé), *Le Duché de Limbourg et le Parlement de Francfort...*, p. 577-578.

<sup>62</sup> Citée in *Luxemburg and Limburg*. Books prepared under the Direction of the Historical Section of the Foreign Office (n° 27), London, H.M. Stationery Office, 1920, p. 36.

discrète entre les commandants de Maastricht et de Liège<sup>63</sup>. A nouveau, la Belgique se montre très soucieuse de ne pas alerter les Puissances voisines par des mesures militaires qui pourraient être interprétées comme un geste offensif en contradiction avec sa neutralité. Lorsque la réponse très modérée et courtoise de la Belgique parvient à La Haye, les esprits se sont calmés. On ne songe plus qu'à surveiller les transfuges en échelonnant sur les frontières de la Gueldre et du Limbourg des escadrons de cavalerie et en plaçant des canonnières dans le Waal à hauteur de Nimègue<sup>64</sup>. Cependant, l'idée d'une collaboration militaire belgo-hollandaise en cas de danger est désormais acquise. Ainsi, après le décès subit de Guillaume II, le 17 mars 1849 et l'avènement de son fils Guillaume III, Léopold Ier se montre confiant en l'avenir de l'amitié belgo-hollandaise :

« Les deux pays ont tout à gagner par des relations d'une cordiale amitié et n'ont qu'à perdre par une politique contraire. J'avais déjà établi avec Guillaume II de bonnes relations, et je pense que le nouveau règne offrira, sous ce point de vue, des chances favorables. (...) La Hollande et la Belgique, unies pour la défense commune et en bonne amitié, offrent ensemble, avec l'Angleterre, une force assez respectable, et je considère cet ordre des choses comme étant le plus important que l'Angleterre ait à protéger et à conserver sur le continent en Europe »<sup>65</sup>.

Avec la dispersion des membres du Parlement de Francfort et la restauration de la Confédération germanique en 1850, un *modus vivendi* est finalement trouvé entre la Diète et les Pays-Bas sauvegardant les intérêts des deux parties ; la double allégeance du Limbourg est préservée. Cette double allégeance se prolonge jusqu'à la victoire de la Prusse sur l'Autriche à Sadowa en 1866, consacrant la disparition définitive de la Confédération germanique. Lors de la conférence de Londres en 1867, à propos de la question du Luxembourg, les Puissances déclarent que le Limbourg fait désormais intégralement partie des Pays-Bas ; sa connexion avec l'Allemagne est définitivement supprimée<sup>66</sup>. Cependant, avant le règlement définitif de son statut en 1866-1867, la question du Limbourg-Luxembourg continue de diviser l'opinion des diplomates hollandais. Chez certains, l'idée de se débarrasser du Grand-Duché de Luxembourg afin de récupérer une souveraineté de plein droit sur le Limbourg, c'est-à-dire sans ses attaches avec la Confédération germanique, est très populaire. Des ouvertures sont

---

<sup>63</sup> Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 18 mai 1849, extrait cité dans HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849...*, p. 415.

<sup>64</sup> Lettres de Willmar (La Haye) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), les 22 et 26 mai 1849, extraits cités dans HUISMAN (M.), *L'incidence de la crise révolutionnaire de 1848-1849...*, p. 417.

<sup>65</sup> Lettre de Léopold Ier (Laeken) à Van de Weyer (Londres), le 25 mars 1849, reproduite dans BRONNE (Carlo), *Lettres de Léopold Ier...*, p. 280.

<sup>66</sup> *Luxemburg and Limburg...*, p. 36.

proposées dans ce sens à la Belgique en 1851. Mais comme elles sont initiées à l'insu de Guillaume III, elles resteront finalement lettre morte<sup>67</sup>.

Il faut dire que l'antique forteresse continue de susciter un vif intérêt sur le plan militaire. L'avènement du second Empire réactive en effet dans les cours européennes la crainte d'une expansion française hors de ses frontières. A ce titre, la Prusse continue de considérer Maastricht comme un élément essentiel de sa propre défense. D'un autre côté, la politique défensive belge s'oriente beaucoup plus naturellement à l'époque vers la garantie des Puissances du Nord. Nous avons d'ailleurs vu plus haut que des contacts discrets entre Léopold Ier et Frédéric-Guillaume IV ont eu lieu au début de l'année 1853. Dans sa correspondance, le Souverain belge définit précisément la trouée du Limbourg comme la position défensive idéale d'une armée belgo-prussienne en cas de guerre avec la France. L'armée belge appuyée sur Anvers et la ligne du Démer serait flanquée sur la Meuse inférieure par une armée prussienne qui pourrait s'appuyer sur Maastricht et la seconde ligne des forteresses néerlandaises<sup>68</sup>.

Or quelques mois plus tard, le 30 novembre 1853, le général Willmar ministre de Belgique à La Haye rapporte que des rumeurs circulent dans la presse concernant le désarmement partiel de la place de Maastricht, notamment à propos du transfert d'un certain nombre de bouches à feu vers l'arsenal de Delft<sup>69</sup>. Ces rumeurs sont confirmées peu après. Le ministre de Belgique a eu l'occasion de s'entretenir avec un officier général de l'artillerie qui s'est exprimé sur la piètre valeur de la place, « dominée par des points d'où l'artillerie à grande portée moderne pourrait l'ouvrir »<sup>70</sup>. Willmar indique en outre que la réduction de l'armement de Maastricht n'est contestée par personne aux Pays-Bas<sup>71</sup>. *La Vedette du Limbourg* du 28 janvier 1854 confirme qu'à partir du mois de mai, la garnison sera réduite à deux bataillons, un escadron et quatre-vingts artilleurs. Selon le journal, des rumeurs circulent concernant une éventuelle cession à la Belgique. En réalité, outre les progrès de l'artillerie de siège au cours des dernières années, la forteresse réclame des effectifs considérables pour être efficacement

---

<sup>67</sup> Sur ces ouvertures, voir DISCAILLES (E.), *Trois dates de l'histoire du Grand-Duché de Luxembourg, 1839, 1851, 1867*, Bruxelles, Hayez, 1907.

<sup>68</sup> MAEB, IND, I, Lettre de Léopold Ier à Frédéric Guillaume IV, le 8 février 1853.

<sup>69</sup> MRA, Fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5, Willmar (La Haye) à de Brouckère, ministre belge des Affaires étrangères (Bruxelles), le 30 novembre 1853.

<sup>70</sup> MRA, Fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5, de Brouckère au général Anoul ministre belge de la Guerre, Bruxelles, le 9 janvier 1854.

<sup>71</sup> *Ibidem*.

défendue. Ces effectifs, le Gouvernement des Pays-Bas préfère les employer à la protection du cœur du pays<sup>72</sup>.

Avant même d'obtenir une confirmation officielle par voie diplomatique, le ministre belge de la Guerre se montre dès le mois de décembre vivement préoccupé par les rumeurs d'amoindrissement de la garnison de Maastricht. Il comprend bien que la décision néerlandaise puisse être justifiée par le fait que la place est grandement excentrée : « (...) dans une guerre défensive, comme on a derrière elle Venlo et les places de la Basse-Meuse, son intérêt est un objet secondaire »<sup>73</sup>. En revanche pour la défense du territoire belge, Maastricht revêt un intérêt considérable :

« Pour nous, Maastricht n'est ni trop en avant, ni trop en arrière : elle est au point précis où nous pouvons la désirer. Elle est d'une manière remarquable dans le système de nos forteresses ; elle forme vers notre gauche un point d'appui respectable pour nos lignes de défense en avant d'Anvers, et elle couvre et facilite en outre, l'arrivée des secours par la frontière de l'Est. Sans elle, notre ligne du Démer est incomplète et, dans bien des cas, la jonction des troupes prussiennes avec les nôtres, une opération des plus précaires. (...) Mon opinion est, en conséquence, qu'il ne faut rien négliger pour y faire maintenir en tout temps, une garnison suffisante, un matériel de beaucoup supérieur à celui qu'il s'agit d'y laisser, en un mot, pour qu'elle soit préparée sous tous les rapports à remplir dignement (...) la mission que sa position lui assigne... »<sup>74</sup>.

Le ministre des Affaires étrangères suggère à son collègue de la Guerre de chercher dans ses propres archives pour vérifier si les Pays-Bas ne sont pas tenus, en vertu des traités de 1815, de maintenir une certaine quantité d'hommes et de matériel à Maastricht dans le cadre du renouvellement de la Barrière contre la France après la campagne des Cent-jours<sup>75</sup>. Les espoirs du ministre sont néanmoins déçus car si l'article 3 du traité de la Barrière stipule bien que les Pays-Bas doivent toujours entretenir un corps de 30 à 35.000 hommes, la répartition de ces troupes est laissée à la libre appréciation du Gouvernement des Pays-Bas. Néanmoins la participation de Wellington et des officiers du *Royal Engineer* à l'érection et l'entretien de la nouvelle Barrière dressée face à la France laisse supposer au ministre que la correspondance entre Londres et La Haye renferme sans doute des stipulations particulières

---

<sup>72</sup> *La Vedette du Limbourg*, le 28 janvier 1854, coupure de presse dans MRA, fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5.

<sup>73</sup> MRA, Fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5, Anoul à de Brouckère, Bruxelles, le 14 décembre 1853.

<sup>74</sup> *Ibidem*.

<sup>75</sup> MRA, Fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5, de Brouckère à Anoul, Bruxelles, le 9 janvier 1854.

concernant Maastricht. C'est pourquoi il suggère au ministre des Affaires étrangères d'entreprendre une démarche à Londres pour obtenir si possible des informations adéquates afin de faire pression sur les Pays-Bas<sup>76</sup>. Il est vraisemblable que cette démarche n'a jamais été faite ou du moins n'a pas abouti. Le 16 mai 1854, un rapport du commandant de la Lieutenance de Gendarmerie de Tongres vient définitivement confirmer les craintes belges. Le rapport indique que depuis le 1<sup>er</sup> mai, d'importants détachements d'hommes et de matériel ont quitté la place de guerre. La garnison ne compte plus désormais que 1000 à 1200 hommes<sup>77</sup>.

En vérité, la Belgique n'est pas la seule à s'inquiéter du changement effectué dans le système défensif des Pays-Bas. D'après le général Willmar, le ministre de Prusse à La Haye semble lui-même très préoccupé de l'affaiblissement d'une forteresse considérée comme partie intégrante de la défense de la Confédération<sup>78</sup>. Et de fait, dans le courant du mois de décembre 1853, le ministre prussien des Affaires étrangères Otto von Manteuffel s'active pour tenter d'éviter le départ de la garnison. A Berlin, l'on considère que l'affaiblissement de Maastricht constituera une perte sèche pour le système défensif de l'Allemagne du Nord. Dans un rapport du 17 décembre 1853, Manteuffel conseille à Bismarck, représentant prussien auprès de la Confédération, d'opérer discrètement une démarche commune auprès des Pays-Bas avec le représentant autrichien Prokesch<sup>79</sup>.

Bismarck va chercher à résoudre la question par une manœuvre habile en liant la question de Maastricht à celle de la forteresse de Luxembourg. En effet, depuis le traité du 8 novembre 1816 entre la Prusse et les Pays-Bas, renouvelé par le traité des XXIV articles de 1839, la Prusse fournit les trois quarts de la garnison de la forteresse qui doit compter au minimum 7000 hommes en temps de guerre. En théorie, les Pays-Bas fournissent le quart restant. En théorie car la Prusse est assez jalouse de l'homogénéité de la garnison de la forteresse si bien que depuis 1839, malgré leur droit théorique de garnison, les soldats luxembourgeois ont toujours été cantonnés à l'extérieur de la forteresse : à Echternach pour l'infanterie, à Diekirch pour la cavalerie et à Ettelbrück pour l'artillerie. Les officiers luxembourgeois se plaignent

---

<sup>76</sup> MRA, Fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5, Anoul à de Brouckère, Bruxelles, le 25 janvier 1854.

<sup>77</sup> MRA, Fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5, Rapport du commandant de la Lieutenance de Tongres, le 16 mai 1854.

<sup>78</sup> MRA, Fonds Fortifications, XXIX. MAASTRICHT, dossier n° 5, Willmar (La Haye) à de Brouckère (Bruxelles), le 30 novembre 1853.

<sup>79</sup> POSCHINGER (Dr. Ritter von), *Preußen im Bundestag. Documente der K. Preuß. Bundestags-Gesandtschaft (1851-1859)*, IV, Leipzig, Verlag von S. Hirzel, 1884, p. 169.

par ailleurs régulièrement des conditions de logement, notamment à Echternach<sup>80</sup>. Or fin de l'année 1853, le Gouvernement des Pays-Bas émet précisément une demande auprès de Berlin pour que les 1602 soldats luxembourgeois du IXe corps d'armée fédéral soient autorisés à être intégrés en temps de guerre à la garnison de Luxembourg. Bismarck, ministre plénipotentiaire à la Diète de Francfort, s'entretient de cette question avec Scherff, représentant luxembourgeois à Francfort<sup>81</sup>. Bismarck reconnaît qu'en temps de guerre, le maintien du contingent luxembourgeois en dehors de la forteresse n'est guère pratique tant sur le plan logistique que financier. Il oppose néanmoins un refus à la demande des Pays-Bas en faisant valoir auprès de Scherff l'importance pour la Prusse de conserver l'homogénéité de la garnison. Consulté sur cette affaire, le gouverneur prussien à Luxembourg von Wedell propose à Bismarck de faire d'une pierre deux coups en suggérant aux Pays-Bas en guise de « compensation » un transfert des troupes luxembourgeoises dans la forteresse de Maastricht : « ... la Confédération gagnerait ainsi un très important point de passage sur la Meuse »<sup>82</sup>. Lorsqu'il s'ouvre à Scherff de cette idée, Bismarck doit vite déchanter. Le représentant luxembourgeois fait valoir au diplomate prussien que son Souverain Guillaume III désire par-dessus tout tenir la Confédération germanique éloignée du Limbourg et qu'il n'acceptera jamais un tel marché<sup>83</sup>.

Dans un rapport du 21 janvier 1854, Bismarck revient sur l'intérêt stratégique des forteresses limbourgeoises de Venlo et Maastricht qui sont susceptibles de former des « enclaves étrangères » dans la défense de la Confédération si les Pays-Bas restent neutres. Bien conscient de la politique ondoyante de La Haye à l'égard de Berlin, Bismarck indique cyniquement que l'intérêt de conserver une forte garnison à Maastricht dépend aussi des bonnes dispositions néerlandaises à l'égard de la Prusse. Si dans une crise, les Pays-Bas prenaient le parti de leur adversaire, l'intérêt prussien est alors que Maastricht soit faiblement occupée<sup>84</sup>. Bismarck indique finalement à Manteuffel le 25 janvier 1854 que la démarche auprès des Pays-Bas concernant Maastricht a peu de chance d'aboutir. D'abord parce que

---

<sup>80</sup> SPANG (Paul), *Une conséquence du Traité de Londres de 1867 : la réforme de la Force armée luxembourgeoise*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XIX, 1967, 1, p. 57.

<sup>81</sup> HAAG (Emil), *Bismarck und Luxembourg während der fünfziger Jahre*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXII, 1970, 4, p. 419.

<sup>82</sup> Les propos de Wedell sont rapportés en note de bas de page dans POSCHINGER (Dr. Ritter von) (éd.), *Bismarck und der Bundestag, Neue Berichte aus Frankfurt a. M. 1851 bis 1859*, Berlin, Trenwendt, 1906, p. 158.

<sup>83</sup> Lettre de Bismarck (Francfort) à Wedell (Luxembourg), le 8 janvier 1854, reproduite dans POSCHINGER (Dr. Ritter von) (éd.), *Bismarck und der Bundestag, Neue Berichte...*, p. 155-159.

<sup>84</sup> Lettre de Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 21 janvier 1854, reproduite dans POSCHINGER (Dr. Ritter von) (éd.), *Bismarck und der Bundestag, Neue Berichte...*, p. 172-176.

dans le contexte explosif de la question d'Orient, une démarche diplomatique austro-prussienne trop appuyée risquerait d'éveiller inmanquablement les susceptibilités françaises. Ensuite parce que le représentant autrichien lui-même, quoique désireux selon Bismarck d'agir dans le sens des intérêts défensifs allemands, objecte que même avec l'aval néerlandais, la Confédération germanique n'accepterait jamais de faire de Maastricht une forteresse fédérale<sup>85</sup>.

En définitive, le 17 novembre 1856, Guillaume III renouvelle le traité de 1816 en y apportant des modifications favorables à la Prusse. Le traité de 1856 avalise la présence unique de soldats prussiens dans la forteresse<sup>86</sup>. Quelques années plus tard, le lien ténu qui attache encore le Souverain à la Confédération germanique ne sera pas sans causer une position relativement inconfortable aux Pays-Bas lors de la guerre franco-autrichienne de 1859. La possible participation de la Confédération germanique aux côtés de l'Autriche soulève l'hypothèse de l'envoi du contingent fédéral limbourgeois alors que les Pays-Bas souhaitent rester neutres dans le conflit<sup>87</sup>. En 1867, Guillaume III profite de la disparition définitive de la Confédération germanique et du démantèlement consécutif de la forteresse de Luxembourg pour sanctionner également le démantèlement définitif de la place de Maastricht par décret royal du 29 mai 1867. Depuis longtemps déjà, la position excentrée de la forteresse, gourmande en hommes et en matériel, n'entraîne plus en adéquation avec la nouvelle concentration de la défense des Pays-Bas en arrière de ses zones inondables<sup>88</sup>.

Une des conséquences pratiques du traité de Londres de 1867 réside dans le rapprochement de la Belgique et des Pays-Bas sur le plan diplomatique. La crainte d'une conflagration européenne après l'incident des chemins de fer franco-belges de 1869 conduit même à la fin de l'année à des conversations informelles entre le ministre belge de la Guerre le général Renard et quelques hauts officiers néerlandais. Les Pays-Bas fournissent notamment à la

---

<sup>85</sup> Lettre de Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 25 janvier 1854, reproduite dans POSCHINGER (Dr. Ritter von) (éd.), *Preussen im Bundestag...*, IV, p. 169.

<sup>86</sup> HAAG (Emil), *Bismarck und Luxembourg während der fünfziger Jahre*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXII, 1970, 4, p. 419

<sup>87</sup> TAMSE (C.A.), *Nederland en België in Europa (1859-1871). De zelfstandigheidspolitiek van twee kleine staten*, Den Haag, M. Nyhoff, 1973, p. 30 ; SPANG (Paul), *Une conséquence du Traité de Londres de 1867...*, p. 60-61.

<sup>88</sup> MORREAU (L.J.), *Bolwerk der Nederlanden. De vestingwerken van Maastricht sedert het begin van de 13e eeuw*, Assen, Van Gorcum, 1979, p. 316 ; SPANG (Paul), *Une conséquence du Traité de Londres de 1867...*, p. 62-64 ; DE ROO VAN ALDERWERELT (J.K.H.), *Nederlandsche troepen voor het Duitsche Bondsleger. Kort overzicht van de Luxemburg-Limburgsche en de Limburgsche bondscontingenten (1816-1867)*, in *De militaire spectator*, 1936, p.393-398.

Belgique des informations sur les conséquences de leur nouveau système défensif de concentration. Ces conversations ont lieu à l'insu de la France et de l'Allemagne mais n'aboutissent à aucun accord formel. Les fortifications d'Anvers comme les fortifications néerlandaises mobilisent un grand nombre d'hommes et laissent peu d'initiative aux deux petites armées pour une collaboration éventuelle<sup>89</sup>.

## **C. L'axe ferroviaire Escaut – Meuse – Rhin et le corridor du Limbourg**

### **1. Introduction : le « Rhin de fer » et la genèse du réseau belge**

Les premiers projets en vue de l'établissement d'une « route en fer » en Belgique découlent des conséquences de 1830. Au lendemain de la révolution, la situation du port d'Anvers en concurrence directe avec Rotterdam et Amsterdam est particulièrement préoccupante pour les milieux politiques et économiques du royaume. Il est devenu vital pour l'économie anversoise, afin de ne pas tomber dans la dépendance des voies d'eau hollandaises pour ses exportations vers l'Allemagne, de créer une voie de communication directe Anvers – Cologne. En effet, après des siècles de stagnation économique due à la fermeture de l'Escaut, après les conséquences funestes pour son commerce de l'épopée napoléonienne, Anvers avait connu sous la maison d'Orange une véritable renaissance économique. Si cette renaissance est largement due à l'accroissement du marché intérieur belge en pleine révolution industrielle, elle est aussi liée au trafic de transit que la métropole assure en direction de l'Allemagne<sup>90</sup>. C'est pourquoi Anvers réclame la création du « Canal du Nord », qui relierait les bassins de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin<sup>91</sup>.

Selon les cours de « géopolitique » donnés par le Baron Lambermont, directeur de la Politique au ministère des Affaires étrangères, au futur Roi des Belges le Prince Albert, le projet n'est d'ailleurs pas nouveau et a déjà suscité par le passé l'intérêt des ingénieurs habsbourgeois étant donné le caractère favorable de la topographie entre le bassin de l'Escaut et celui du

---

<sup>89</sup> MAEB, CP Pays-Bas, XVI, doc. n° 56, Van der Straten Ponthoz (La Haye) à Van der Stichelen, le 20 décembre 1869 ; TAMSE (C.A.), *Nederland en België in Europa (1859-1871)*..., p. 315.

<sup>90</sup> « En 1829, huit établissements se chargeaient du transport des marchandises par les eaux intérieures et le Rhin et un navire de 100 tonneaux était expédié chaque jour vers les grands marchés rhénans. Les statistiques marquent les progrès réalisés en dix ans : en 1819, Anvers expédiait vers Cologne 52.784 centner ; en 1828, 186.719 alors que Rotterdam n'en expédie plus que 148.619 au lieu de 157.714 ». DEMOULIN (Robert), *Guillaume Ier et la transformation économique des provinces belges (1815-1830)*, Liège, ULG, Faculté de Philosophie et Lettres, 1938, p. 338-339.

<sup>91</sup> DEMOULIN (Robert), *Guillaume Ier*..., p. 344.

Rhin : Anvers n'est qu'à 183 kilomètres d'Uerdingen sur le Rhin et la contrée qui sépare les deux localités est plate, presque sans relief et ne présente guère d'autre obstacle que la traversée de la Meuse. Dès 1518 sous Charles Quint, un « Canal du Nord » est projeté par le Démer, la Gette et la Mehaigne. Quelques années plus tard, une jonction plus directe est proposée par le Démer et le Geer mais les troubles du règne de Philippe II en ajournent l'exécution<sup>92</sup>. Les travaux sont finalement commencés sous le règne des Archiducs Albert et Isabelle mais ils sont abandonnés à la paix de Westphalie en 1648. En 1805, Napoléon décide de réhabiliter le projet. Sous la houlette impériale, les travaux sont entamés en 1808 sur la presque totalité du parcours mais les événements politiques qui suivent viennent y mettre un terme<sup>93</sup>. Durant les quinze années de règne de Guillaume Ier, le canal Meuse – Escaut est régulièrement réclamé par les Anversois mais la concurrence française est encore trop fraîche dans les esprits. Divers spécialistes consultés par le Commissariat général de la Guerre sur l'utilité stratégique de cette liaison, rappellent ainsi à plusieurs reprises au cours de l'année 1825 que le projet de canal commencé sous l'Empire n'avait pour but que de ruiner la République batave au profit d'Anvers. Malgré ces réticences des milieux militaires, Guillaume Ier finit par accorder une certaine importance au projet qu'il décide de faire étudier et, en 1829, les travaux commencent. Ils sont interrompus un an plus tard par la révolution belge<sup>94</sup>.

Alors que l'on discute toujours à Londres du statut futur de la Belgique, les milieux économiques anversois s'activent pour que le projet ne soit pas enterré. Le comité d'industrie et de commerce de la province d'Anvers souligne, dans un rapport de février 1831, la nécessité d'obtenir de la Hollande la garantie de liberté de navigation par les eaux intérieures entre le Rhin et l'Escaut. Cependant, pour contourner le manque de bonne volonté prévisible de la Hollande dans ce dossier, le comité réclame que le Gouvernement s'occupe dès à présent de l'établissement d'un canal Escaut – Meuse – Rhin<sup>95</sup>. Entretemps, deux initiatives liégeoises entrent en concurrence avec le projet anversois. Le 15 novembre 1830, le comité d'agriculture, d'industrie et de commerce de la ville de Liège, nouvellement créé, transmet au

---

<sup>92</sup> *Précis historique sur la construction des chemins de fer en Belgique*, in *Annales des travaux publics de Belgique*, I, Bruxelles, 1843, p. 24.

<sup>93</sup> MAEB, Conférences du Baron Lambermont avec le Prince Albert, III, doc. n° 18 : Projet de canal d'Anvers au Rhin ; HARSIN (Paul), *Les projets de jonction de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin du 16<sup>e</sup> au 19<sup>e</sup> s.*, in *Annales de la Société scientifique de Bruxelles*, 51, 1931, p. 135-158.

<sup>94</sup> DEMOULIN (Robert), *Guillaume Ier...*, p. 344.

<sup>95</sup> STENGERS (Jean), *Léopold Ier et le chemin de fer d'Anvers au Rhin*, dans *Mélanges offerts à G. JACQUEMYNS*, Bruxelles, ULB, institut de sociologie, 1968, p. 581.

Gouvernement provisoire un premier avis portant sur les avantages d'une ligne de chemin de fer à créer entre Anvers et le Rhin. Le mois suivant, de manière totalement indépendante, l'homme d'affaires liégeois Télémaque Michiels, chargé d'affaires auprès de la Diète de Francfort, adresse à Sylvain Van de Weyer une missive abondant dans le même sens. Il revient à la charge de manière plus précise en janvier 1831 auprès du Comte de Celles, vice-président du comité diplomatique. Il est difficile d'établir en définitive qui du comité liégeois ou de Télémaque Michiels est réellement à la source de la prise en considération gouvernementale du projet ferroviaire. Il est certain que les arguments développés par Télémaque Michiels ont fait mouche auprès du ministère des Affaires étrangères, notamment les avantages qui découleraient du chemin de fer pour les régions qui seraient traversées ou desservies par ce dernier : le bassin de Liège d'une part pour lequel Michiels recommande un embranchement et d'autre part les provinces d'Anvers et du Limbourg – Liège<sup>96</sup>. Quoi qu'il en soit, dès le mois de décembre, le principe d'une liaison ferroviaire à créer avec le Rhin fait l'objet d'un examen du comité de l'intérieur du Gouvernement provisoire qui l'approuve et le transmet pour étude à l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Teichmann<sup>97</sup>. Se pose alors la question de savoir quel tracé la « route en fer » empruntera. Le relief exige plutôt que la voie de chemin de fer traverse le Limbourg hollandais et la vallée de la Meuse en aval de Maastricht, entre Maeseyk et Sittard, ceci afin d'éviter le relief des côtes de Meuse beaucoup plus accentué en amont de la ville et la traversée du pays vallonné sis sur la rive est de la Meuse dans le triangle Liège – Maastricht – Aix-la-Chapelle. Les implications politiques du projet sont donc évidentes car pour bénéficier d'un trajet exempt de toute influence hollandaise, les territoires qu'on laisserait à la Belgique du côté du Limbourg doivent rester suffisamment importants. La « route en fer » est réalisable dans le cadre du règlement territorial contenu dans le protocole des XVIII Articles mais la désastreuse campagne des Dix Jours d'août 1831 va remettre tout en question. Malgré les pressions politiques exercées par Sylvain Van de Weyer et le général Goblet à Londres afin de conserver une lanière de communication avec la Prusse par Ruremonde, les Belges n'obtiennent aucune garantie territoriale : en aval de Maastricht, la frontière reste définitivement fixée à la ligne de la Meuse. L'abandon à la Hollande de Venlo et surtout de Maastricht est désormais scellé. Il s'agit en effet de créer contre la France, outre celle de notre neutralité, une seconde Barrière

---

<sup>96</sup> STENGERS (Jean), *Léopold Ier...*, p. 574-579.

<sup>97</sup> LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges 1830-1913 : genèse du réseau et présentation critique de données statistiques*, Bruxelles, Académie royale des Sciences, des Lettres et des beaux-arts de Belgique, 1995, p. 165-168 ; STENGERS (Jean), *Léopold Ier...*, p. 577-580.

au profit de la Prusse<sup>98</sup>. Cependant les démarches des deux émissaires belges n'ont pas été totalement vaines auprès de Lord Grey et Lord Palmerston qui parviennent à obtenir pour la Belgique une clause de garantie pour la construction d'une « route » ou d'un « canal » à construire dans le canton de Sittard<sup>99</sup> ; cette clause fait l'objet de l'article XII du Traité des XXIV articles<sup>100</sup>. Il est entendu dans le langage diplomatique de l'époque qu'une « route » peut être aussi une « route en fer », c'est-à-dire une ligne de chemin de fer<sup>101</sup>. Les négociateurs de Londres ne jettent donc à la Belgique que quelques miettes pour assurer sa viabilité économique. Par la suite, le Gouvernement des Pays-Bas mettra d'ailleurs toute la mauvaise volonté du monde à reconnaître ce droit de passage à la Belgique, officiellement en se retranchant de façon pointilleuse derrière les termes du traité, officieusement en raison de la concurrence qu'une telle ligne aurait créée au *zeeuws-limburgse spoorweg*, un projet de chemin de fer néerlandais à capitaux anglais reliant le port de Flessingue à Venlo pour concurrencer Anvers<sup>102</sup>.

La liaison directe vers l'Allemagne sans passage par un territoire étranger n'est pas enterrée pour la cause. En effet, entre-temps, les ingénieurs belges Simons et De Ridder, à qui a été confié le projet, ont reconsidéré leur plan et exprimé leur doute concernant le tracé passant par Sittard. Ce tracé ne tient pas compte des besoins économiques du pays qui réclament plutôt un passage du chemin de fer par les centres industriels belges. Qui plus est, les deux ingénieurs font remarquer dans la seconde édition de leur mémoire à l'appui de la ligne tous les

---

<sup>98</sup> NOTHOMB (P.), *Les frontières du Limbourg et du Luxembourg. Lettres inédites de Léopold Ier, J.-B. Nothomb, C. Le Hon*, in *Revue Générale Belge*, mai 1950, p. 43-79.

<sup>99</sup> STENGERS (Jean), *Léopold Ier...*, p. 585-587.

<sup>100</sup> « Dans le cas où il aurait été construit en Belgique une nouvelle route ou creusé un canal qui aboutirait à la Meuse vis-à-vis du canton hollandais de Sittard, alors il serait loisible à la Belgique de demander à la Hollande, qui ne s'y refuserait pas dans cette supposition, que la dite route ou le dit canal fussent prolongés d'après le même plan entièrement aux frais et dépens de la Belgique par le canton de Sittard jusqu'aux frontières de l'Allemagne. Cette route ou ce canal, qui ne pourraient servir que de communications commerciales, seraient construits, au choix de la Hollande, soit par des ingénieurs et ouvriers que la Belgique obtiendrait l'autorisation d'employer à cet effet dans le canton de Sittard, soit par des ouvriers et ingénieurs que la Hollande fournirait et qui exécuteraient, aux frais de la Belgique, les travaux convenus, le tout sans charge aucune pour la Hollande et sans préjudice de ses droits de souveraineté exclusifs sur le territoire que traverseraient la route ou le canal en question ». DE RIDDER 2, p. 385-386.

<sup>101</sup> La Belgique prend d'ailleurs soin de faire préciser à la Hollande la signification du mot « route » lors de la signature du Traité des XXIV articles entre les deux pays en 1839. Rapport de de Theux à la Chambre le 2 mai 1839, in *Moniteur belge*, 3 mai 1839.

<sup>102</sup> Il fut invoqué que le traité ne prévoyait pas de chemin de fer mais une simple route contrairement à ce qui avait été précisé en 1839 et que cette obligation ne s'étendait pas à la construction d'un pont sur la Meuse dangereux d'un point de vue stratégique. La Belgique démontrant l'inanité de ces arguments, le Gouvernement néerlandais continua à ergoter en précisant que l'article XII autorisait bien la prolongation d'une route belge en territoire néerlandais mais que cette route belge n'existait pas encore, ce qui rendait impossible tout engagement de la part du Gouvernement néerlandais. HARTGERINK-KOOMANS (M.), *De corridor door Limburg*, in *Bijdragen voor de geschiedenis der Nerderlanden*, XIX, 1964, p. 220-221.

inconvenients qui résultent d'un passage en territoire étranger : « ...les traités à cet égard sont toujours soit rompus soit exécutés avec mauvaise foi »<sup>103</sup>. Dès le mois de juillet 1831, Simons et De Ridder déposent de nouvelles propositions et le 26 juillet 1831, Teichmann adresse au Roi un rapport qui suggère la réalisation d'un chemin de fer au sud de Maastricht. Quoique rien n'ait encore été décidé définitivement outre-Manche, il est déjà notoire que les accords qui déboucheront de la conférence de Londres seront clairement défavorables à la Belgique. Il est difficile de dire si les deux ingénieurs en ont conscience lorsqu'ils changent leurs plans en juillet. Toujours est-il qu'en sus des avantages économiques du nouveau tracé, ce dernier permettra de pallier l'éventuelle perte de la rive droite de la Meuse au nord de Maastricht. Le chemin de fer proposé se dirige en effet « d'Anvers vers la vallée de la Dyle, passant de celle-ci dans celle du Démer, coupant le col qui sépare le bassin de l'Escaut de celui de la Meuse, suivant le cours du Jaer [Geer], pénétrant par-dessous la montagne de Saint-Pierre jusqu'à la Meuse, en amont d'Eysden et ensuite s'avançant vers Cologne, en laissant Aix-la-Chapelle à la gauche, et s'approchant de Dueren pour prendre la vallée d'un petit affluent du Rhin, qui s'y jette à Cologne même »<sup>104</sup>. Cet itinéraire passe par la région des Fourons et traverse à plusieurs reprises la frontière entre la Belgique et les Pays-Bas sur le point d'être fixée par la conférence de Londres. Tout entier préoccupé par la préservation des intérêts belges au nord de Maastricht et par la nécessité de conserver de ce côté un lien avec la Prusse, Léopold Ier ne prend la mesure du rapport Teichmann que très tard, aux alentours du 10 octobre 1831 ; ce qui explique son subit volte-face à partir de cette date dans sa correspondance avec Londres. Abandonnant ses prétentions sur la ville de Ruremonde définitivement perdue, il va désormais jeter tout son poids diplomatique dans la balance pour rendre possible la construction de la « ligne des Fourons » qu'il considère comme vitale pour l'avenir économique de la Belgique. Le Roi est notamment prêt à céder une partie de territoire belge au nord du Luxembourg<sup>105</sup> en échange de cette toute petite partie du Limbourg à la

---

<sup>103</sup> SIMONS et DE RIDDER, ingénieurs des Ponts et Chaussées, *Description de la route en fer à établir d'Anvers à Cologne en traversant Duffel, Malines, Louvain, Tirlemont, Waremmes, Liège, Verviers, Eupen, Aix-la-Chapelle, Düren et Cologne ; avec embranchement d'Anvers à Lierre, de Malines à Bruxelles, à Termonde et à Gand, de Tirlemont à Namur, etc. Mémoire à l'appui du projet d'un chemin de fer à ornières de fer à établir entre Anvers, Bruxelles, Liège et Verviers, destiné à former la 1<sup>ère</sup> section de la nouvelle route d'Anvers à Cologne*, seconde édition, Bruxelles, Th. Lejeune, 1833, p. 26. Il n'existe pas de source pour l'année 1831 exposant les griefs de Simons et De Ridder concernant le passage par Sittard mais on peut présumer sans risque de se tromper que ce sont les mêmes que ceux exprimés dans la deuxième édition du mémoire des deux ingénieurs parue en mars 1833. LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges 1830-1913 : genèse du réseau et présentation critique de données statistiques*, Bruxelles, Académie royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-arts de Belgique, 1995, p. 165-168.

<sup>104</sup> *Précis historique sur la construction des chemins de fer...*, p. 15

<sup>105</sup> Sans doute dans la région de Vielsalm qui ne jouissait pas d'une très bonne réputation auprès du secrétaire général des Affaires étrangères : « Cette dernière partie du Grand-Duché est presque inculte et n'offre guère de

frontière de la province de Liège comprenant uniquement cinq clochers et la vallée de la Voer dont notre Souverain, dans sa correspondance diplomatique, rend la possession indispensable pour la construction du chemin de fer. Malgré tous ses efforts, Léopold Ier n'obtient même pas ces ultimes concessions<sup>106</sup>.

Qu'à cela ne tienne, à l'impossible nul n'est tenu ; les ingénieurs Simons et De Ridder décident de diviser le projet en deux temps. Le 15 février 1832, la mise en adjudication de la concession du chemin de fer Anvers – Liège est décidée par le conseil des ministres tandis que la jonction Meuse – Rhin reste en suspens. Les deux ingénieurs vont alors consacrer l'essentiel de leur énergie à faire accepter par le Parlement la première section d'Anvers à la Meuse. Afin de convaincre les édiles locaux, de simple ligne directe entre Anvers et le Rhin, le projet évolue progressivement vers le concept de « réseau d'état » desservant des villes intermédiaires : Anvers, Malines, Louvain, Liège et Verviers avec un embranchement vers Bruxelles. Afin de rallier les représentants des Flandres et du Hainaut, deux embranchements Bruxelles – Ostende et Bruxelles – frontière française via Mons sont finalement intégrés au projet<sup>107</sup>. « Par les extensions successives qui lui ont été apportées, le projet initial qui portait simplement sur la réalisation d'une jonction Escaut – Meuse – Rhin, est devenu le plan d'un vaste système de communications, d'un réseau ayant pour centre Malines et se dirigeant vers les quatre points cardinaux »<sup>108</sup>. Les travaux commencent en 1834. La célèbre section Bruxelles – Malines est ouverte la première le 5 mai 1835. Etant donné le grand nombre d'ouvrages d'arts à réaliser dans la vallée de la Vesdre, la section Verviers – Aix-la-Chapelle est achevée en dernier ; elle est pleinement opérationnelle le 24 octobre 1843. Afin de célébrer l'achèvement de la ligne tant désirée reliant le port d'Anvers à Cologne, de colossales festivités seront organisées du 13 au 18 octobre 1843<sup>109</sup>.

Pendant les travaux, la création de cette première liaison vers l'Allemagne suscite davantage de commentaires à caractère politique et économique que militaire. En 1837, Sir G. H.

---

ressource pour communiquer avec l'Allemagne, Saint-Vith et Malmédy (Prusse) étant environnés de marais qui viennent couper les chemins. » Lettre de Jean-Baptiste Nothomb (Bruxelles) à Sylvain Van de Weyer (Londres), 17 octobre 1831 in NOTHOMB (P.), *Les frontières du Limbourg et du Luxembourg...*, p. 77.

<sup>106</sup> STENGERS (Jean), *Léopold Ier...*, p. 588-597.

<sup>107</sup> La seconde édition du mémoire réalisé par les deux ingénieurs à l'appui du projet insiste lourdement sur les intérêts économiques du pays. SIMONS et DE RIDDER, *op.cit.*

<sup>108</sup> LAFFUT (M.), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 187.

<sup>109</sup> LAMBOU (M.), *Le chemin de fer, facteur de développement de la région liégeoise depuis 1838*, in MARGANNE (R.) (dir.), *Le Rail passe par Liège. Du remorqueur au TGV*, Liège, GTF, 1988, p. 41 ; LAFFUT (M.), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 194 ; MERENNE (E.), *L'implantation du réseau ferroviaire belge dans la région située au sud du sillon Sambre-et-Meuse*, in *Cahiers de Clio*, n° 26/1971, p. 63.

Seymour, ambassadeur anglais à Bruxelles, suivant de très près la crise entre la Belgique et la Prusse à propos des forteresses belges dans le Limbourg, note à deux reprises que si la Prusse emploie un ton ferme dans cette question militaire, elle ne courra pas pour autant le risque de provoquer une rupture diplomatique en raison de ses intérêts économique et politique supérieurs. Économiquement, la Prusse ne peut se permettre de couper l'herbe sous le pied à la ligne Anvers – Cologne dont elle vient à peine de décider la construction<sup>110</sup>. Politiquement, elle ne peut se permettre de mécontenter ses provinces rhénanes désireuses d'entretenir de bonnes relations économiques avec la Belgique<sup>111</sup>. Après 1839, une fois que le statut international de la Belgique est définitivement fixé, des conversations ont lieu régulièrement entre la Belgique et le *Zollverein* sur leurs tarifs douaniers respectifs. L'ouverture prochaine du chemin de fer Anvers – Cologne ouvre des perspectives commerciales intéressantes pour les produits métallurgiques belges puisque la ligne permettra à la fois d'ouvrir des débouchés nouveaux en Allemagne mais aussi de faciliter le transit par ce territoire vers l'Italie et le cœur de l'Europe. En contrepartie de tarifs préférentiels pour son fer et sa fonte, la Belgique peut offrir au *Zollverein* une « issue vers l'Océan » à moindre frais car certains de ses membres se plaignent justement des droits relativement lourds qui sont perçus sur leurs marchandises transitant par le Rhin. Le port d'Anvers est devenu à ce titre un débouché maritime non négligeable pour la ligue douanière allemande, étant donné la méfiance des villes hanséatiques et du Hanovre à son égard. Toutefois les Gouvernements allemands hésitent encore à céder aux sirènes belges malgré l'activité énergique, dans le sens d'une union douanière, menée par le ministre de Prusse Heinrich von Arnim-Suckow depuis son arrivée à Bruxelles en 1840<sup>112</sup>. Grâce aux relations de Jean-Baptiste Nothomb avec le président de la Chambre de commerce d'Aix-la-Chapelle, Daniel Hansemann, de graves difficultés financières sont surmontées et ainsi la Belgique peut « devenir pour tous les transits la rue de la Madeleine de l'Europe » comme le déclare Jean-Baptiste Nothomb à la Chambre belge<sup>113</sup>.

En janvier 1842, le Roi de Prusse tente par l'entremise de la Reine Victoria et du Baron von Stockmar, le fidèle conseiller de Léopold Ier, d'amener celui-ci à solliciter son adhésion à la

---

<sup>110</sup> Lettre de Seymour (Bruxelles) à Palmerston (Londres), le 4 août 1837, NA – UK, FO 10 / 51.

<sup>111</sup> Lettre de Seymour (Bruxelles) à Palmerston (Londres), le 21 novembre 1837, NA – UK, FO 10 / 52.

<sup>112</sup> SÜETENS (M.), *Histoire de la politique commerciale de la Belgique depuis 1830 jusqu'à nos jours*. Préface de Paul-Henri SPAAK, Bruxelles, Librairie encyclopédique, 1955, p. 29-30 ; VON DER DUNK, (H.), *Der deutsche Vormärz und Belgien : 1830/48*, Wiesbaden, Franz Steiner, 1966, p. 230-239.

<sup>113</sup> GRÜNEBAUM (Kurt), *Jean-Baptiste Nothomb et la construction du chemin de fer vers la Prusse*, in PETIT (R.) (éd.), *Jean-Baptiste Nothomb et les débuts de la Belgique indépendante*, Actes du Colloque international de Habay-la-Neuve (5 juillet 1980), Bruxelles, 1982, p. 148-157.

Confédération germanique<sup>114</sup>. Frédéric-Guillaume en personne vient à Laeken où il est reçu poliment. Il part cependant sans n'avoir rien obtenu. Il n'y a pas si longtemps que Léopold Ier devait subir les reproches émis par la Prusse lors de la question des forteresses de Campine et de la crise d'Orient. Le Souverain belge s'en souvient et en tient quelques griefs à l'encontre de la Prusse<sup>115</sup>. L'union douanière pure et simple paraît d'ailleurs impossible en raison de la neutralité belge. Néanmoins le Gouvernement belge, qui vient de conclure une convention douanière avec la France, décide diplomatiquement, par l'arrêté du 28 août 1842, d'étendre aux produits allemands la concession inscrite dans la convention linière belgo-française en faveur des vins et soieries<sup>116</sup>. Prorogeant à deux reprises cet arrêté en espérant quelque compensation de la part du *Zollverein* et ne voyant rien venir en retour, le cabinet Nothomb décide finalement de supprimer cette concession le 1<sup>er</sup> avril 1844. La Prusse réagit vivement en élevant de 50 % les droits sur les fers étrangers et projette même de lever une taxe supplémentaire sur les fers belges à partir du 1<sup>er</sup> septembre tant que les avantages obtenus précédemment ne lui sont pas à nouveau octroyés. Réponse du berger à la bergère, la Belgique décide de frapper au cœur des intérêts allemands en surtaxant la navigation prussienne à Anvers<sup>117</sup>.

Ce petit incident, bien que fâcheux pour les relations diplomatiques entre les deux pays, a néanmoins le mérite de fixer les intérêts de chacune des parties et conduit en définitive à la conclusion d'un traité commercial le 1<sup>er</sup> septembre 1844. La Belgique obtient une réduction des droits de sortie des laines allemandes et des tarifs préférentiels pour sa fonte et son fer qui lui assurent désormais un avantage net par rapport à la concurrence anglaise. L'Allemagne obtient de son côté la confirmation du régime antérieur pour les vins et soieries et voit surtout son commerce de transit par la Belgique grandement facilité : les bâtiments battant pavillon

---

<sup>114</sup> STOCKMAR (E. von) (Baron), *Memoirs of Baron Stockmar...*, II, p. 78-87.

<sup>115</sup> BRONNE (C.), *Léopold Ier et son temps*, 4<sup>e</sup> édition, Bruxelles, Paul Legrain, 1972, p. 169 ; DE RIDDER (A.), *La Belgique et les Puissances Européennes...*, p. 125-126 ;

<sup>116</sup> La convention linière du 16 juillet 1842. A peine cette convention était-elle conclue qu'on se remettait à négocier pour obtenir mieux. Le cabinet des Tuileries caressait le rêve d'une union douanière franco-belge mais cette union a toujours été considérée comme incompatible avec la neutralité belge par l'Angleterre, l'Autriche, la Prusse et la Russie. D'un autre côté, la perspective d'une union commerciale entre la Belgique et l'Allemagne était repoussée tout aussi énergiquement par le Roi Louis-Philippe qui la considérait comme une « question de guerre et toute la nation [française] y applaudirait ». Lettre de Firmin Rogier (Paris) au Comte de Briey (Bruxelles), le 27 juin 1842, reproduite dans DISCAILLES (E.), *Un diplomate belge à Paris, de 1830 à 1864*, I, Bruxelles, Van Oest et Cie, 1909, doc. n° CXXV, pp. 174-175 ; Lettre de Firmin Rogier (Paris) au Comte de Briey (Bruxelles), le 16 mars 1842, reproduite dans DISCAILLES (E.), *Un diplomate belge à Paris...*, doc. n° CIII, p. 158.

<sup>117</sup> PABST (Kl.), *Jean-Baptiste Nothomb und Deutschland. Die aussen – und wirtschaftspolitische Sicherung der belgischen Unabhängigkeit nach 1839*, in PETIT (R.) (éd.), *Jean-Baptiste Nothomb et les débuts de la Belgique indépendante*. Actes du Colloque international de Habay-la-Neuve (5 juillet 1980), Bruxelles, 1982, p. 120-125.

allemand, à condition qu'ils proviennent directement des ports du *Zollverein*, jouissent maintenant des mêmes droits que les bâtiments battant pavillon belge auxquels ils sont assimilés et les marchandises allemandes expédiées d'Anvers au Rhin sont exemptes de tout droit de transit. Ce traité est accueilli en Prusse, surtout par les milieux économiques rhénans, comme un grand succès commercial et l'on n'hésite pas à déclarer dans certains cercles qu'il s'agit là du premier pas avant l'entrée définitive de la Belgique dans le *Zollverein*<sup>118</sup>. De l'avis du prince de Metternich, il lie les intérêts belges aux intérêts allemands tandis qu'il les éloigne et pour longtemps peut-être de ceux de la France<sup>119</sup>. D'aucuns n'hésitent pas à souligner avec emphase l'aspect politique de ce traité en parlant d'un rapprochement de plus en plus soutenu des deux peuples frères, rapprochement déjà initié l'année précédente par l'union ferroviaire du Rhin à la Meuse et à l'Escaut. Le discours prononcé à Liège par l'ambassadeur prussien, à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer Anvers – Cologne, comportait d'ailleurs des accents très unionistes, von Arnim prophétisant la construction prochaine d'une « seule et même grande Famille »<sup>120</sup>.

Des considérations concernant la ligne de chemin de fer belgo-allemande apparaissent dans la presse française durant la question d'Orient. Durant la virulente campagne de presse française qui suit la prise de Beyrouth en septembre, le *Courrier de la Moselle* du 7 octobre 1840 appelle les généraux à s'emparer militairement de la Belgique : « Le chemin de fer de Cologne à Liège serait achevé dans dix-huit mois ; comment empêcher la Belgique de se jeter dans les bras de l'Allemagne ? Il n'y avait qu'un seul moyen : s'en emparer militairement avant que les Prussiens ne le fissent économiquement...<sup>121</sup> ». Les armements ordonnés par Joseph Lebeau dans le courant du mois d'octobre et le discours du trône du 10 novembre qui témoignent de la volonté belge de faire respecter sa neutralité, provoquent la grogne dans tous les milieux français, chez les partisans de Thiers, chez les catholiques, les légitimistes, les républicains et les bonapartistes. On soupçonne la Belgique de collusion avec l'Allemagne. Le Hon rapporte depuis Paris que l'annonce de l'achèvement prochain de la ligne de Liège au

---

<sup>118</sup> SUTENS (M.), *Histoire de la politique commerciale de la Belgique...*, p. 67-68 ; VON DER DUNK, (H.), *Der deutsche Vormärz und Belgien...*, p. 244.

<sup>119</sup> Lettre du prince de Metternich (Vienne) au Comte de Woyna (Bruxelles), le 30 novembre 1844, citée in DE RIDDER (A.), *Les projets d'union douanière franco-belge et les Puissances européennes (1836-1843)*.- Bruxelles, 1932, p. 140.

<sup>120</sup> VON DER DUNK, (H.), *Der deutsche Vormärz und Belgien...*, p. 244 et p. 250-252.

<sup>121</sup> *Courrier de la Moselle*, 7 octobre 1840, cité in DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 79.

Rhin contribue à entretenir ces rumeurs<sup>122</sup>. Alors qu'à la fin de l'année 1840, la France craint pour ses frontières est et nord, quelques journaux mettent en évidence la nécessité de les couvrir par la construction de grandes lignes de chemin de fer dans ces deux directions. « S'il n'y a pas de chemin de fer de Paris à Lille, le réseau belge devient une puissante machine de guerre offensive au profit de l'Allemagne contre nous. Avec le chemin de fer de Paris à Lille, le réseau belge est pour nous »<sup>123</sup>. En dépit de ces avertissements, il faudra attendre la mi-juin 1846, c'est-à-dire deux ans et demi après l'inauguration de la ligne Anvers – Cologne, pour que le chemin de fer de Paris à Bruxelles entre enfin en activité<sup>124</sup>.

## 2. Le chemin de fer Anvers – Cologne : commentaires du Génie en Prusse et en Belgique

« L'art militaire moderne consiste à porter rapidement sur un point donné, des forces imposantes. Dans le laps de temps qu'un corps prussien emploierait pour se rendre de Magdebourg à Minden ou à Cassel, une armée française partant de Strasbourg, de Metz ou de Bruxelles, peut gagner respectivement Mayence, Coblenz ou Aix-la-Chapelle ; nous subissons, en conséquence, un retard de six journées de marche qui auront souvent une influence décisive sur l'issue d'une campagne. Grâce aux chemins de fer, ce désavantage disparaît, attendu qu'en vingt-quatre heures 150 wagons transporteront une brigade entière de Minden à Cologne, où elle arrivera sans fatigue, avec ses approvisionnements et ses bagages au complet. Imaginons une ligne ferrée, pourvue d'un télégraphe, longeant la rive droite du Rhin, de Mayence à Vesel. Du coup, il devient presque impossible aux Français de franchir le fleuve, car, avant que leur attaque se soit prononcée, ils se heurteraient à une défense établie, à l'endroit voulu, avec des forces supérieures en nombre. Pareilles choses semblent encore étranges ; mais, dans le sein de l'avenir (sic), sommeille en germe un développement des chemins de fer dont les conséquences sont incalculables ». Ce jugement prophétique a été exprimé au mois de mars 1833 par l'industriel et homme politique westphalien Frédéric Harkort dans son ouvrage *Le chemin de fer de Minden à Cologne*<sup>125</sup>. On devine aisément à la lecture d'un tel extrait quelle importance aurait pour la Prusse le prolongement de la ligne de

---

<sup>122</sup> Lettres de Le Hon (Paris) à Lebeau (Bruxelles), les 30 octobre et 19 novembre 1840, citées in DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 99.

<sup>123</sup> *Journal des Débats*, 9 décembre 1840, cité in DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, p. 500.

<sup>124</sup> DESCHAMPS (H.-T.), *La Belgique devant la France de Juillet...*, pp. 497-498.

<sup>125</sup> HARKORT (Friedrich), *Die Eisenbahn von Minden nach Köln*, Brune, Hagen, 1833, extrait cité dans JOESTEN (Joseph) (Dr.), conseiller de Régence, capitaine de la Landwehr, ex-membre de la Direction Royale des chemins de fer de Cologne, *Histoire et organisation militaire des chemins de fer*. Traduit de l'allemand par le lieutenant-Colonel B\*\*\* avec l'autorisation de l'auteur, Paris, Charles-Lavauzelle, s.a, p. 9-10.

Minden à Cologne vers Anvers. Mais le texte de Harkort ne rencontre guère d'écho à l'époque chez ses contemporains<sup>126</sup>.

L'un des premiers textes connus de Moltke sur la politique ferroviaire de la Prusse paraît l'année de l'inauguration de la ligne Anvers – Cologne. Dans cet article du *Deutsche Vierteljahrsschrift* rédigé en 1843, c'est plutôt l'homme politique et l'ingénieur que le stratège qui parle. Moltke ne s'attarde pas sur les avantages militaires des nouvelles lignes créées. Il salue néanmoins la politique ferroviaire de la Belgique comme un modèle du genre sur le continent car le Gouvernement belge a pu imposer la direction des principaux axes économiques du pays à l'aide d'un plan réfléchi à l'avance. Moltke évoque au passage la construction de la section Verviers – Aix-la-Chapelle sur la ligne internationale Anvers – Cologne. Le futur chef d'Etat-major allemand relève le prix pharaonique que la ligne a coûté en raison du grand nombre d'ouvrages d'art disséminés tout au long de son parcours : « La ligne de Liège à Verviers, actuellement en construction, sera particulièrement coûteuse et sera même la plus coûteuse du continent »<sup>127</sup>. Moltke conclut son article par un éloge de l'interventionnisme d'Etat qui permet de construire des voies de chemins de fer y compris dans des régions où elles ne sont pas immédiatement rentables, ce qui est selon lui primordial non seulement pour désenclaver certaines régions économiquement mais aussi d'un point de vue militaire<sup>128</sup>.

En matière de poliorcétique, l'arrivée des premières voies de chemin de fer ne bouleverse pas fondamentalement l'art de la guerre qui accorde toujours une grande place aux villes fortifiées. Les talus des voies de chemin de fer sont les premiers à attirer l'attention des ingénieurs militaires en Prusse comme en France ou en Belgique. Ils suscitent des mesures de précaution semblables à celles adoptées pour les espaces boisés ou les diverses constructions proéminentes qui doivent disparaître du rayon de la forteresse lorsqu'ils peuvent servir de « couvert » à un assaillant. De même, il faut que ces voies de chemin de fer soient « contrôlées » par la forteresse, c'est-à-dire que tout en restant à une certaine distance des remparts, elles doivent demeurer à portée des canons de la place. L'historien Klaus-Jürgen Bremm note qu'il faudra plusieurs années avant que les milieux militaires prussiens ne

---

<sup>126</sup> JOESTEN (J.), *Histoire et organisation militaire des chemins de fer...*, p. 10.

<sup>127</sup> *Welche Rücksichten kommen bei der Wahl der Richtung von Eisenbahnen in Betracht ?* in MOLTKE (H. von), *Gesammelte Schriften und Denkwürdigkeiten des General-Feldmarschalls Grafen Helmuth von Moltke*. Zweiter Band. *Vermischte Schriften*, Berlin, Mittler und Sohn, 1892 p. 271.

<sup>128</sup> *Idem*, p. 274.

prennent véritablement conscience de l'intérêt d'un plan de mobilisation général intégrant l'usage systématique et raisonné des chemins de fer. C'est en 1854 seulement qu'apparaît sous la plume du chef d'Etat-major général de l'armée prussienne Friedrich von Reyher l'idée d'utiliser les villes fortifiées disposant d'une gare comme futurs points de rassemblement de troupes. Ces points de rassemblement auraient l'avantage d'être protégés par les fortifications. La ville fortifiée pourrait également abriter le matériel ferroviaire afin qu'il ne tombe pas aux mains de l'ennemi<sup>129</sup>. Et quatre années supplémentaires s'écoulaient avant que le premier exercice prussien de transport massif de troupes par voies de chemin de fer ne soit réalisé en septembre 1858 : 16.000 hommes, 650 chevaux et 78 wagons de matériel de guerre des Ve et VIe corps sont déplacés depuis leur lieu de manœuvre jusqu'à leur lieu de garnison près de Liegnitz. L'exercice révèle que la capacité des chemins de fer pour le transport des troupes est bien plus efficace que ce qui avait été supposé de prime abord, même pour un si grand nombre de soldats<sup>130</sup>.

Malgré cette lente prise en compte de l'intérêt militaire des chemins de fer dans le cadre de la mobilisation générale, Klaus-Jurgen Bremm note que la création de la première ligne belgo-allemande offre un cas intéressant de commentaire stratégique novateur de la part des autorités militaires prussiennes. En effet, lorsque le comité du chemin de fer du Rhin annonce son intention de faire passer la ligne Anvers – Cologne par Aix-la-Chapelle, le ministère prussien de la Guerre cherche immédiatement à en modifier le tracé pour faire passer la ligne par la forteresse de Julich (Juliers) qui constituerait selon lui un point de rassemblement plus conforme aux intérêts prussiens en cas de guerre face à la trouée du Limbourg. Le comité ferroviaire refuse cependant de suivre les conseils militaires en raison des coûts élevés du tracé de Julich. Et, le fait mérite d'être noté, les pressions du ministère de la Guerre ne parviendront pas à vaincre les réticences économiques de la Compagnie qui impose finalement son trajet par Aix-la-Chapelle<sup>131</sup>. Concernant l'arrivée de la ligne à Cologne, le ministère de la Guerre refuse également que la ligne pénètre dans l'enceinte de Cologne. Il impose une gare à l'extérieur des murs. Son avis est écouté. Les premiers voyageurs qui circulent d'Aix-la-Chapelle à Cologne en 1841 atterrissent à la gare située à proximité du port sur le Rhin « Am Thürmchen ». Le ministère ne gagne là qu'un répit de quelques années car

---

<sup>129</sup> BREMM (Klaus-Jürgen), *Von der Chaussee zur Schiene. Militärstrategie und Eisenbahnen in Preußen von 1833 bis zum Feldzug von 1866*, Potsdam, Oldenbourg, 2005, p. 65-73.

<sup>130</sup> BUCHOLZ (Arden), *Moltke, Schlieffen and Prussian War Planning*, New York, Berg, 1991, p. 39-40.

<sup>131</sup> BREMM (Klaus-Jürgen), *Von der Chaussee zur Schiene...*, p. 66-67.

en 1844, la ligne de la société du chemin de fer de Bonn à Cologne pénètre au cœur de la place<sup>132</sup>.

En Belgique, les intérêts ferroviaires, même lorsqu'ils sont étatisés, l'emportent également sur les recommandations militaires. Au départ, le Génie de la place d'Anvers est consulté sur les dangers inhérents à l'entrée du chemin de fer dans la première place du pays. Le 30 mai 1832, le secrétaire général du ministère de l'Intérieur fait une demande officielle au département de la Guerre afin d'obtenir son avis : « Le cas de la Guerre a été prévu à l'article 14 du cahier des charges de cette entreprise dont je joins ici un exemplaire ; Le Génie militaire appréciera si cette disposition offre les garanties nécessaires sous le rapport de la défense du pays »<sup>133</sup>. Cet article prévoit qu'en cas de guerre, « à la première réquisition du Gouvernement, les ouvrages exécutés pour la traversée des fortifications d'Anvers devront être enlevés ou démolis ; et le relief de la fortification rétabli dans l'état primitif : le tout aux frais du concessionnaire »<sup>134</sup>. Cette disposition reste très vague et en vérité, le projet de tracé à l'approche de la place comme la création d'une station à Borgerhout donnent lieu à de nombreuses interrogations techniques à propos desquelles le Génie militaire souhaite s'entretenir avec les ingénieurs.

Le 3 juin 1832, le colonel Willmar, chef de la 3<sup>e</sup> direction des fortifications, informe le ministre de la Guerre que son département est toujours dans l'expectative concernant le tracé du chemin de fer d'Anvers à Cologne. Le dossier « (...) ne contient aucune disposition des détails de ce chemin, ni sous le rapport du tracé, ni sous celui du profil qui pût permettre de le bien apprécier dans ses relations avec les fortifications et de pouvoir juger de la facilité, que pourrait présenter sa destruction éventuelle... »<sup>135</sup>. Le 30 juillet 1832, le secrétaire général du ministère de l'Intérieur informe la Guerre qu'un embranchement d'Anvers vers Bruxelles est à l'étude et que le tracé peut par conséquent subir des modifications. Il indique qu'il lui

---

<sup>132</sup> MEYNEN (Henriette) (ed.), *Festungsstadt Köln – Das Bollwerk im Westen*, Cologne, Emons, 2010, p. 39.

<sup>133</sup> MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, *Etat-major général, correspondance et notes concernant les chemins de fer (Anvers, Ostende, Lokeren, Saint-Nicolas, Termonde) (1838-1898)*, Farde : Archives de la 4<sup>e</sup> Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, lettre du secrétaire général du ministère de l'Intérieur au général Evain, ministre de la Guerre, Bruxelles, le 30 mai 1832.

<sup>134</sup> MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4<sup>e</sup> Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, ministère de l'Intérieur. Ponts et Chaussées. Clauses et conditions auxquelles sera concédée l'entreprise du chemin de fer d'Anvers à Liège, formant la première section de la route d'Anvers à Cologne.

<sup>135</sup> MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4<sup>e</sup> Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, lettre du colonel Willmar, chef de la 3<sup>e</sup> direction des fortifications, à Evain, Bruxelles, le 3 juin 1832.

fournira en temps utile le tracé final<sup>136</sup>. Mais en octobre 1835, alors que les travaux du chemin de fer de Malines à Anvers sont en cours, le commandant de la province d'Anvers constate que les terrassements effectués approchent dangereusement le glacis de la place et se prolongent dans le rayon réservé où personne ne peut construire sans l'autorisation du Génie militaire. Or, aucune démarche préalable n'a encore été effectuée auprès du ministère de la Guerre pour obtenir son assentiment<sup>137</sup>. Les doléances du commandant sont transmises par le ministre de la Guerre au ministre de l'Intérieur une semaine plus tard, le 14 octobre<sup>138</sup>. Le ministre de l'Intérieur donne alors des ordres formels pour que les travaux soient arrêtés et promet de transmettre prochainement les plans demandés<sup>139</sup>.

Les ingénieurs Simons et De Ridder fournissent les explications idoines des travaux entrepris à proximité de la place en tentant de convaincre les autorités militaires qu'ils n'auront aucune conséquence sur la défense du territoire. Néanmoins les arguments fournis ne convainquent pas l'inspecteur général des fortifications et du corps du Génie le général Goblet d'Alviella. Ce dernier propose toutefois de concilier les intérêts réciproques des départements de l'Intérieur et de la Guerre en mettant en présence sur les lieux mêmes les ingénieurs en question et deux officiers du Génie militaire « qui pourraient être les commandants du Génie d'Anvers et de Lierre »<sup>140</sup>.

Cette commission mixte se réunit le 14 novembre 1835. Un accord est trouvé entre les deux parties. L'administration des chemins de fer est obligée d'apporter des modifications au tracé afin de se plier aux recommandations du Génie de la place. Le ministre de la Guerre conclut cet incident par une lettre à son collègue de l'Intérieur. La lettre témoigne bien à nos yeux d'un aspect largement occulté de l'arrivée du chemin de fer en Belgique. Elle démontre en effet les rapports conflictuels qui existent entre les intérêts relatifs à la défense du territoire et ceux relatifs au développement commercial du pays :

---

<sup>136</sup> MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4<sup>e</sup> Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, lettre du secrétaire général du ministère de l'Intérieur au général Evain, ministre de la Guerre, Bruxelles, le 30 juillet 1832.

<sup>137</sup> MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4<sup>e</sup> Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, Lettre du général de brigade, aide de camp du Roi, commandant de la province d'Anvers à Evain, Anvers, le 7 octobre 1835.

<sup>138</sup> MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4<sup>e</sup> Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, lettre de Evain à de Theux, ministre belge de l'Intérieur, Bruxelles, le 14 octobre 1835.

<sup>139</sup> MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4<sup>e</sup> Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, lettre de De Theux à Evain, Bruxelles, le 4 novembre 1835.

<sup>140</sup> MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4<sup>e</sup> Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, lettre de Goblet, Inspecteur général des fortifications et du corps du Génie à Evain, Bruxelles, le 11 novembre 1835.

« ...vous verrez, M. le Ministre, que les changements à faire consistent dans l'abaissement du relief de certaines parties du Railway ainsi que dans quelques modifications de profil indispensables pour que le chemin de fer ne présente pas de couverts trop nuisibles à la place. Ces changements ne sont pas les plus convenables possibles sous le rapport militaire, mais ils ont été préférés par MM. les Ingénieurs Directeurs des chemins de fer. En y donnant mon approbation, c'est vous prouver, M. le Ministre, que je sais apprécier les besoins du commerce et de l'industrie et que si j'avais été consulté en temps utile, l'esprit de modération et de conciliation qui a présidé de la part de mes agents, à l'arrangement dont il est ici question, vous est garant qu'il ne se serait élevé aucune difficulté entre votre administration et la mienne. Vous reconnaîtrez sans doute par là, M. le Ministre, que pour éviter des contestations, qui ne peuvent manquer de produire un fort mauvais effet sur le public et surtout sur les propriétaires de terrains dans les environs des places fortes, il est de toute nécessité qu'à l'avenir nous nous concertions d'avance sur l'exécution des travaux publics que votre département pourrait projeter dans l'étendue du rayon défensif des forteresses, c'est-à-dire en deçà de 500 mètres à compter de la crête des glacis des ouvrages les plus avancés »<sup>141</sup>.

Et le courrier de conclure que ce procédé devra être utilisé concernant la section du chemin de fer vers la forteresse de Termonde dont les travaux sont également en pleine activité. Cette lettre du ministre de la Guerre indique bien que l'ardeur commerciale des hommes à la tête du pays incite plutôt les autorités militaires à ne pas adopter une position trop intransigeante en matière défensive. Le ministre de la Guerre ne veut manifestement pas freiner les intérêts du commerce, quitte même à accepter des solutions intermédiaires qui ne sont pas totalement conformes aux règles en vigueur pour la défense des places. Ce souci de concilier les intérêts des deux parties ne sera guère payé en retour car l'administration des chemins de fer n'apportera jamais les changements demandés au tracé de la ligne vers Anvers. Le 11 août 1842, le lieutenant-colonel directeur de la 4<sup>e</sup> division du Génie Equhols rédige un rapport accablant sur le département des Travaux publics et son manque total de considération pour les recommandations du Génie :

« ...malgré les réclamations pressantes et réitérées du Génie militaire, (...) les dispositions du chemin de fer autour d'Anvers sont aujourd'hui telles qu'elles offriraient à l'assiégeant sur la partie la plus vulnérable de la place une parallèle toute faite. La station actuelle de Borgerhout ayant toujours été considérée comme provisoire, plusieurs projets ont été présentés par MM. les ingénieurs Simons et De Ridder ainsi que par le Génie militaire pour la placer à l'intérieur de la ville. Aucune

---

<sup>141</sup> MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Archives de la 4<sup>e</sup> Direction du Génie. Chemin de fer de la place d'Anvers, lettre de Evain à de Theux, Bruxelles, le 19 novembre 1835.

suite n'y a été donnée. (...) Si on admet que les conventions peuvent être ainsi éludées, on ne doit plus les considérer que comme des actes sans valeur »<sup>142</sup>.

L'arrivée du chemin de fer à Termonde suscite également la réaction du Génie belge. Le ministre des Travaux publics Jean-Baptiste Nothomb annonce au ministre de la Guerre le 30 avril 1838 que « les Sieurs Guillery frères et Cie proposent de se charger, moyennant la concession de péages à y percevoir, de la construction d'un chemin de fer de Saint-Nicolas à Termonde avec un embranchement sur Lokeren. L'exécution de ce projet nécessiterait la construction d'un pont sur l'Escaut à 3000 mètres environ en amont de celui qui existe à la sortie de Termonde et d'un autre pont sur la Dendre à environ 400 mètres du rayon stratégique de cette place ainsi que l'établissement d'un remblai assez élevé dans les prairies situées entre ces deux ponts.... »<sup>143</sup>. L'établissement d'une ligne ferroviaire dans le pays de Waes face à la Zélande néerlandaise suscite une réaction encore plus vive que pour Anvers de la part du Génie en charge de la défense des Flandres. Pour le lieutenant Castermans, commandant du Génie de la place de Termonde, « il est évident que l'établissement du chemin de fer du pays de Waes ouvre une nouvelle communication vers l'intérieur du pays à un corps d'armée qui viendrait de la Zélande ; il paraît donc nécessaire de forcer l'ennemi qui voudrait en jouir à passer sous le canon de la place de Termonde »<sup>144</sup>. Le rapport du lieutenant-colonel du Génie directeur de la 1<sup>ère</sup> direction des fortifications est encore plus alarmiste. Il évoque en effet la possibilité d'une guerre subite avec la Hollande et fixe ses conditions pour la traversée de l'Escaut<sup>145</sup>. Ces conditions sont transmises par le ministre de la Guerre le 14 septembre 1838 :

« Le motif principal pour lequel le département de la Guerre ne peut consentir à l'exécution de ce tracé, est le choix de l'emplacement du pont qui doit servir au passage de l'Escaut. Ce pont doit de toute nécessité être soumis au canon de la place et tel qu'il est projeté, il échappe à son influence immédiate et permet à un corps ennemi de tourner la forteresse. L'inconvénient que je signale disparaîtrait en établissant le

---

<sup>142</sup> MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3681 : Etat-major général, correspondance et notes concernant les chemins de fer (Anvers, Charleroi), (1840-1858), Farde : Archives de la 4<sup>e</sup> Division (Génie) (Place de Charleroy. Station du chemin de fer), Rapport du lieutenant-colonel directeur de la 4<sup>e</sup> Division EQUHOLS : « Obligations contractées par le département des Travaux publics pour l'établissement des stations du chemin de fer à Anvers, Gand, Mons et Charleroy », Bruxelles le 11 août 1842.

<sup>143</sup> MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Chemin de fer : Embranchement de Lokeren et Saint-Nicolas à Termonde, lettre de Nothomb, ministre des Travaux publics, à Willmar, ministre de la Guerre, Bruxelles, le 30 avril 1838.

<sup>144</sup> MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Chemin de fer : Embranchement de Lokeren et Saint-Nicolas à Termonde, Rapport du lieutenant commandant du Génie Castermans, 1<sup>ère</sup> direction des fortifications, place de Termonde, le 10 juillet 1838.

<sup>145</sup> MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Chemin de fer : Embranchement de Lokeren et Saint-Nicolas à Termonde, Rapport du lieutenant-colonel du Génie, Directeur, 1<sup>ère</sup> direction des fortifications, Gand, le 14 juillet 1838.

pont sur l'Escaut en aval de ce fleuve par rapport à Termonde et sous le canon des différents ouvrages de cette place. Dans ce cas cependant, un ouvrage de fortifications devra être élevé à vos frais en avant du chemin de fer, dans sa partie qui longera les fronts de la place. Je dois insister aussi pour que le passage de la Durme à Waesmunster se fasse autant que possible sur le pont actuel, afin de ne pas en avoir deux sur cette rivière, en aval de Lokeren »<sup>146</sup>.

L'impression que laisse ce type de rapport est toujours la même : puisqu'il ne peut s'opposer à la « marche du progrès », le Génie belge opte pour la politique du moindre mal. En l'occurrence il paraît évident que, même si les mesures de précaution exigées sont respectées par la société concessionnaire, la création d'une ligne ferroviaire capable d'acheminer rapidement du matériel de siège en direction de Termonde contribue *de facto* à en amoindrir la valeur défensive. A mesure que les lignes vont se multiplier, c'est le principe même de la Barrière belge qui va progressivement être sacrifié sur l'autel du développement économique du pays.

### **3. Le train passera-t-il par le Limbourg ?**

Durant les négociations précédant la ratification définitive du traité des XXIV articles signé le 19 avril 1839, le chevalier de Theux, ministre belge des Affaires étrangères, évoque la question du chemin de fer belgo-allemand dans un entretien avec Seymour, l'ambassadeur anglais à Bruxelles. La conversation entre les deux hommes tourne autour de la question des frontières de la Belgique et de la conservation, toujours ardemment désirée par les hommes politiques belges, des territoires limbourgeois et luxembourgeois. Un des arguments avancés par de Theux consiste à démontrer le caractère avantageux pour l'Europe que la Belgique continuât à demeurer limitrophe de l'Allemagne sur une grande étendue de ses frontières pour éviter que le jeune royaume ne soit trop naturellement enclin à se tourner vers la France sur le plan commercial en raison du plus grand nombre de voies de communications entre les deux pays. De Theux fait observer au diplomate anglais que si la Hollande s'empare du Limbourg, elle pourra sans difficulté concurrencer le chemin de fer belge vers l'Allemagne, ce qui réduira encore un peu plus les relations commerciales belgo-allemandes. De Theux cherche ici à se placer sur un terrain qu'il sait favorable étant donné l'opposition farouche des Puissances de la Sainte-Alliance à toute union douanière belgo-française. Mais il ne réussit

---

<sup>146</sup> MRA, Fonds Moscou, Boîte n° 3677, Farde : Chemin de fer : Embranchement de Lokeren et Saint-Nicolas à Termonde, lettre de Willmar à M.M. Guillery Frères et Cie à Liège, Bruxelles, le 14 septembre 1838.

qu'à provoquer la mauvaise humeur de Palmerston qui pensait que la Belgique avait définitivement tiré un trait sur ses « provinces perdues »<sup>147</sup>.

Pourtant, les avertissements de de Theux se révèlent prémonitoires. Dans les premiers mois de 1844, la ville de Düsseldorf prend contact, via une société allemande, avec le Gouvernement belge pour la construction d'une ligne Tongres – Düsseldorf. Le trajet d'Anvers au Rhin serait ainsi considérablement réduit. De cinquante-deux heures par la boucle de Liège et Verviers, l'on espérait réduire la durée du voyage entre Anvers et Cologne à quarante heures. De même, pour rejoindre Düsseldorf, soixante heures étaient nécessaires par la ligne de la Vesdre, temps que l'on espérait réduire d'un tiers avec la nouvelle ligne. Intéressés par le projet et invoquant l'article XII du traité des XXIV articles, les Belges font valoir leur droit auprès du Gouvernement néerlandais pour la traversée du Limbourg. Mais la réponse du Gouvernement néerlandais se fait attendre. Entre-temps, les agglomérations limbourgeoises concernées par l'éventuel passage du train se réveillent. A Sittard, le bourgmestre espère bien faire appliquer les droits de sa commune inscrits en lettres d'or dans le traité des XXIV articles tandis que des comités ferroviaires concurrents sont également créés dans les villes plus importantes de Ruremonde et Maastricht. En définitive, il existe trois trajets possibles. Le premier tracé de la ligne par Sittard repose sur le respect strict de l'article XII : puisque ce dernier article stipule clairement que le passage d'une « route » ou d'un canal se fera par cette commune, le pont de chemin de fer sur la Meuse doit être nécessairement établi à proximité de Sittard. Or le Gouvernement néerlandais ne voit pas d'un bon œil ce projet car les exigences de la défense du territoire s'opposent à l'établissement d'un pont à cheval sur la frontière dans la mesure où il ne serait contrôlé par l'armée hollandaise que sur l'une de ses rives<sup>148</sup>. Un deuxième projet propose le passage par Ruremonde. Le comité ferroviaire de Ruremonde fait d'abord valoir la faiblesse économique évidente de Sittard comparée à la ville de Ruremonde. Qui plus est, la chambre de commerce de Ruremonde récupère l'argument stratégique : si son projet est accepté, les deux rives du pont à construire seront sous contrôle de l'armée hollandaise<sup>149</sup>. Le troisième projet soutenu par le gouverneur du Limbourg, la chambre de commerce et le comité ferroviaire de Maastricht consiste à faire passer la ligne de chemin de fer par cette

---

<sup>147</sup> de Theux (Bruxelles), à Van de Weyer (Londres), le 13 novembre 1838, in DE RIDDER 2, p. 191-192.

<sup>148</sup> HARTGERINK-KOOMANS (M.), *De corridor door Limburg...*, p. 218-220 ; ID., *Een spoorlijn voor Nederlands Limburg (1835-1856)*, in *Bijdragen voor de geschiedenis der Nederlanden*, XVII, 1963, p. 83-139.

<sup>149</sup> Fin 1845, des capitalistes anglais proposent au Gouvernement néerlandais de financer non seulement l'établissement d'un pont à Ruremonde mais aussi de financer à hauteur de 40.000 £ les ouvrages de défense à construire à proximité du pont. Le département de la Défense exprime cependant son mécontentement : il est facile de construire des défenses, arguent les spécialistes consultés, encore faut-il les entretenir et les pourvoir en hommes ! HARTGERINK-KOOMANS (M.), *De corridor...*, p. 221.

ville. Outre les avantages économiques du tracé qui pourrait se relier à peu de frais à celui de la ligne Düsseldorf – Gladbach – Erkelens – Aachen en pleine construction, ce projet est aussi le plus adéquat d'un point de vue stratégique car la voie de chemin de fer passerait alors sous le feu d'une forteresse déjà existante. Nul besoin donc de prévoir de nouveaux dispositifs défensifs comme ce serait le cas à Ruremonde ou Sittard<sup>150</sup>.

Malgré les pressions des uns et des autres auprès du Gouvernement néerlandais, aucun des projets ne l'emporte. Même si les arguments stratégiques ont constitué un frein au projet belgo-allemand, il est certain que la concurrence qu'une pareille ligne aurait créée face à un autre projet de chemin de fer reliant Flessingue à la vallée de la Meuse et traversant le Brabant hollandais, est loin d'être étrangère aux réticences néerlandaises. En définitive, la Belgique, pour des raisons économiques, fait elle-même marche arrière début 1846. En effet, le trajet direct d'Anvers à Düsseldorf par le Limbourg risque bien d'enlever des parts de marché tant aux voies d'eaux et chemins de fer hollandais qu'au chemin de fer vers l'Allemagne géré par l'Etat belge<sup>151</sup>.

Malgré les préventions néerlandaises, une deuxième jonction vers le Rhin reliant Aachen à Anvers via Maastricht, Hasselt, Landen, Diest et Aarschot voit le jour. Cette fois l'*Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij* vainc la résistance gouvernementale néerlandaise et la ligne Aachen – Maastricht est mise en activité le 20 octobre 1853. La compagnie obtient la même année l'autorisation de prolonger la ligne vers Hasselt<sup>152</sup>. Cette prolongation suppose la construction d'un pont qui est cette fois autorisée. Il faut cependant préciser que le pont est contrôlé par la forteresse de Maastricht et qu'il comporte lui-même dans ses deux piliers extérieurs des postes fortifiés<sup>153</sup>. Le pont est achevé en 1856 si bien que le trajet Aix-la-Chapelle – Hasselt est opérationnel le 1<sup>er</sup> octobre 1856. L'*Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij* ne s'arrête pas en si bon chemin et obtient également l'exploitation de la ligne Hasselt – Landen où elle se relie aux chemins de fer de l'Etat belge. Malgré l'intérêt

---

<sup>150</sup> HARTGERINK-KOOMANS (M.), *De corridor...*, p. 220-221 ; HARTGERINK-KOOMANS (M.), *Een spoorlijn voor Nederlands Limburg (1835-1856)*, in *Bijdragen voor de geschiedenis der Nederlanden*, XVII, 1963, p. 83-139.

<sup>151</sup> *Ibidem*.

<sup>152</sup> VAN DER EYCKEN (M.), *Verkeerswegen als bindteken ? Een overzicht van 150 jaar relaties tussen de beide Limburgen*, in *Eenheid en scheiding van de beide Limburgen. Verslagboek van het op 26 mei 1989 te Alden Biesen gehouden congres bij gelegenheid van de herdenking 150 jaar beide Limburgen*, Leewarden, 1989, p. 76

<sup>153</sup> DE LA HAYE (R.), *De Maas over, 2000 jare vaste oeververbindingen in Maastricht*, Maastricht, 1984, p. 47-48.

évident de cette nouvelle ligne internationale, elle ne connaît pas un succès immédiat car elle n'offre pas encore une liaison parfaitement fiable d'Anvers vers le Rhin. Les chemins de fer de l'Etat belge auxquels la ligne est reliée ne sont pas particulièrement prompts à collaborer avec la concurrence et privilégient la ligne de la Vesdre. Cette seconde voie vers l'Allemagne prend un nouveau départ à partir de 1865 lorsque Hasselt est relié au port d'Anvers par Diest et Aarschot. Par le traité des 19/29 avril 1867, le « Grand Central Belge », entreprise issue d'une fusion de différentes sociétés de chemins de fer, s'empare de l'exploitation de l'entièreté de la ligne d'Anvers à Aachen. A présent, la nouvelle liaison entre Anvers et l'Allemagne est pleinement réalisée et le service entre les deux Limbourgs est fortement amélioré grâce à la gestion unifiée du « Grand Central Belge ». Pourtant, la traversée du corridor limbourgeois demeure un sujet de tensions entre la Belgique et les Pays-Bas. Certes, la poche de Maastricht est d'ores et déjà écornée à l'extrême sud ; toutefois le Gouvernement néerlandais répugne toujours à accorder des concessions ferroviaires traversant trop franchement le Limbourg, concessions qui ne manqueraient pas de raccourcir le transit du port d'Anvers vers le Rhin au détriment de l'activité des ports de Rotterdam et Flessingue, des chemins de fer et voies d'eaux hollandaises<sup>154</sup>. Ainsi le projet d'une ligne de chemin de fer à établir entre Anvers et Gladbach piétine en raison de l'opposition des Pays-Bas. En 1863, la Compagnie du Nord obtient la concession de la ligne sur le territoire belge. Les Chambres belges avalisent cette concession par une loi du 31 mai 1863. Le cabinet de Bruxelles appuie ensuite fortement les démarches de la Compagnie pour qu'elle obtienne la prolongation de la ligne à travers le Limbourg vers l'Allemagne. Mais le 24 juillet 1863, le Gouvernement des Pays-Bas fait connaître au Gouvernement belge « que le chemin de fer zélando-limbourgeois, qui devait être relié aux chemins de fer allemands, devait être plus avancé et assuré avant que l'on pût s'occuper du chemin d'Anvers à Gladbach ». Il ajoutait « qu'il faudrait tenir compte des intérêts de la défense nationale qui s'opposent à la concession demandée » puisque la ligne nécessite la construction d'un pont fixe sur la Meuse à Ruremonde non défendu par une forteresse<sup>155</sup>.

---

<sup>154</sup> VAN DER EYCKEN (M.), *Verkeerswegen als bindteken...*, p. 76-77 ; MARGANNE (Roland), *Les chemins de fer oubliés des trois frontières*, in *Trans-Fer hors série*, Liège, G.T.F., 1991, p. 7-11.

<sup>155</sup> Ces informations sont tirées du discours que le député libéral Frère-Orban fait à la Chambre le 28 mai 1873 pour justifier la signature de la convention ferroviaire du 13 janvier 1873 entre la Belgique et les Pays-Bas qui autorise enfin la construction du chemin de fer d'Anvers à Gladbach. Frère-Orban fait remarquer que les arguments militaires avancés par La Haye en 1863 sont un prétexte pour dissimuler des intérêts commerciaux : « Quant à l'objection tirée des intérêts stratégiques, et qui nous aurait obligés à nous en tenir à la lettre du traité en passant par le canton de Sittard au lieu de nous diriger par Ruremonde, elle paraissait d'autant plus singulière que, par Sittard, le passage de la Meuse devait s'effectuer en amont de Maeseyck, ou au lieu où les deux rives du fleuve n'appartiennent point aux Pays-Bas, tandis que, par Ruremonde, les deux rives étant en possession du Gouvernement de ce pays, il pouvait prescrire toutes les conditions propres à sauvegarder ses intérêts, à supposer

La Haye caresse en effet depuis longtemps le projet d'un chemin de fer de Flessingue à Maastricht afin de développer l'importance commerciale du port zélandais en le reliant à la frontière prussienne. Or, l'Escaut oriental et le Sloe, canal qui sépare l'île de Walcheren de l'île de Sud-Beveland, sont trop larges pour mener à bien ce projet. Une solution pratique consiste à établir des barrages de terre au travers de ces deux bras du fleuve afin d'y faire passer la ligne. Pour remplacer les voies d'eau ainsi obstruées, il faudrait également creuser un canal à travers l'île de Sud-Beveland. En 1846, le projet est sur le point de se concrétiser. Alerté, le cabinet de Bruxelles proteste car il craint que ces travaux n'entravent les communications de la Belgique avec l'Allemagne – les voies fluviales entre l'Escaut et le Rhin – et ne perturbent rapidement le régime de l'Escaut occidental vital pour l'économie anversoise. Qui plus est, selon les ingénieurs belges, le canal de remplacement du Sud-Beveland n'offre pas les garanties suffisantes pour la navigation. Le ministre de Belgique à La Haye le baron Willmar invoque auprès du général de La Sarraz, ministre des Affaires étrangères des Pays-Bas, l'exécution de la disposition contenue dans l'article 9 du traité du 19 avril 1839 : « Les deux gouvernements s'engagent à conserver les passes navigables de l'Escaut et de ses embouchures... Si des événements naturels ou des travaux d'art venaient, par la suite, à rendre impraticables les voies de navigation indiquées au présent article, le Gouvernement des Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes, en remplacement des dites voies de navigation devenues impraticables ». Le Gouvernement néerlandais ne reconnaît cependant pas les griefs belges. Il conteste l'interprétation de l'article 9 comme les études des ingénieurs belges. Il s'en suit alors une longue correspondance diplomatique entre les deux pays qui aboutit à une impasse fin 1851. Le cabinet de La Haye approuve l'endiguement des polders par une société concessionnaire mais le manque d'argent l'empêche de continuer<sup>156</sup>.

Malgré les protestations belges, La Haye poursuit son projet qui est interrompu en 1852 faute de moyens. Ce dernier, jamais totalement abandonné, renaît de ses cendres pendant la session de 1859-1860 des Etats généraux qui accordent un crédit d'un million de florins pour le barrage de l'Escaut oriental et de deux millions six cent mille florins pour la construction d'un viaduc sur le Sloe. Le Baron Du Jardin, ministre de Belgique auprès du Gouvernement

---

qu'il y eût un intérêt stratégique réel à sauvegarder dans cette affaire. D'ailleurs, le Gouvernement néerlandais venait de détruire sa propre objection, en autorisant la ville de Ruremonde, par arrêté du 3 avril 1863, à faire construire par voie de concession de péages un pont sur la Meuse ». *APC*, 28 mai 1873, p. 1211.

<sup>156</sup> GUILLAUME (Baron), *L'Escaut depuis 1830*, I, Bruxelles, Alfred Castaigne, p. 1-37.

néerlandais, proteste à nouveau dans les mêmes termes que son prédécesseur le général Willmar. Mais la création de commissions d'ingénieurs et d'une enquête mixte aboutit à nouveau à une impasse sur le plan diplomatique. Le Gouvernement des Pays-Bas nie catégoriquement que les intérêts maritimes belges puissent être touchés par les travaux sur l'Escaut Oriental et le Sloe si le canal du Sud-Beveland est créé. Cependant, l'affaire se tasse quelque peu car le Gouvernement néerlandais choisit en premier lieu de se concentrer sur les portions du « chemin de fer zélandais » reliant Venlo à Bois-le-Duc. Les adjudications de diverses parties de la ligne ont lieu en 1863 et 1864<sup>157</sup>.

Durant l'été 1864, le Baron Du Jardin s'inquiète à nouveau lorsque le tracé du chemin de fer de Bois-le-Duc à Flessingue est mis à l'étude. Le 4 août 1864, sans remettre en question l'existence du chemin de fer zélandais, il rappelle au ministre des Affaires étrangères des Pays-Bas que les intérêts belges devront néanmoins être garantis dans l'estuaire de l'Escaut. Mais l'attitude du Gouvernement néerlandais est toujours aussi intransigeante et seuls les problèmes financiers ralentissent sa détermination<sup>158</sup>. En septembre 1866, les travaux sont adjugés et approuvés par le cabinet de La Haye. Rogier propose alors l'intervention d'ingénieurs étrangers – un prussien, un français et un anglais – pour régler le litige. C'est la goutte d'eau qui fait déborder le vase. Les Pays-Bas considèrent ce geste comme une immixtion dans leur souveraineté. Les relations entre les deux pays se raidissent car aucune des deux parties ne veut céder. Rogier est lui-même l'objet de commentaires très agressifs au sein des Etats généraux. Van Lansberge, le chef de cabinet du ministère néerlandais des Affaires étrangères accuse dans une brochure<sup>159</sup> la diplomatie belge de chercher un prétexte pour dissimuler sa volonté de faire entrave au chemin de fer zélandais qui assurerait le développement du port de Flessingue concurrent d'Anvers. Emile Banning, archiviste belge aux Affaires étrangères, se charge de contrer l'argumentation développée par Van Lansberge<sup>160</sup>. Le haut fonctionnaire belge répond vertement dans une contre-brochure que les

---

<sup>157</sup> GUILLAUME (Baron), *L'Escaut depuis 1830...*, II, p. 37-42.

<sup>158</sup> *Ibidem*.

<sup>159</sup> VAN LANSBERGE, *A propos du barrage de l'Escaut*, La Haye, 1867.

<sup>160</sup> GUILLAUME (Baron), *L'Escaut depuis 1830...*, II, p. 50-80. Pour une étude complète des rapports diplomatiques tendus entre la Belgique et les Pays-Bas en 1866-1867 au sujet des travaux sur l'Escaut, voir TAMSE (C.A.), *Nederland en België in Europa (1859-1871)*..., p. 295-306. Voir aussi DISAILLES (Ernest), *Charles Rogier...*, IV, p. 270-275 ; GARSOU (Jules), *Les débuts d'un grand règne...*, II, p. 32-49. Jules Garsou s'inspire largement du travail du Baron Guillaume. Il semble qu'il y ait cependant une lacune dans les informations de Jules GARSOU puisqu'il attribue la brochure de Banning au Baron Du Jardin, ministre plénipotentiaire aux Pays-Bas. Or les « Notes sur ma vie et mes écrits » rédigées par Banning à la fin de sa carrière indiquent bien que c'est Rogier lui-même qui a commandé à Banning la réponse adressée à Van Lansberge. STENGERS (J.) (éd.), *Textes inédits d'Emile Banning*, Bruxelles, Académie Royale des Sciences

Pays-Bas usent exactement des mêmes procédés à l'encontre de la Belgique en entravant la construction du chemin de fer d'Anvers au Rhin<sup>161</sup>.

La tension belgo-néerlandaise n'est qu'éphémère. La question luxembourgeoise de 1867 et la montée consécutive de la tension entre la Prusse et la France finissent même par induire un rapprochement entre les deux pays qui souhaitent conserver leur neutralité et craignent pour leur sécurité si une guerre éclate<sup>162</sup>. Les critiques de Rogier à l'égard de la question de l'Escaut subsistent mais s'adoucissent progressivement. Dans le courant du mois d'août 1868, le ministre néerlandais des Affaires étrangères informe finalement le ministre de Belgique à La Haye Beaulieu que son Gouvernement ne voit plus d'inconvénient à ce qu'une ligne de chemin de fer belge traverse le Limbourg vers l'Allemagne et qu'un pont soit construit à cet effet sur la Meuse<sup>163</sup>. Néanmoins un différend subsiste entre la Belgique et les Pays-Bas à propos de la question du tracé sur le territoire du Limbourg et des tarifs à appliquer au transit des marchandises. Le différend est aplani par le traité du 13 janvier 1873, avalisé par les Chambres belges le 31 mai 1873<sup>164</sup>. L'exploitation est confiée au *Grand Central Belge* qui gère déjà la ligne d'Anvers à Aix-la-Chapelle par Hasselt et Maastricht. La ligne reliera Anvers à Mönchengladbach par Herentals, Mol, Neerpelt, Hamont, Weert, Ruremonde et

---

coloniales, Classe des Sciences morales et politiques, 1955 (coll. Mémoires in 8°, nouvelle série, tome II, fascicule 3 et dernier), p. 26. ; WALRAET (M.), *Emile Banning, un grand Belge (1836-1898)*, Bruxelles, Office de Publicité, ancien établissement J. Lebègue, 1945, p. 25.

<sup>161</sup> « Il y a aujourd'hui vingt-huit années que le Gouvernement des Pays-Bas, indépendamment du nouveau barrage qu'il entreprend, en maintient contre nous un autre en terre ferme. (...) On a projeté en Belgique la construction d'un chemin de fer d'Anvers au Rhin traversant la Meuse sur un pont vis-à-vis du canton de Sittard. Malheureusement la Conférence avait eu la simplicité de croire que la prolongation d'une route commerciale à travers un fleuve impliquait naturellement l'établissement d'un pont ; elle n'a donc pas mentionné celui-ci dans l'article 12. Le cabinet de La Haye s'empare de cette omission, nous conteste la faculté de bâtir un pont et annule ainsi en pratique une disposition qu'il avait vainement combattue à Londres. Et quel est le mobile qui le faisait agir ainsi ? M. Thorbecke l'a lui-même dévoilé, quand il a avoué à la tribune qu'il s'agissait simplement de prévenir une concurrence fâcheuse pour les chemins de fer néerlandais. Plus tard, le Gouvernement belge, revenant sur l'exécution de l'article 12, invita le cabinet de La Haye à prêter son assentiment à la construction d'une ligne directe d'Anvers à Düsseldorf. L'exécution dans l'intervalle de plusieurs chemins de fer rendait désirable cette modification du tracé primitif ; la ligne projetée aurait traversé la Meuse sur un pont à Ruremonde, c'est-à-dire un peu en-dessous du canton de Sittard. La Hollande, armée de la lettre du traité, a simplement décliné cette ouverture. Voilà le libéralisme de ce Gouvernement qui ne trouve aujourd'hui à opposer aux légitimes réclamations de la Belgique que le banal argument d'une jalousie commerciale que nulle Puissance n'a pratiquée comme lui. » BANNING (E.), *Du barrage de l'Escaut oriental et du Sloe au point de vue des traités et des faits. Réponse à M. Van Lansberge, par un diplomate belge*, Bruxelles, 1867, p. 24-25. La même plainte à l'égard de la Hollande est formulée dans BANNING (E.), *Les traités de 1815 et la Belgique...*, p. 46.

<sup>162</sup> TAMSE (C.A.), *Nederland en België in Europa (1859-1871)...*, p. 307-320 ; HUISMAN (M.), *La Belgique et les Pays-Bas pendant la crise de 1870*, in *Le Flambeau*, 1928, n° 4, p. 291-292.

<sup>163</sup> TAMSE (C.A.), *Nederland en België in Europa (1859-1871)...*, p. 307-310 ; APC, 28 mai 1873, p. 1212.

<sup>164</sup> APC, 31 mai 1873, p. 1252. Au cours des débats qui précèdent le vote de la loi, certains députés belges continuent à s'opposer au droit des Pays-Bas à fixer ses tarifs pour la traversée de son territoire. Ils revendiquent le caractère exclusivement belge de la ligne en vertu de l'article 12 du traité de 1839.

Rheydt. Il ne s'agit pas à proprement parler de construire une nouvelle ligne puisque le « Rhin de fer » est constitué par la mise bout à bout de sections de lignes existantes et de raccords à créer, principalement en territoire néerlandais, ce qui complique singulièrement les tableaux horaires des compagnies belges et néerlandaises. C'est pourquoi le Rhin de fer n'est ouvert au trafic qu'en 1879, non sans que le Gouvernement néerlandais n'ait rappelé au préalable à la compagnie belge que la ligne ainsi créée ne peut en aucun cas entraver le trafic de la ligne Flessingue – Venlo<sup>165</sup>.

Sur le plan militaire, la traversée du Limbourg par deux lignes de chemins de fer n'est pas sans conséquence. La liaison Anvers – Aarschot – Diest – Hasselt – Maastricht – Aachen ouverte sur la totalité de son parcours en 1865 et reprise par le Grand Central Belge en 1867 a un intérêt stratégique évident. Elle permettrait à des troupes de secours prussiennes de venir prêter main forte à une armée belge concentrée vers Anvers suite à une invasion française, comme le suggéraient encore une quinzaine d'années plus tôt les échanges épistolaires entre Léopold Ier et Frédéric-Guillaume IV. L'achèvement du pont sur la Meuse à Maastricht en 1856 survient d'ailleurs deux années après la décision de La Haye de diminuer considérablement la garnison de la place, ce qui accroît encore l'importance de la « trouée du Limbourg ». Bien entendu, les deux lignes créées possèdent cet inconvénient majeur de passer par le corridor limbourgeois, ce qui oblige en théorie l'Etat-major prussien de demander la permission à La Haye pour l'emprunter. Nous avons vu qu'à cette époque, Moltke manifeste à plusieurs reprises de l'agacement dans ses mémoires face à la politique défensive belge. Selon le chef d'Etat-major prussien, la fortification d'Anvers est certes un avantage pour l'armée prussienne car elle permettra d'affaiblir le flanc gauche d'une armée française se dirigeant vers le Bas-Rhin. Cependant, Moltke aurait préféré que les Belges fortifient Liège et Namur pour faciliter la jonction des troupes des deux pays en cas d'alliance. L'établissement de lignes de chemin de fer supplémentaires au nord de la ligne Aachen – Verviers – Liège – Louvain – Malines – Anvers est donc en soi une bonne chose pour l'armée allemande, à condition de s'entendre avec les Pays-Bas. Et de fait, l'ouverture de la ligne Anvers – Gladbach en 1879 attirera les craintes de la France qui y verra une nouvelle ligne de pénétration allemande vers Anvers.

---

<sup>165</sup> HARTGERINK-KOOMANS (M.), *De corridor...*, p. 224-225 ; MARGANNE (R.), *Le Rhin de fer, serpent de mer du réseau belge*, in *Le Rail*, mensuel des oeuvres sociales de la SNCB, juillet 2002, p. 10-14 ; Sur toutes les tractations diplomatiques entre la Belgique et les Pays-Bas voir RENARD (Stefaan), *De Kwestie van de 'Ijzeren Rijn' (1830-1879). Een politiek-diplomatieke benadering van de rechtstreekse spoorwegverbinding tussen Schelde en Rijn. Een bijdrage tot de spoorweggeschiedenis*, mémoire de licence en Histoire (inédit), RUG, 1994.

## II. LA TROUÉE DU LUXEMBOURG

### A. La frontière orientale belge et l'extension du réseau routier

La frontière belgo-allemande est entièrement assise sur une vaste région semi-montagneuse séparant le bassin du Rhin de celui de la Meuse. Les géographes nomment cette région dont l'altitude varie de 400 à 700 mètres : le Plateau du Rhin. Au nord de ce plateau, s'étendent les plaines basses de la mer du Nord. C'est là que le Rhin entre dans son cours inférieur. Plus au sud, le Rhin coule dans la plaine qui s'étend de Strasbourg à Mayence. Le cours de la Nahe marque pour ainsi dire l'extrémité méridionale du Plateau du Rhin. Dans cette région au relief accentué, il n'y a guère que la vallée de la Moselle qui constitue une ligne de pénétration naturelle entre Paris et la vallée du Rhin car la Nahe est elle-même séparée de la Moselle par un grand plateau accidenté d'une élévation moyenne de 400 à 500 mètres : le Hunsrück. La frontière entre la Belgique, la Prusse et le Grand-Duché est sise plus précisément dans la région du Plateau située au nord de la Moselle et constituée par les Ardennes et l'Eifel. Les forteresses allemandes occidentales ne bordent pas la frontière belge mais couvrent la ligne du Rhin. Ces défenses sont réparties selon les trois régions orographiques du fleuve. La plaine basse de la mer du Nord est défendue par Wesel et Cologne, le plateau du Rhin par l'unique forteresse de Coblenz et la plaine du Rhin par Mayence, Strasbourg et Neuf-Brisach. A l'ouest de la ligne du Rhin, la forteresse de Luxembourg flanque seule la trouée de la Moselle<sup>166</sup>.

Que la frontière belgo-allemande corresponde dans son intégralité à cette région très inhospitalière ne doit rien au hasard. Lors des tractations de 1831 fixant les limites du territoire, les diplomates ont justement enlevé à la Belgique les deux régions les plus susceptibles de laisser traverser des armées. Au nord, la trouée du Limbourg gardée sur la Meuse par Maastricht et Venlo, au sud, la trouée de la Moselle gardée par la forteresse fédérale de Luxembourg. Entre ces deux forteresses, si ce ne sont les deux routes reliant Aix-la-Chapelle à Liège soit par le plateau de Herve soit par Eupen et la vallée de la Vesdre ou encore la route Stavelot – Malmédy débutant elle-même à Liège, les routes sont inexistantes. Dans sa correspondance avec le ministre de Belgique à Londres, le jeune secrétaire général au

---

<sup>166</sup> DE RYCKEL (lieutenant-général Baron), *Mémoires*, Bruxelles, 1920, p. 39-42 et p. 52-53 ; NIOX (Gustave-Léon) (Commandant), *Géographie militaire : Europe centrale, Allemagne, Hollande et Danemark*. Deuxième édition, Paris, J. Dumaine, 1881, p. 7.

ministère des Affaires étrangères, Jean-Baptiste Nothomb, fin connaisseur du Luxembourg dont il est originaire, laisse transparaître tout le dédain qu'il porte à la partie centrale de la frontière orientale que l'on désire attribuer à la Belgique :

« Cette dernière partie du Grand-Duché est presque inculte et n'offre guère de ressource pour communiquer avec l'Allemagne, Saint-Vith et Malmédy (Prusse) étant environnés de marais qui viennent couper les chemins. La fermeture de l'Escaut et de la Meuse ayant pendant les siècles précédents forcé les Belges à chercher dans le Luxembourg une issue vers l'Allemagne, le grand passage était à Weisswampach. Vielsalm (j'en demande pardon aux princes de Salm et à l'empereur Herman) est aujourd'hui un misérable village, inscrit il est vrai sur les cartes en lettres majuscules : ce qui a fait croire à Paris que c'était une ville. (...) Abandonner Vielsalm et les environs, c'est ne compromettre personne ; abandonner Arlon et les environs c'est livrer au roi de Hollande la plupart des personnes qui ont pris une part active à la révolution<sup>167</sup> ».

Cet enclavement de la frontière orientale ne résulte pas uniquement du caractère inhospitalier de la région mais dérive aussi de la nécessité dans laquelle s'est trouvée jadis le Gouvernement autrichien d'éviter le passage par la Principauté de Liège pour relier Bruxelles à Vienne. Les chaussées qu'il a établies à cet effet au XVIIIe siècle, au lieu de traverser transversalement le cœur de l'Ardenne, ont donc dû contourner les possessions liégeoises<sup>168</sup>. Le fait que la construction des chaussées soit dévolue avant 1830 aux Etats provinciaux et aux pouvoirs locaux explique aussi la carence de relations routières avec l'étranger<sup>169</sup>.

La frontière séparant le Luxembourg belge du Grand-Duché se divise en deux parties. Une partie nord répondant exactement aux mêmes caractéristiques que la partie méridionale de la frontière belgo-allemande. Elle se caractérise par son absence totale de routes jusqu'à une période avancée. En revanche, la partie méridionale possède un intérêt stratégique depuis longtemps pour des raisons orographiques, hydrographiques et structurelles. En effet, le Luxembourg belge s'enfonce véritablement comme un coin entre le territoire français et le territoire grand-ducal, englobant en son sein presque tout le bassin de la Semois depuis sa source dans la région d'Arlon jusqu'à son embouchure dans le couloir français de Givet, en

---

<sup>167</sup> Lettre de Nothomb (Bruxelles) à Van de Weyer (Londres), le 17 octobre 1831, reproduite dans NOTHOMB (P.), *Les frontières du Limbourg et du Luxembourg...*, p. 77.

<sup>168</sup> La chaussée de Namur à Luxembourg par Neufchâteau en est un bel exemple. Depuis 1815, cette route offrait à nouveau un grand intérêt stratégique car elle suivait d'assez près la frontière des Pays-Bas et reliait différentes forteresses qui garnissaient celle-ci. Aussi, elle fut incorporée sous le régime hollandais dans la route de première classe d'Ostende à Trèves. GENICOT (L.), *Etudes sur la construction des routes en Belgique*, in *Bulletin de l'Institut de Recherches Economiques et Sociales de Louvain*, 13 (1947), p. 505.

<sup>169</sup> PLACQ, G., *Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940*, in *Bulletin de l'Institut de Recherches Economiques et Sociales de Louvain*, 17 (1951), p. 444.

passant par la cité fortifiée de Bouillon. La Semois se jette dans la Meuse en amont de la forteresse de Givet et en aval de celle de Charleville-Mézières. Le Luxembourg belge englobe également la ligne de crête méridionale du bassin de la Semois le séparant du bassin de la Chiers situé en territoire français. La vallée de la Chiers est pour sa part contrôlée au XIX<sup>e</sup> siècle par les places fortes de Longwy, de Montmédy et de Sedan ; cette dernière place est située au confluent de la Chiers et de la Meuse. La vallée française de la Chiers avec ses trois forteresses est en quelque sorte parallèle à la vallée belge de la Semois. Le passage d'un bassin à l'autre se fait par la route d'Arlon à Longwy ou de Bouillon à Sedan<sup>170</sup>. La forteresse française de Longwy correspond à deux ou trois kilomètres près à l'intersection des frontières belge, française et grand-ducale. Lors de l'indépendance belge, ce découpage géographique a été dicté par des considérations stratégiques qu'il n'est pas inutile de rappeler ici.

Si nous traçons une ligne droite depuis Trèves, ville de garnison de la Confédération germanique, vers Paris, capitale administrative et centre du système militaire français, cette ligne passe successivement par Luxembourg, Longwy, Montmédy, Stenay, Vouziers et Reims. Cette direction empruntée par les armées depuis l'Antiquité est jalonnée de plusieurs trouées : du côté allemand, la trouée de la Moselle donnant accès à la vallée du Rhin ; du côté français, la « trouée de Stenay » permettant de franchir le cours de la Meuse en évitant au nord comme au sud ses rives particulièrement escarpées<sup>171</sup>. Ces deux trouées sont reliées entre elles par la Gaume et le « Gutland » (le bon pays), c'est-à-dire la partie sud-est du Luxembourg au relief moins accentué que le reste de l'Ardenne et traversée par plusieurs bonnes routes commandées par la forteresse de Luxembourg<sup>172</sup>. Or, la présence d'une garnison prussienne dans cette forteresse depuis 1815 menace les deux places françaises de Thionville et Longwy qui couvrent la trouée de Stenay. En 1831, durant les négociations

---

<sup>170</sup> Certaines cartes indiquent également une route de Virton vers Longuyon mais nous n'avons à cet égard aucune certitude. GENICOT (L.), *Études sur la construction des routes en Belgique...*, voir la carte figurant le réseau routier belge durant la période hollandaise.

<sup>171</sup> SHD/DAT, 7N 1163, *De Stenay à Trèves*, Travail d'hiver de M. le Commandant Clerc, 8<sup>e</sup> régiment d'infanterie, Saint-Omer, le 15 avril 1890 ; Voir aussi SHD/DAT, 7N 1812. *Étude sur la trouée de la Chiers*. Étude de L. Cochard, chef d'escadron d'artillerie, Directeur de l'école d'artillerie du 6<sup>e</sup> corps. Document envoyé à M. le général Ferron, Châlons, le 22 juillet 1889. L'intérêt de ces deux études est qu'elle donne un historique général de ces trouées au fil des siècles.

<sup>172</sup> Luxembourg – Arlon – Bastogne ; Luxembourg – Athus (Aubange) – Longwy ; Luxembourg – Thionville ; Luxembourg – Wasserbillig – Trèves. *Carte du Royaume de Belgique et du Gd. Duché de Luxembourg d'après les délimitations fixées par le Traité de Londres*. 1848, in *Atlas classique et universel de géographie ancienne et moderne, contenant les découvertes et les divisions les plus nouvelles dans les cinq parties du monde pour servir à la lecture des voyages, des ouvrages historiques et des meilleurs traités de géographie*. Publié par J. Andriveau-Goujon. Adopté par le Ministre de la Guerre pour les bibliothèques régimentaires. Nouvelle édition.- Paris, chez l'éditeur, 1850, p. 21 ; MELCHERS (Emile-Théodore), *Kriegsschauplatz Luxemburg. August 1914-Mai 1940*, Luxembourg, Imprimerie Saint-Paul, 1963, p. 40-41.

concernant l'indépendance de la Belgique, Talleyrand cherche à profiter de la conférence de Londres pour revoir le statut du Luxembourg. En janvier 1831, il se plaint auprès de Palmerston du fait que le Luxembourg jouxte une partie de la frontière française peu défendue. Mais Palmerston de son côté minimise l'importance stratégique de la région :

« Je lui ai observé, rapporte Palmerston, qu'il n'existe que deux routes militaires pour sortir du Duché, l'une au midi vers Thionville et Metz, – places contre lesquelles une armée, stationnée dans le Luxembourg, n'oserait guère se risquer, – l'autre vers le nord, par Givet ou Dinant, – direction qui ne sera jamais choisie pour envahir la France, – et que par conséquent, la France ne saurait avoir rien à craindre du Luxembourg ; j'ai ajouté que, d'autre part, le Luxembourg semble entrer dans le système défensif de la frontière prussienne, dont Coblenz est le centre et qui doit être fort important pour la Prusse comme prenant en flanc la ligne de marche de Thionville à Coblenz »<sup>173</sup>.

Consciemment ou pas, le diplomate anglais oublie de mentionner ici les routes Luxembourg – Arlon – Bastogne et surtout Luxembourg – Athus (Aubange) – Longwy. Celles-ci sont reliées entre elles et offrent une alternative sérieuse pour pénétrer en France à partir de Luxembourg.

Après la désastreuse campagne des Dix jours en août 1831, suit une deuxième phase de négociations en septembre-octobre 1831. Lors de cette deuxième phase des tractations londoniennes qui précède la signature du traité des XXIV articles, il s'en faut de peu que le Luxembourg ne soit laissé dans son entièreté à la maison d'Orange ; ceci afin de placer la totalité du verrou luxembourgeois dans les mains d'une puissance jugée plus sûre que la Belgique pour constituer une barrière efficace face à la France. Malgré le ressentiment de l'Angleterre et de la Prusse suite à l'intervention française sur notre territoire, les diplomates belges parviennent néanmoins à « sauver quelques meubles » *in extremis*. Ils ont en effet l'habileté de jouer sur la corde française pour alléger l'addition londonienne. Ainsi, grâce aux pressions de Le Hon, ministre de Belgique à Paris, Léopold I<sup>er</sup> activement soutenu et conseillé par le jeune secrétaire général des Affaires étrangères, Jean-Baptiste Nothomb, fait comprendre à la France qu'il est de son propre intérêt d'obtenir pour la Belgique des compensations et de ne pas laisser choir l'entièreté du Luxembourg aux mains d'un prince de la Confédération germanique. A trois jours de la rédaction définitive du traité des XXIV articles, la correspondance de Nothomb avec Le Hon démontre que tout l'argumentaire belge se focalise désormais sur l'aspect stratégique du problème. Le 12 octobre, Jean-Baptiste

---

<sup>173</sup> Lettre de Palmerston à Granville, Londres, le 21 janvier 1831, reproduite dans CRAVEN (A.), *Lord Palmerston. Sa correspondance intime...*, I, p. 10.

Nothomb, tout juste sorti d'une entrevue à Bruxelles avec le général Belliard, rappelle au ministre de Belgique à Paris les tenants et les aboutissants de la géopolitique française :

« On vous propose peut-être pour limite la grande route d'Arlon à Longwy par Aubange. Mais cette route n'offre pas de limite naturelle et laisserait Longwy à découvert. Le but que doit se proposer la France serait manqué. Savez-vous pourquoi on nous offre une partie du Grand-Duché ? C'est pour que Bouillon, forteresse adossée en quelque sorte à Sedan, ne soit pas entre les mains du Roi de Hollande et au besoin de la Confédération. Je comprends maintenant le projet déjà connu depuis huit mois, de la séparation du Duché de Bouillon. Ce qu'on nous donne, c'est le Duché de Bouillon avec un accroissement de territoire. Et qu'on nous dise encore que Talleyrand est sans influence ! Si la forteresse de Bouillon n'existait pas, nous n'aurions rien. Si nous avons la limite au-delà d'Arlon, ce sera encore pour garantir un intérêt français, pour couvrir la forteresse de Longwy »<sup>174</sup>.

Le 14 octobre, à la veille de la rédaction définitive des XXIV articles bouclée le 15 octobre, Le Hon parvient à persuader la France qu'il faut sauver Arlon pour sauvegarder Longwy. Une ligne est tirée, presque au hasard, à partir de Rodange, pour donner à la Belgique la ville d'Arlon et la route de Longwy. Cette ligne ne correspond pas tout-à-fait à la route en elle-même mais est tracée un peu plus à l'est afin de couvrir la forteresse française<sup>175</sup>. Selon Pierre Nothomb, descendant du précédent et thuriféraire d'une Grande Belgique, l'avantage stratégique obtenu n'est guère concluant : « Le Gouvernement de Louis-Philippe, qui se félicitait de nous voir garder une partie du Luxembourg, diminuant ainsi sa ligne de contact avec la Confédération Germanique, ne s'apercevait pas assez qu'en laissant habilement conduire la délimitation nouvelle vers la route de Longwy, au lieu de la mener vers la route de Thionville, il laissait ces deux places découvertes »<sup>176</sup>.

En réalité, les Français sont bien conscients en 1831 de l'opportunité qu'il y aurait à intégrer tout le Luxembourg à la Belgique mais ils considèrent avec raison ne pas pouvoir obtenir davantage de la part de la Prusse et de l'Angleterre. D'ailleurs, le principal souci de la France n'est pas tellement le territoire du Luxembourg en soi mais la présence militaire prussienne si près de ses propres lignes défensives. Les stratèges français regrettent surtout depuis 1815 l'affaiblissement stratégique des places de Metz et Thionville « dont la puissance défensive serait bien plus grande, si elle n'était en partie neutralisée par Luxembourg »<sup>177</sup>. Dans la

---

<sup>174</sup> NOTHOMB (P.), *Les frontières du Limbourg et du Luxembourg...*, p. 71.

<sup>175</sup> *Idem*, p. 43-44.

<sup>176</sup> NOTHOMB (P.), *La Barrière belge...*, p. 235.

<sup>177</sup> *Fortifications de Paris : considérations sur la défense nationale...*, p. 144. « Le Duché de Luxembourg permet à une armée allemande de prendre à revers une colonne française entrant par la Moselle ou par la Meuse.

mesure où la France considère ne pas pouvoir remettre en cause le statut fédéral de la forteresse, les revendications belges n'ont, aux yeux des diplomates français, qu'un intérêt secondaire. Mieux vaut préserver les acquis de la révolution belge plutôt que de faire échouer purement et simplement l'ensemble des négociations. On ne peut pas tout obtenir ! C'est en substance ce raisonnement qu'ils tiennent aux diplomates belges lorsque ceux-ci cherchent une dernière fois à modifier le statut territorial du royaume de Belgique à la veille de la signature du traité du 19 avril 1839<sup>178</sup>.

Paradoxalement, les stratèges allemands sont divisés sur la question luxembourgeoise en 1831. Alors que le territoire menace de passer aux mains des Belges considérés par les Puissances du Nord comme des alliés objectifs de la France, le général von Gneisenau et d'autres militaires illustres pensent que la forteresse de Luxembourg n'a plus aucune utilité militaire, qu'elle est facilement contournable et que le mieux pour l'Allemagne serait encore qu'elle soit détruite. Ce n'est pas l'avis de Clausewitz qui estime pour sa part que si la forteresse de Luxembourg est donnée à la Belgique, les diplomates laisseront s'en aller « das Hauptbollwerk Deutschlands »<sup>179</sup>. En définitive, les partisans du maintien de la forteresse l'emportent à Berlin et à Francfort. Un mémoire militaire est envoyé le 13 juin 1831 à von Bulow, le représentant de la Prusse et des intérêts de la Confédération germanique à Londres. Ce rapport préconise une ligne diplomatique visant à la conservation de la forteresse dans l'orbite allemande<sup>180</sup>. Pour ne pas en amoindrir l'efficacité, la Diète de Francfort formule plus tard l'exigence qu'aucune fortification ne soit construite dans le Luxembourg occidental, tout spécialement à Arlon. Les stratèges allemands entendent bien que cette ville ne serve pas de tête de pont à une offensive des troupes françaises débouchant par la route de Longwy. Dans une résolution du 18 août 1836, la Diète ne promet d'accorder son assentiment aux arrangements des XXIV articles relatifs au Luxembourg qu'à la condition qu'Arlon ne soit

---

Il forme la clef des grandes routes qui conduisent directement de la Prusse rhénane au cœur de la France ; enfin, son chef-lieu, Luxembourg, est l'une des plus importantes forteresses de l'Europe, une vedette avancée de la ligne de défense germanique, *une fenêtre d'où l'Allemagne découvre Paris* ». BRIALMONT (A.), *Considérations politiques et militaires...*, II, p. 87.

<sup>178</sup> DE RIDDER (A.), *Histoire diplomatique du traité de 1839...*, p. 79-83.

<sup>179</sup> « Le rempart de l'Allemagne ». MELCHERS (Emile-Théodore), *Kriegschauplatz Luxemburg...*, 1963, p. 31-32.

<sup>180</sup> *Idem*, pp. 32-33. Dans sa correspondance avec Lord Granville, Palmerston a bien remarqué l'intérêt prussien pour Luxembourg : « Je m'aperçois, du reste, que Bulow a une envie terrible de la forteresse de Luxembourg avec un peu de territoire à l'entour : non pas qu'il ait jamais laissé tomber un mot relativement à ce sujet, mais comme je le connais bien, je le vois au fonds du puits. C'est même ce qui explique l'accueil fait par Werther à l'idée de donner Philippeville et Mariembourg à la France. Le consentement de la Prusse à cette cession serait acheté par l'acquiescement de la France à la cession de la forteresse de Luxembourg à la Prusse ». Lettre de Palmerston à Granville, Londres, le 26 août 1831, reproduite dans CRAVEN (A.), *Lord Palmerston. Sa correspondance intime...*, I, p. 77.

jamais fortifié. Elle réitère encore une fois ses exigences à la veille du traité de 1839 mais la Belgique et l'Angleterre s'opposent à cette prétention comme étant une atteinte à la souveraineté belge en matière de défense nationale<sup>181</sup>.

Nous trouvons ici les prémices des inquiétudes concernant cette portion de territoire neutre coincée entre deux puissances rivales et aisément franchissable en deux ou trois journées de marche. Les Prussiens et les Français continueront à surveiller tout au long du XIXe siècle l'influence politique et militaire de leur adversaire dans ce territoire d'entre-deux. On redoute à Berlin les sympathies des Luxembourgeois pour la France et l'influence des idées libérales belges. On craint par-dessus-tout une union douanière car « si la garnison prussienne de la forteresse se trouvait noyée dans une population que les relations commerciales rapprocheraient chaque jour de la France, elle ne serait plus qu'une sentinelle perdue de la Confédération »<sup>182</sup>. C'est pourquoi, au lendemain même du retour du Luxembourg sous la souveraineté de la maison d'Orange, des négociations sont entamées entre la Prusse et le Roi Guillaume Ier pour l'entrée du Grand-Duché dans le Zollverein. Ces négociations aboutissent sous son fils Guillaume II à la conclusion du traité du 8 août 1841. Cependant, devant le mécontentement des Luxembourgeois et les conditions draconiennes de la Prusse, le Roi Grand-Duc refuse finalement de ratifier le traité. La réaction prussienne ne se fait pas attendre. Le gouvernement de Berlin accuse le Luxembourg de faire preuve de francophilie<sup>183</sup>. Finalement, sous la pression prussienne, l'accord est ratifié par Guillaume II à quelques modifications près en février 1842. C'est au tour de la diplomatie française de grincer des dents devant le traité « qui prolonge d'une dizaine de lieues la ligne des douanes prussiennes et l'action directe de la Prusse [sur la frontière française] »<sup>184</sup>.

D'un point de vue stratégique, nous remarquons que les inquiétudes des militaires se concentrent sur la région située au sud d'Arlon et ne vont guère plus au nord. Si d'aventure les Prussiens décidaient d'attaquer la France par le Luxembourg pour déboucher sur le flanc gauche de la ligne défensive française et inversement si les Français tentaient d'atteindre Trèves puis Coblenz par la Gaume et le « Gutland luxembourgeois », ils ne feraient qu'écorner la pointe sud du Luxembourg belge. Un mouvement tournant plus large semble

---

<sup>181</sup> DE RIDDER 2, p. 330-335.

<sup>182</sup> DE LANNOY (Fl.), *L'accession du Luxembourg au Zollverein en 1842*, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, 1922, p. 319.

<sup>183</sup> DE LANNOY (Fl.), *L'accession du Luxembourg...*, pp. 318-319.

<sup>184</sup> Lettre de De Bois-le-Comte (La Haye) à Guizot (Paris), le 9 février 1842, citée dans DE LANNOY (Fl.), *L'accession du Luxembourg...*, p. 332-333.

impossible, à moins bien entendu de franchir la Meuse à Maastricht. Jusqu'à une époque tardive, les Ardennes et l'Eifel sont réputées infranchissables. Dans un rapport au Roi Guillaume d'Orange du 10 mars 1816, Wellington développe ses conceptions défensives sur la Barrière à construire face à la France. Il y fait sciemment l'impasse sur le Luxembourg. Il juge ce territoire impraticable pour une grande armée et trop pauvre en ressources. Liège, Huy et Namur sur la Meuse suffisent largement pour défendre cette partie de la Barrière. Les places mosanes « enfermeraient un ennemi voulant traverser le Luxembourg comme dans un cul de sac »<sup>185</sup>. Le général Willems qui rapporte l'anecdote note avec dépit qu' « on vivra un siècle sur cette idée »<sup>186</sup>. En effet, les stratèges sont lents à remarquer que le développement des routes puis des chemins de fer dans le Luxembourg, du côté grand-ducal comme du côté belge, va rapidement accroître son importance stratégique. En 1830, trois bonnes routes mènent de Belgique en Allemagne<sup>187</sup>. De 1830 à 1850, aucune route nouvelle ne traverse la frontière du côté allemand. En revanche, au cours de la même période, le réseau routier dans le Luxembourg belge s'accroît de 266 %. Entre 1850 et 1880, il ne s'accroît déjà plus que de 53 %. Après 1880, l'essentiel du réseau routier luxembourgeois est constitué. La progression du réseau est de seulement 9 % entre 1880 et 1940<sup>188</sup>. En 1850, plusieurs axes routiers permettent d'ores et déjà de traverser les Ardennes du nord-est au sud-ouest en direction de la frontière française<sup>189</sup>. A la même époque, le nord du Grand-Duché est lui-même franchissable d'est en ouest par la route Bitburg – Vianden – Diekirch – Heiderscheid – Wiltz – Bastogne<sup>190</sup>. Et dès le début des années 1850, le réseau routier grand-ducal offre un maillage de plus en

<sup>185</sup> WILLEMS (R.), *La Barrière des Pays-Bas...*, p. 239-240.

<sup>186</sup> *Idem*, p. 240.

<sup>187</sup> 1° La route Liège – Herve – Battice – Henri-Chapelle – Aix-la Chapelle ; 2° La route de la Vesdre concédée aux industriels lainiers : Liège – Pepinster – Verviers – Dolhain – Eupen ; 3° La route Verviers – Theux – Spa – Francorchamps – Malmédy. Nous ne comptons pas pour le moment la route Malmédy – Stavelot puisqu'elle fait ensuite une boucle pour rejoindre Francorchamps. PLACQ (G.), *Le développement du réseau routier belge...*, p. 446. Voir la carte du réseau routier en 1830 reproduite dans cet article.

<sup>188</sup> PLACQ (G.), *Le développement du réseau routier belge...*, p. 447.

<sup>189</sup> Parmi les axes routiers empruntables, citons : 1° L'ancienne route de Liège – Ciney – Dinant dont la section Ciney – Dinant a été restaurée ; 2° L'ancienne route Verviers – Theux – Esneux – Liège qui se divise à hauteur de Louveigne vers Aywaille et se prolonge ensuite vers Bomal – Marche – Rochefort – Beauraing ou Saint-Hubert ; 3° La route Malmédy – Stavelot qui est prolongée au sud vers Vielsalm – Laroche – Champlon – Saint-Hubert ou ouvre sur un parcours le long de la frontière par Houffalize – Bastogne et Arlon. PLACQ (G.), *Le développement du réseau routier belge...*, voir la carte du réseau routier en 1850 produite dans cet article. Voir aussi l'atlas de KIEPERT (Heinrich), *Allgemeiner Hand-Atlas der Erde und des Himmels nach den besten astronomischen Bestimmungen, neuesten Entdeckungen und kritischen Untersuchungen entworfen*, Weimar, Geographisches Institut in Weimar, 1856, planche n° 36 : Pays-Bas, Belgique.

<sup>190</sup> *Arrêté Royal Grand-Ducal du 21 janvier 1846 décrétant la construction d'une route de Diekirch à Vianden, et fixant la direction du premier lot de cette route*, in *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 8, 29 janvier 1846, p. 101-102 ; *Arrêté Royal Grand-Ducal du 10 décembre 1849, par lequel la route de Diekirch vers Bastogne par Heiderscheid et Wiltz est déclarée ligne de poste*, in *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 102, 18 décembre 1849, p. 1020-1021.

plus serré<sup>191</sup>. Alors qu'en 1839 il n'y avait encore que 176 kilomètres de routes d'Etat, en 1849, le réseau d'Etat a doublé et comporte 344,84 kilomètres de routes. En 1879, les routes d'Etat sillonnent le Grand-Duché sur une distance totale de 691 kilomètres. Les administrations néerlandaise puis belge avaient légué en 1839 un réseau radial à structure étoilée, dont les chaussées convergeaient vers la ville de Luxembourg, tandis que les grands axes étaient essentiellement orientés vers l'ouest pour favoriser le trafic avec la Belgique et la Hollande. Parmi ses axes internationaux figurent la route de première classe de Luxembourg à Arlon et les deux voies transversales réalisées sous le régime belge : celle de Mersch à Arlon et celle d'Ettelbruck à Bastogne. Mais le traité de Londres de 1839 puis l'accession du Grand-Duché au Zollverein en 1842 reconsidèrent l'homogénéité de l'espace entre la Moselle et la Meuse au profit de l'Allemagne. Le premier programme de construction routière réalisé dans les années 1840 désenclave également les chefs-lieux des cantons de Redange, Wiltz, Clervaux, Vianden et Echternach<sup>192</sup>. Ceci est d'autant plus remarquable que le sud du Luxembourg belge se dote lui-même de plusieurs connexions avec la France, faisant ainsi la jonction entre les Ardennes françaises, belges, Luxembourgeoises et l'Eifel allemande<sup>193</sup>.

A bien regarder une carte, d'un point de vue militaire, le Luxembourg belge offre déjà au début des années 1850 un réseau routier suffisant pour la traversée d'une voie de deux grandes armées. Mais il faudra encore du temps avant que les stratèges belges, français et allemands en prennent vraiment conscience. La cartographie lente et approximative de cette région n'y est peut-être pas étrangère car de nombreuses cartes que nous avons consultées ne figurent pas les nouvelles routes. La conception désuète d'une barrière naturelle imperméable aux grands mouvements de troupes est à ce point ancrée dans l'esprit des officiers qu'à la veille de la Première Guerre mondiale, alors que la région est dotée depuis de nombreuses années d'un réseau routier et ferroviaire très dense, on trouve encore des jugements

---

<sup>191</sup> Arrêté Royal Grand-Ducal du 10 décembre 1849 par lequel la route de Luxembourg vers Saint-Vith, est déclarée ligne de poste in *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 102, 18 décembre 1849, p. 1019-1020 ; Avis relatif à la concession de l'entreprise de la construction de la partie de la route de Reichlange à Martelange, comprise entre la hauteur de Bigonville et Martelange, in *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 88, 7 décembre 1852, p. 827-828 ; Avis concernant l'adjudication de l'entreprise de la construction d'une partie d'un embranchement de route, de Cruchten à la route de Grevenmacher à Diekirch, in *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 88, 7 décembre 1852, p. 828-829.

<sup>192</sup> BARTHEL (Charles), *Les voies de communication au Grand-Duché de Luxembourg, création d'un réseau routier (1839-1880)*, mémoire de fin de stage pédagogique, Luxembourg, 1986, p. 134-146.

<sup>193</sup> Une route Bouillon – Florenville – Virton – Athus (Aubange) longe la frontière française, au sud de l'ancienne route de 1<sup>ère</sup> classe Namur – Dinant – Arlon – Luxembourg. Nous comptons en outre quatre axes routiers se dirigeant du nord au sud : 1° Saint-Hubert – Recogne – Bouillon – Sedan ; 2° Bastogne – Neufchâteau – Florenville – Carignan ; 3° Martelange – Habaye – Virton – Montmédy ; 4° Arlon – Athus (Aubange) – Longwy. PLACQ (G.), *Le développement du réseau routier belge...*

géographiques catégoriques sous la plume d'officiers belges ou français de premier plan. Dans son ouvrage sur la géographie militaire française, Philippe Boulanger note qu'à une ou deux exceptions près, contrairement à l'Etat-major de l'armée française pleinement conscient du danger, peu de géographes français « en chambre » envisagent une offensive de grande envergure par la Belgique à la veille de la guerre<sup>194</sup>. Les clichés ont la vie dure et il est souvent plus facile de recopier des études anciennes que de réaliser une étude serrée des nouvelles infrastructures ferroviaires et routières. Dans son mémoire sur la défense de la Belgique achevé à la date du 27 janvier 1911 le lieutenant-colonel de Ryckel lui-même recopie sans trop réfléchir, dans son introduction géographique, les considérations surannées de la *Géographie militaire* du général de brigade Gustave-Léon Niox, ancien professeur de géographie à l'Ecole supérieure de guerre<sup>195</sup> :

« L'Eifel et les Ardennes sont très insalubres. Toute cette région est difficilement praticable pour les armées et les seuls passages propres aux grands mouvements militaires resteront toujours ceux du Nord des Ardennes, c'est-à-dire de Sambre et Meuse, et du Sud de l'Hunsrück, c'est-à-dire des vallées de la Blies et de la Nahe »<sup>196</sup>.

Quelle inconséquence de la part d'un officier qui a lui-même étudié en profondeur l'histoire du système défensif belge. La paresse est parfois mauvaise conseillère.

## **B. La construction de la ligne du « Grand Luxembourg »**

### **1. Une ligne à la croisée des frontières : des obstacles politiques nombreux (1846-1850)**

La problématique du désenclavement économique du Luxembourg est ancienne. Avant l'indépendance de la Belgique, sous le sceptre de la maison d'Orange, sa situation économique n'est pas spécialement brillante. Afin de remédier à cette situation, Guillaume Ier, Roi des Pays-Bas, décide d'entreprendre une politique de grands travaux dans la région. Parmi les projets les plus ambitieux du Souverain, figure la création d'un canal de la Meuse à la Moselle. Ce canal devait suivre l'Ourthe jusqu'à Ortho puis la branche orientale de l'Ourthe, la Wiltz et la Sûre jusqu'à la Moselle en amont de Trèves près de Wasserbillig. Le canal aurait comporté pas moins de 218 écluses car il s'agissait de creuser une véritable voie d'eau à travers le massif ardennais au départ de Liège. Le 10 janvier 1828, les

---

<sup>194</sup> BOULANGER (Philippe), *La géographie militaire française*, Paris, Economica, 2002, p. 439.

<sup>195</sup> *Idem*, pp. 75-76.

<sup>196</sup> DE RYCKEL (L.) lieutenant général Baron, *Mémoires...*, p. 40-41.

concessionnaires du projet se constituent en société anonyme, la Société anonyme du Luxembourg et ils travaillent pendant quelques années à sa réalisation. L'Ourthe est ainsi canalisée jusqu'à Comblain-au-Pont. La difficulté technique réside dans le franchissement de la ligne de séparation des bassins du Rhin et de la Meuse. La déclaration d'indépendance de la Belgique de 1830 met un terme à ces grands travaux hydrauliques qui ne seront jamais repris étant donné le développement des lignes de chemin de fer<sup>197</sup>. En 1838, le ministre des Travaux publics Jean-Baptiste Nothomb, représentant du Luxembourg à la Chambre, fait reprendre les études sur le canal Meuse – Moselle. Le projet pharaonique a cependant perdu de son intérêt car la ligne de chemin de fer d'Anvers à Cologne atteignait déjà An. Le 2 décembre 1843, la Cour d'appel de Bruxelles fixe à la Société du Luxembourg un délai de quatre ans pour terminer les travaux en Belgique. Passé ce délai, l'Etat est autorisé à exécuter lui-même les travaux. En juin 1845, la Great Luxemburg Company est constituée à Londres. A la tête des actionnaires anglais figure F.F. Clossmann, directeur de la Sedan Railway. Des pourparlers sont engagés immédiatement avec les Gouvernements belge et grand-ducal pour reprendre le projet de canal Meuse – Moselle. La Great Luxemburg Company s'engage notamment à rembourser aux actionnaires les fonds qu'ils avaient investis dans l'affaire. Mais l'objet principal de l'intérêt anglais réside en réalité dans les chemins de fer. « Le chemin de fer du Grand-Luxembourg » doit son succès de souscription à l'idée, accréditée en Angleterre, qu'il sera nécessairement le chemin emprunté par les voyageurs et le trafic postal de Londres vers les Indes via Trieste. Le chemin de fer du Luxembourg est présenté aux actionnaires comme une section incontournable de la « malle des Indes »<sup>198</sup>. Autre argument à l'appui de l'entreprise, cette voie sera « aussi avantageuse et plus à l'abri que celle de Cologne, de la concurrence de ses voisins du nord »<sup>199</sup> pour le transit de en en direction des ports et des centres industriels belges. Il s'agit aussi de se mettre à l'abri de la concurrence des lignes françaises qui ne tarderont pas à s'établir entre le littoral et le centre de l'Allemagne.

---

<sup>197</sup> DU FIEF (J.), *Voies navigables et routes*, in *Patria Belgica*, partie I, Bruxelles, Bruylant-Christophe et Cie, 1873, in- 8°, p. 821 ; LEONARD (Jean-Claude), *Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan – Virton – Montmédy*, Liège, G.T.F., 1992, p. 8 ; LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges.*- Bruxelles, Office de Publicité, ancien établissement J. Lebègue, 3<sup>e</sup> édition, 1953, p. 48-49 ; MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations qui ont précédé à la construction de nos premiers chemins de fer*, Luxembourg, Imprimerie de la Cour Joseph Beffort, 1934 (Tiré à part du volume LXV des Publications de la Section des Sciences historiques de l'Institut Grand-Ducal de Luxembourg), p. 133. L'article très complet de MEYERS se base sur les archives du Gouvernement grand-ducal (1845-1847) et le compte-rendu des séances des Etats du Grand-Duché (1842-1869).

<sup>198</sup> LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges...*, p. 50-51 ; MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 133-134.

<sup>199</sup> MAEB, Archives politico-commerciales, Première série, 2144, réseau luxembourgeois, *Chemin de fer du Luxembourg reliant la Meuse belge à la Moselle française et allemande à Metz et à Trèves*. Premier mémoire à l'appui du projet, demandeur en concession : John Piddington et Cie, Bruxelles, Imprimerie de Deltombe, 1845, p. 4.

« Le chemin de fer projeté à travers le Luxembourg réaliserait donc, tout d'abord, avec un succès bien autrement éclatant, l'idée qui a présidé à la conception du canal de Meuse et Moselle. Partant de Liège, de Namur ou de Charleroy, il ouvrirait, par une ligne d'Arlon sur Trèves, au commerce de transit, au commerce et à l'industrie indigènes, les marchés du Grand-Duché de Luxembourg et de la Moselle prussienne, marchés qui nous échappent dans l'état actuel des choses. Nos marchandises descendraient même la Moselle jusqu'à Coblenz. La ligne d'Arlon sur Metz nous fournirait également un débouché tout nouveau dans les départements si importants du nord-est de la France. En peu d'années, nos ports et nos centres industriels et manufacturiers seraient mis en relation directe avec le Rhin à Strasbourg et à Bâle et par conséquent avec l'Allemagne méridionale, la Suisse, le Rhône et la Méditerranée. Au moyen du chemin de fer projeté de Metz à Sarrebruck et au Rhin à Manheim, nos produits pénétreraient au centre de l'Allemagne »<sup>200</sup>.

Dans cette vaste entreprise, les négociations avec le Grand-Duché de Luxembourg sont cruciales car le petit territoire constitue le point central de la future ligne internationale et son tracé dépend en définitive de l'avis des autorités luxembourgeoises, elles-mêmes liées à la maison d'Orange et au Gouvernement militaire prussien de la forteresse de Luxembourg. C'est pourquoi un représentant de la compagnie, Biré de Bruxelles, vient négocier à Luxembourg en juillet 1845. A cette occasion, une commission extraordinaire de notables et hauts fonctionnaires est constituée. Elle se met en accord avec le Conseil de Gouvernement luxembourgeois sur un tracé en conformité avec les intérêts grand-ducaux : une première ligne est-ouest reliant Arlon à Luxembourg et la Moselle, à Remich par exemple. Un embranchement nord-sud relierait ensuite le chemin de fer belgo-rhénan Liège – Aix-la-Chapelle à Thionville et Metz. La ligne traverserait le Luxembourg de part en part à Weiswampach, Diekirch, Ettelbruck, Mersch et à travers les glacis de la forteresse de Luxembourg. Un embranchement Diekirch – Echternach – Wasserbillig – Trèves paraît souhaitable mais l'on hésite car les voies luxembourgeoises aboutissant à Trèves risquent de se terminer en cul-de-sac. La vallée de la Moselle, séparant Trèves de Coblenz sur le Rhin, semble peu propice à l'établissement du rail. En revanche, le chemin de fer de Remich a l'avantage de conduire vers Sarrebruck, ce qui compléterait le projet français de Metz à Sarrebruck<sup>201</sup>.

Très vite cependant, la compagnie à capitaux anglais se rend compte que les promesses faites aux Gouvernements belge et grand-ducal seront trop coûteuses et ne pourront pas toutes être

---

<sup>200</sup> *Ibidem.*

<sup>201</sup> FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg*, Luxemburg, Wolfgang Herdam Fotoverlag, 2007, p. 7. MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 134-135.

honorées. Elle revoit ses ambitions à la baisse et en fait part aux deux Gouvernements. Le ministre belge des Travaux publics consent à passer une nouvelle convention avec la société le 8 août 1845 stipulant que l'engagement qu'elle a pris relativement au canal est réduit à la seule partie de Liège à La Roche. Clossmann, dont la situation financière n'est guère brillante, espère obtenir un accueil similaire de la part du Gouvernement luxembourgeois. En septembre 1845, il se rend personnellement à Luxembourg où il formule ses conditions : le Gouvernement devra renoncer au canal dont la réalisation est un gouffre financier ; il devra renoncer à toute garantie sur la convention à conclure au cas où la partie belge du projet n'aboutirait pas ; enfin et surtout il s'engagera à obtenir de la Confédération germanique les autorisations nécessaires pour le passage de la voie dans le rayon de la forteresse et pour le libre transit des marchandises allant vers la France ou la Suisse. Les grand-ducaux sont singulièrement refroidis par de telles exigences. Ils voient mal comment la Diète accepterait un droit de libre transit à la société anglaise, ce qui en ferait une sérieuse rivale des grandes voies rhénanes. En conséquence, le Gouvernement luxembourgeois se tient sur sa réserve<sup>202</sup>. Du côté belge, les négociations vont bon train. Par la loi du 18 juin 1846, l'Etat belge accorde à la Great Luxemburg Company la construction et l'exploitation de deux cent trente-deux kilomètres de voies de chemin de fer<sup>203</sup>. La concession comporte :

« 1° Non seulement la construction de la ligne de Bruxelles à Arlon, mais encore son prolongement jusqu'aux frontières française et grand-ducale vers Longwy et Luxembourg ainsi que la construction de deux embranchements, l'un vers l'Ourthe, l'autre vers Bastogne ; 2° La canalisation de l'Ourthe, mais de Liège jusqu'à Laroche seulement ; 3° La recherche et l'exploitation de mines et carrières dans le Luxembourg »<sup>204</sup>.

La Compagnie constitue une société de droit belge : la Grande Compagnie du Luxembourg dont les statuts sont fixés par arrêté royal le 1<sup>er</sup> octobre 1846<sup>205</sup>. Entretemps la question des chemins de fer luxembourgeois a attiré l'attention du ministre de Prusse à la Haye, Koenigsmark. Le 22 novembre 1845, ce dernier demande directement des renseignements au baron von Blochausen, chancelier d'Etat du Grand-Duché. La question est d'une grande importance économique pour la Prusse. Elle craint en effet que la France ne détourne à son profit le transit de la « malle des Indes » en proposant à Clossmann des avantages qui lui feraient préférer le territoire français au passage par le Grand-Duché de Luxembourg<sup>206</sup>.

---

<sup>202</sup> MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 135-136.

<sup>203</sup> LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges...*, p. 43.

<sup>204</sup> *Idem*, p. 52.

<sup>205</sup> FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 7.

<sup>206</sup> MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 137.

L'inauguration prochaine du chemin de fer de Strasbourg à Bâle (11 juillet 1846) et les projets de chemin de fer Strasbourg – Nancy – Metz laissent en effet présager la constitution d'une dorsale ferroviaire sud-nord parallèle au Rhin qui pourrait être prolongée vers Thionville et Longwy en direction du territoire belge<sup>207</sup>.

La méfiance de la Prusse est attisée par la conjonction de trois facteurs. Premièrement, l'existence d'un projet concurrent de Trèves à Pepinster par l'Eiffel, dont les partisans sont opposés à la ligne du Luxembourg. Deuxièmement, la susceptibilité de la diplomatie allemande qui pense que la Belgique privilégiera dans ce dossier l'embranchement vers la France à partir d'Arlon. Enfin, l'importance militaire de la forteresse de Luxembourg. Au départ, une des clauses de la convention provisoire conclue en août 1845 entre le Grande Compagnie du Luxembourg et la Belgique gêne la Prusse. Par cette clause spéciale, la Belgique s'interdit pendant douze ans de concéder toute autre ligne allant de la Meuse à la Moselle. En février 1846, le ministre prussien des Finances Flottwell, qui possède dans ses attributions l'administration des chemins de fer, se plaint auprès du ministre de Belgique de l'hostilité manifeste de la convention à l'égard des intérêts prussiens. Elle empêche en effet un projet de chemin de fer partant de Trèves, passant par Malmédy et s'embranchant aux chemins de fer belges à Pepinster. Cette ligne n'emprunterait le territoire belge que sur quelques lieues et permettrait elle aussi de relier la Meuse à la Moselle. Le ministre de Belgique à Berlin Nothomb, très investi dans le dossier, voit dans cette démarche un grand danger pour la réussite de la ligne belge de Bruxelles à Arlon. Il répond d'emblée à Flottwell que la clause en question est une condition *sine qua non* posée par la Compagnie. En plus de la garantie d'intérêts de l'Etat belge, la nouvelle compagnie cherche ainsi à se mettre à l'abri de toute concurrence pour assurer la viabilité de l'œuvre, ce qui lui semble légitime<sup>208</sup>.

Consulté sur cette affaire le ministre belge des Travaux publics confirme début mars qu'il est impossible de revenir sur cet article de la convention provisoire au risque de faire échouer toutes les négociations<sup>209</sup>.

La Prusse a bien compris le danger. Elle décide par conséquent de contourner les autorités belges peu collaboratrices. Le ministre de Prusse à La Haye Koenigsmark s'adresse

---

<sup>207</sup> LEFEVRE (A.), *La ligne de Strasbourg à Bâle : la construction 1837-1846. Les répercussions françaises et internationales*, Strasbourg, P.H. Heintz, 1947 ; LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire : chemins de fer et politique*, Paris, Société d'Édition et d'Enseignement supérieur (SEDES), 1948, p. 11-13 et p. 27.

<sup>208</sup> MAEB, APC, 1ère série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 17 février 1846.

<sup>209</sup> MAEB, APC, 1ère série, 2144, d'Hoffschmidt à Dechamps, Bruxelles, le 6 mars 1846

directement au Roi Grand-Duc. Un accord est conclu le 13 mars 1846 pour mettre en commun les intérêts de la Prusse et du Grand-Duché selon le modèle suivant : « Que le chemin de fer belge rejoigne les lignes de chemin de fer de l'Allemagne méridionale, en traversant le Grand-Duché et la Prusse, et non le territoire français. Que la voie ferrée vienne toucher directement la forteresse fédérale et se dirige vers Trèves en descendant la rive de la Moselle »<sup>210</sup>. Sans se douter de la démarche prussienne, Nothomb transmet de son côté à Bruxelles des informations sur le directeur du projet concurrent de Trèves à Pepinster. Il s'agit d'un monsieur Mohr de Trèves, « un des chefs de la maison Mohr-Ludovici d'Anvers ». Ce dernier lui a rendu visite en lui spécifiant soigneusement que son projet avait été accueilli par le ministère prussien des Finances et qu'il serait prochainement présenté devant le Roi de Prusse. Nothomb s'attend à « des démarches très vives de la part du Gouvernement prussien »<sup>211</sup>. Afin de mettre toutes les chances de son côté, Nothomb note que Mohr s'est adjoint les services d'un ingénieur belge Stevens qui a déjà étudié le tracé. « M. Mohr m'a dit aussi qu'on agirait à Liège et à Anvers pour que le commerce de ces deux villes se déclare contre le chemin de fer de Luxembourg et pour le chemin de fer de l'Eyfel »<sup>212</sup>. Alors qu'il jugeait au départ le projet Mohr peu sérieux, l'insistance de Nothomb conduit le ministre belge des Affaires étrangères à demander à son représentant à Berlin d'user de toute son influence pour que la Prusse ne fasse aucune opposition au projet du Grand Luxembourg<sup>213</sup>. En fin diplomate, Nothomb adopte plutôt la prudence et, en l'absence de toute nouvelle protestation officielle de Berlin, s'abstient de faire une nouvelle démarche d'autant plus que le projet Mohr n'a pas encore franchi toutes les étapes administratives<sup>214</sup>. Bien que soutenue par le baron von Arnim, ancien ministre de Prusse à Bruxelles, la demande Mohr n'aboutit finalement pas en raison de l'opposition du ministre prussien de l'intérieur Ernst von Bodenschwingh, ancien haut fonctionnaire à Trèves et à Coblenche, « qui est un ennemi de tout agiotage et qui a soutenu que le chemin de fer projeté était à peu près inexécutable notamment aux abords de Trèves »<sup>215</sup>.

Nothomb n'en continue pas moins à suivre de très près le dossier ferroviaire belgo-luxembourgeois. Début juin 1846, il appelle l'attention de Bruxelles sur les susceptibilités allemandes à l'égard de la ligne depuis le début des pourparlers. Le projet prévoit un point de

---

<sup>210</sup> MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 137-138.

<sup>211</sup> MAEB, APC, 1ère série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 17 mars 1846.

<sup>212</sup> MAEB, APC, 1ère série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 18 mars 1846.

<sup>213</sup> MAEB, APC, 1ère série, 2144, Dechamps (Bruxelles) à Nothomb (Berlin), le 2 avril 1846.

<sup>214</sup> MAEB, APC, 1ère série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 6 avril 1846.

<sup>215</sup> MAEB, APC, 1ère série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 9 mai 1846.

bifurcation à Arlon avec deux embranchements, l'un vers Trèves et l'autre vers Metz. Or le baron von Arnim a eu plusieurs fois l'occasion de signifier à Nothomb qu'il considérait qu'en Belgique, l'on s'occupait beaucoup trop de l'embranchement vers la France et pas assez de celui vers l'Allemagne, de telle sorte qu'il n'était pas loin de penser « qu'on avait fait du chemin de fer luxembourgeois une affaire exclusivement française »<sup>216</sup>. Le dossier avançait d'autant moins qu'au Luxembourg on aurait préféré substituer à la bifurcation à proximité d'Arlon une bifurcation à hauteur de Luxembourg. « Tous ces obstacles, note Nothomb, tomberont dès que le chemin de fer luxembourgeois aura été voté par les Chambres belges ; à Trèves, à Luxembourg, on comprendra que c'est à ce chemin de fer devenu tronc principal qu'il faut se rattacher ; tout autre projet deviendra alors chimérique »<sup>217</sup>. L'idée caressée par le diplomate belge est donc dès le départ de transformer la ligne des Ardennes belges en véritable épine dorsale de tout un réseau. Nothomb est finalement soulagé d'apprendre à la mi-juin que la loi est passée à la Chambre ; il demande au Gouvernement belge de tout faire pour activer le vote au Sénat afin de ne pas rencontrer une nouvelle opposition en Allemagne où Mohr continue à faire pression sur le Gouvernement malgré ses premiers échecs<sup>218</sup>. La loi est publiée au moniteur le 18 juin. Dechamps remercie à cette occasion Nothomb de tout ce qu'il a fait « pour prévenir une intervention officielle intempestive de la part du Gouvernement prussien dans cette affaire »<sup>219</sup>.

Suite au succès remporté en Belgique par Clossmann et ses associés en juin 1846, les actionnaires anglais relancent le Gouvernement luxembourgeois qui se montre désormais plus ouvert à la discussion. Cette attitude plus conciliante des autorités luxembourgeoises a été conseillée par la Prusse afin de ne pas faire tomber Clossmann dans les bras de la France. Deux questions nous intéressent dans les discussions qui s'engagent alors : la question du tracé et celle des servitudes militaires de la forteresse de Luxembourg. Clossmann et consorts cherchent à s'engager le moins possible sur ces sujets. Concernant le tracé, ils voudraient que pendant cinq ans leur soit réservé le droit de pousser la ligne après Luxembourg soit vers Thionville, soit vers Trèves, soit vers les deux localités à la fois sans aucune garantie de leur part pour l'une ou l'autre direction. Concernant les servitudes militaires, ils réclament une médiation du Gouvernement grand-ducal auprès du Gouvernement militaire prussien afin qu'aucun obstacle ne soit établi à l'approche du chemin de la place et à l'établissement de la

---

<sup>216</sup> MAEB, APC, 1ère série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 4 juin 1846.

<sup>217</sup> *Ibidem*.

<sup>218</sup> MAEB, APC, 1ère série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 14 juin 1846.

<sup>219</sup> MAEB, APC, 1ère série, 2144, Dechamps (Bruxelles) à Nothomb (Berlin), le 23 juin 1846.

station. Ces deux exigences de Clossmann restent problématiques. Suite à la mise au point avec Koenigsmark, le Gouvernement luxembourgeois tient à ce que la ligne de Trèves soit obligatoire dès que le chemin de fer sera prolongé au-delà de Luxembourg. De même, sur le plan militaire, il fait remarquer « qu'il peut bien s'engager à prêter ses bons offices pour que le Gouvernement militaire accorde toutes les facilités désirables, mais qu'il ne peut s'obliger à rapporter le consentement d'une autorité entièrement indépendante »<sup>220</sup>. Finalement un compromis est trouvé entre les deux parties. Le 24 juin 1846, la convention est signée sur les bases suivantes :

« Article 1<sup>er</sup> : Le Gouvernement Grand-Ducal concède à la Grande Société du Luxembourg, représentée par le sieur de Clossmann, Président, le droit de continuer le chemin de fer de la frontière belge jusqu'à la ville de Luxembourg, et ce par le tracé que la dite société jugera convenable d'arrêter. Article 2 : La société aura de plus la faculté de prolonger le chemin de fer de Luxembourg à la frontière prussienne vers Trèves et à la frontière française vers Thionville, par les lignes qu'elle choisira. L'embranchement de Luxembourg sur Trèves deviendra obligatoire pour la société contractante, dès qu'elle aura obtenu la concession du Gouvernement prussien de le continuer de la frontière grand-ducale vers Trèves »<sup>221</sup>.

Le Gouvernement grand-ducal s'engage en revanche en vertu de l'article 3 à négocier avec la Haute Diète et à produire « l'autorisation d'approcher de la forteresse de Luxembourg et d'y établir la station »<sup>222</sup>. Il s'agit des précautions militaires d'usage à chaque fois qu'une nouvelle ligne de communication est créée dans le périmètre d'une place forte. Notons qu'en Belgique, l'article 32 des statuts de la Compagnie règle les transports militaires de la façon suivante :

« Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire, sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transports établis par l'exploitation du chemin de fer »<sup>223</sup>.

Cet article sera bien utile lors de la mobilisation de 1870 au cours de laquelle les Belges feront un usage intensif de la ligne. En dehors de ces précautions d'usage, il semble que la Belgique

---

<sup>220</sup> MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 138-139.

<sup>221</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Convention provisoire entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et la Société Clossmann & Compagnie relative à la concession du chemin de fer de Luxembourg. Annexe à la lettre de Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 20 septembre 1846.

<sup>222</sup> MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 139.

<sup>223</sup> MAEB, Archives politico-commerciales, 3571, Grande Compagnie du Luxembourg (1845-1879), *Statuts, Cahier des Charges, etc. de la Grande Compagnie du Luxembourg*, Londres, Baily Brothers, Royal Exchange Buildings, Cornhill, p. 60.

n'ait manifesté au départ aucune inquiétude sur le plan militaire tant elle était désireuse de voir l'accord aboutir.

Dès le 27 juin 1846, le gouverneur du Luxembourg Smits, très investi lui aussi dans le dossier, informe le Gouvernement belge de la conclusion de l'accord entre le Grand-Duché et la Compagnie<sup>224</sup>. Nothomb voit dans la signature de cette convention la confirmation de ses précédents rapports. Le vote belge a permis d'influencer la conclusion de l'accord à Luxembourg. Il ne reste plus, note le diplomate belge, qu'à obtenir la concession sur le territoire prussien. Mais Nothomb subodore désormais les manœuvres prussiennes sans pour autant deviner qu'un accord discret a déjà été conclu entre la Prusse et le Grand-Duché :

« (...) j'ai lieu de croire que le gouvernement prussien cherchera à stipuler d'une manière indirecte que l'embranchement de Luxembourg par Thionville et Metz se fera de préférence à l'embranchement d'Arlon par Longwy à Metz. Je crois devoir vous en donner avis afin que M. le Ministre des Travaux Publics prenne toutes ses précautions vis-à-vis du concessionnaire »<sup>225</sup>.

Dans un courrier du 20 septembre, Nothomb transmet à Bruxelles une copie de la convention provisoire du 24 juin. Il note avec satisfaction que l'embranchement de Luxembourg à Thionville est facultatif (article II) et que la question de la bifurcation reste donc entière. Il appartient au Gouvernement belge de la faire décider en faveur d'Arlon. Entretemps, une autre problématique a vu le jour en Allemagne. Elle concerne le tracé de la ligne au-delà de Trèves. Toujours préoccupée par sa jonction avec la Méditerranée, la Compagnie entend se diriger de la manière la plus directe vers le Haut Rhin. Son intention est de se rattacher au chemin de fer du Palatinat que le Gouvernement bavarois établit et qui est en pleine voie d'extension (de Mannheim à Bexbach par Kaiserslautern). Or, les patrons allemands de la vallée de la Sarre cherchent à détourner le tracé pour desservir leurs riches industries locales, ce qui rallongerait et compliquerait considérablement le tracé. L'ingénieur Denis qui a entendu les doléances des patrons allemands préférerait un trajet direct de Nunkirchen vers Neunkirchen à la frontière bavaroise. Il est fort probable, note Nothomb, qu'on obligera la Compagnie à construire à ses frais l'embranchement industriel de la Sarre si elle persévère dans son idée d'un trajet direct vers le Haut-Rhin<sup>226</sup>. Nothomb, toujours très impliqué, se charge de mettre en contact le directeur de la Compagnie Clossmann et l'ingénieur Denis avec

---

<sup>224</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Smits (Arlon) à Dechamps (Bruxelles), le 27 juin 1846.

<sup>225</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 4 juillet 1846.

<sup>226</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 20 septembre 1846.

les départements prussiens des Affaires étrangères et des Finances<sup>227</sup>. A ce stade les négociations marquent un temps d'arrêt de plusieurs mois. Nothomb interprète la tiédeur des actionnaires au manque d'initiative du Gouvernement belge dans la question du tracé. Le ministre belge des Travaux publics Bavay dément cette interprétation. En vérité une crise financière générale a fait chuter les actions de la Compagnie « au-dessous du pain ». La compagnie souffre surtout de l'énorme faute qu'elle a commise, à savoir de consacrer six millions à la reprise du canal de Meuse et Moselle. Le ministre belge n'est donc pas loin de penser que la compagnie s'apprête désormais à faire une demande de résiliation de contrat. La priorité du Gouvernement belge n'est donc pas de s'investir dans la question du tracé mais de lui faire respecter avant tout son cahier des charges<sup>228</sup>. Informé de la piètre situation de la Compagnie qu'il ignorait manifestement, Nothomb s'engage à rester le plus discret possible sur cet état de fait qui ne manquerait pas d'avoir le plus mauvais effet en Allemagne. Il craint notamment que le projet de chemin de fer de l'Eiffel ne vienne à nouveau concurrencer la ligne belge<sup>229</sup>.

D'autres obstacles viennent encore entraver la bonne marche des opérations. Le Roi Grand-Duc tarde de son côté à approuver le traité. Des rumeurs font état de pressions économiques. En effet, la ligne pourrait avoir un impact sur l'économie des Pays-Bas. La distance d'Anvers à Strasbourg est inférieure à celle de Rotterdam à Strasbourg. Or, Rotterdam est un des principaux ports d'importation du Haut-Rhin. Grâce à la ligne ferroviaire d'Anvers à Strasbourg, bon nombre d'armateurs risquent de préférer Anvers à Rotterdam afin de réduire les coûts et la durée de transport des marchandises<sup>230</sup>. Le Roi Grand-Duc ratifie finalement la convention le 26 novembre 1846<sup>231</sup>. Le consentement de la Prusse se fait également attendre. Le Chancelier d'Etat luxembourgeois le baron von Blochausen rappelle à l'ordre le ministre de Prusse à La Haye Koenigsmarck. Ce dernier ne donne sa réponse que le 26 novembre 1846. Suite à l'abandon du projet Mohr, le Gouvernement prussien n'a plus aucune remarque à émettre sur la direction de la ligne. Cependant il ne connaît toujours pas l'avis du gouvernement militaire prussien de la forteresse sur les conséquences stratégiques de la ligne à construire. De Scherff, l'envoyé du Roi des Pays-Bas à Francfort, s'adresse alors au colonel Prom, rapporteur de la commission militaire dans les affaires de la forteresse fédérale de

---

<sup>227</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 26 septembre 1846.

<sup>228</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, de Bavay à Dechamps, Bruxelles, le 21 janvier 1847.

<sup>229</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à Dechamps (Bruxelles), le 30 janvier 1847.

<sup>230</sup> MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 142-145.

<sup>231</sup> FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 7.

Luxembourg, pour le prier d'activer la réponse du gouvernement militaire. Le colonel Prom écrit dans ce sens à la fois au commandant de la forteresse mais aussi à Berlin. Finalement le Roi Grand-Duc, conseillé par de Scherff, autorise le Conseil de Gouvernement luxembourgeois à exposer directement ses demandes au gouvernement militaire prussien présent à Luxembourg. Le commandant de la forteresse rend sa réponse le 6 janvier 1847 :

« Il faut veiller à ce que l'on soit en état de se défendre derrière les remparts de la forteresse. (...) Or voici le projet de la Compagnie : le chemin de fer en venant d'Arlon traverserait nos glacis près du fort Rheinsheim, passerait au-dessus de la vallée de la Pétrusse par un viaduc qu'il faudrait fortifier naturellement, enfin couperait la vallée de l'Alzette près de Hesperange ou de Roeser. La voie se bifurquerait au-delà de l'Alzette en un embranchement qui se dirigerait vers Thionville, et un autre qui, en décrivant une courbe dans la direction sud-est, vers la Moselle, irait à Trèves. Le gouvernement militaire n'approuve pas ce projet : il faut absolument que la voie passe l'Alzette ou bien à l'intérieur même de la forteresse, ou du moins sous les canons de la forteresse. C'est ensuite dans le bastion du Saint-Esprit que la ligne doit être bifurquée. Voici la direction que le gouvernement militaire entend faire donner à la voie : on passera entre le fort Rheinsheim et le fort Peter ; de là on ira longer le flanc du bastion Beck. Un peu plus loin, on établira la station. La voie sera prolongée ensuite sur la paroi extérieure du rocher, touchera la pointe du bastion du Saint-Esprit, et c'est là qu'elle devra se bifurquer. Il faudra un viaduc naturellement pour franchir la vallée de l'Alzette, en allant à Thionville. On passera ensuite entre le fort Wallis et Verlorenkost, pour enfin gagner Hesperange. Quant à la ligne de Trèves, elle se dirigera vers les hauteurs du Rham, en passant par le même viaduc, puis traversera la vallée de Pulvermuhl, et enfin le fort du Moulin »<sup>232</sup>.

Le 14 janvier 1847, le Gouvernement luxembourgeois transmet à Clossmann les exigences militaires prussiennes. Il s'agit d'une mauvaise nouvelle pour la Grande Compagnie du Luxembourg car ces exigences augmentent le cahier des charges d'environ 3 millions de francs. Or, la Grande Compagnie du Luxembourg éprouve déjà des difficultés financières et peine à accomplir ses engagements en Belgique. En effet, la Société du chemin de fer de Louvain à la Sambre, qui devait construire la voie entre Wavre et Namur, se voit déchu de sa concession par l'Etat belge en raison de retards répétés dans l'exécution des travaux<sup>233</sup>. La Grande Compagnie du Luxembourg est donc obligée de réaliser avec ses fonds propres la section Wavre – Namur afin de compléter la section de Bruxelles à Wavre déjà bien entamée. Ses finances ne le permettent pas. Pour cette raison et suite à la vague révolutionnaire qui

---

<sup>232</sup> MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 143.

<sup>233</sup> Sans doute faut-il voir comme cause principale de ce retard les protestations de la part du secrétaire général de cette Société qui désapprouve la fusion de sa compagnie avec la Grande Compagnie du Luxembourg. MAEB, Archives politico-commerciales, 3571, Grande Compagnie du Luxembourg (1845-1879), CHATARD DE FARGEAS (E.), *Lettre à Messieurs les Actionnaires du chemin de fer de Louvain à la Sambre, Namur et Charleroy*, Bruxelles, 1847. Voir aussi la lettre de Chatard de Fargeas au ministre des Affaires étrangères, le 6 novembre 1846.

sévit un peu partout en 1848, tous les travaux ont cessé sur la voie entre Bruxelles et Arlon. Afin de reprendre les travaux, la Compagnie demande à l'Etat belge de nouveaux avantages mais comme ce dernier n'entre pas dans ses vues, elle décide de lui intenter un procès qu'elle gagne le 28 juillet 1849. L'Etat belge se pourvoit en cassation et la Cour d'appel réforme le jugement par arrêt du 31 juillet 1850 : la Grande Compagnie du Luxembourg est obligée de respecter les termes du contrat de concession et d'exécuter l'intégralité de la ligne<sup>234</sup>. Suite à toutes ces difficultés, les négociations sont bel et bien au point mort pour plusieurs années.

## 2. Le train passera-t-il à Luxembourg (1850-1854) ?

L'Etat belge n'entend pas abandonner aussi facilement la construction du chemin de fer vers le Luxembourg. Cette volonté belge de conduire l'affaire à son terme malgré les difficultés de toute sorte s'explique notamment par cette idée très présente à l'époque en Belgique d'un progrès nécessaire de la civilisation. Le chemin de fer y est synonyme de « prospérité matérielle et de véritable progrès » pour la province reculée du Luxembourg, comme le ministre belge des Affaires étrangères d'Hoffschmidt<sup>235</sup> le signifie à Nothomb dans un courrier du 11 janvier 1850. D'Hoffschmidt pense que toutes les difficultés seraient levées « si l'Allemagne rattachait la forteresse de Luxembourg ou même la ville de Trèves à son système de Chemins de fer »<sup>236</sup>. Notons qu'à côté de ces grands intérêts étatiques belges, figurent aussi des intérêts personnels comme le suggère d'ailleurs la conclusion du même courrier : « J'attache personnellement un extrême intérêt à cette affaire et je suis persuadé que vous partagez, de tous points mes sympathies à cet égard »<sup>237</sup>. D'Hoffschmidt et Nothomb sont des luxembourgeois de cœur et de portefeuille puisqu'ils possèdent dans la belle province des propriétés et des intérêts économiques divers. Nothomb n'est d'ailleurs pas le seul Belge à suivre de près le dossier. Le comte de Briey, consul à Francfort, « pénétré de l'extrême

---

<sup>234</sup> *Annales Parlementaires*, Sénat, séance du 11 janvier 1850, p. 77 ; *Annales Parlementaires*, Chambre, séance du 19 mars 1852, p. 882 ; MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 143-145 ; LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges...*, p. 52 ; PAULY (Joseph), *Le chemin de fer et le parlement...*, p. 118.

<sup>235</sup> D'HOFFSCHMIDT DE RESTEIGNE (Constant), homme politique libéral, industriel, né à Recogne le 7 mars 1804, décédé à Deux-Acren le 14 février 1873. Outre son engagement en faveur de la Belgique pendant la révolution de 1830, il faut souligner, à l'instar de Jean-Baptiste Nothomb, ses attaches luxembourgeoises et son passage éphémère au ministère des Travaux publics en 1845 où il s'active lui-même en faveur de la ligne du Grand-Luxembourg. Ministre des Affaires étrangères du 12 août 1847 au 28 septembre 1852. Représentant d'Arlon-Bastogne à la Chambre de 1857 à 1863 il y défend encore un projet de chemin de fer de Sedan à la frontière prussienne par Neufchâteau et Bastogne et la concession de la ligne de Spa au Grand-Duché. Industriel fort actif, il s'engage dans les conseils d'administration de nombreuses compagnies ferroviaires liées aux intérêts de sa région. LUBELSKI-BERNARD (Nadine), « D'Hoffschmidt de Resteigne, Constant », in *Nouvelle Biographie Nationale*, V, 1999, p. 130-133.

<sup>236</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Hoffschmidt (Bruxelles) à Nothomb (Berlin), le 11 janvier 1850.

<sup>237</sup> *Ibidem*.

influence de ce chemin de fer sur les destinées » du Luxembourg et de la Belgique, s'y investit depuis quinze ans. En février 1850, il produit à ce titre un long rapport où il analyse la situation sous l'angle politico-commercial et stratégique<sup>238</sup>. Le consul note que toute la politique commerciale du Gouvernement prussien semble avoir été jusqu'à présent d'obliger le commerce de l'Allemagne du Sud à passer chez lui et de se servir de ses grandes voies de transit, le Rhin et le chemin de fer de Cologne ; ce qui expliquerait son refus d'encourager le passage sur son territoire vers Trèves : « Il ne verrait (...) pas sans répugnance l'établissement d'un railway qui, d'Anvers irait directement soit à Mannheim, par Arlon et Sarrebrück, soit à Carlsruhe par Strasbourg »<sup>239</sup>. De Briey espère que l'ouverture prochaine du chemin de fer du Havre à Strasbourg fera réfléchir la Prusse. Il pense que c'est sur cette corde sensible de la concurrence française qu'il faut appuyer pour la décider à accepter le passage du chemin de fer luxembourgeois : « (...) la France n'est-elle pas disposée à prêter son territoire pour faire passer d'Arlon à Hombourg par Metz le chemin dont on refuserait l'établissement sur le territoire prussien ? »<sup>240</sup> Sur le plan militaire, l'affaire s'annonce plus délicate. Le consul belge rappelle à ce titre les causes profondes de l'hostilité de la commission militaire de la Confédération Germanique au passage de la ligne :

« (...) on penchait pour le principe que les voies ferrées latérales à la frontière française et aussi voisines de celles-ci que le serait par exemple le tronçon de la voie projetée qui de Luxembourg ou de Trèves irait par la vallée de la Sarre rejoindre Sarre Louis et Sarrebrück, n'étaient pas sans danger en cas d'agression et qu'il était préférable de les transporter sur la rive droite du Rhin, ligne naturelle de défense pour l'Allemagne, et de ne faire sur la rive gauche aucune dépense de ce genre, dont l'ennemi pourrait, en cas d'invasion, également profiter. (...) A Luxembourg même, ce chemin devait entrer dans le système des fortifications ou plutôt en exigeait un nouveau tout entier avec blockhaus, casemates, chemins couverts qui devaient rester complètement à la charge des demandeurs. Les exigences étaient telles qu'elles avaient découragé complètement la compagnie »<sup>241</sup>.

De Briey note encore que cette politique d'opposition émane de la volonté du général von Radowitz avec lequel il a plusieurs fois conféré. Joseph von Radowitz affiche une ferme volonté d'unifier l'Allemagne sous la direction de la Prusse et s'oppose donc à tout projet qui favoriserait les Etats du sud. Cette hostilité manifestée en 1847 risque bien de se réveiller à nouveau, note-t-il en 1850, à l'heure où les intérêts divergents de la Prusse et de l'Autriche

---

<sup>238</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, de Briey (Francfort) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 20 février 1850.

<sup>239</sup> *Ibidem*.

<sup>240</sup> *Ibidem*.

<sup>241</sup> *Ibidem*.

concernant l'Allemagne du Sud conduisent naturellement le Gouvernement de Berlin à empêcher tout ce qui pourrait relier économiquement les Etats allemands du Sud à Vienne. La ligne du Luxembourg qui entend se diriger en direction de Trieste par le Bade-Wurtemberg, la Bavière et l'Autriche aurait immanquablement cette fonction. Par conséquent, outre la menace d'un passage de la ligne par la France au détriment de la Prusse, le comte de Briey pense qu'il faudrait jouer la carte autrichienne pour chercher à vaincre les réticences de Berlin<sup>242</sup>.

D'Hoffschmidt suit à la lettre les conseils de Briey. Le 26 février 1850, il envoie une copie du rapport consulaire au ministre de Belgique à Vienne le comte O'Sullivan de Grass en le priant d'agir conformément aux intérêts belges définis par de Briey<sup>243</sup>. Cette politique paie. Le ministre autrichien du Commerce et des Travaux publics le baron de Brouck répond au ministre belge qu'il est particulièrement intéressé par l'initiative belge qui complète la politique ferroviaire autrichienne et bavaroise :

« La Bavière est sur le point de construire un chemin de fer d'Augsbourg à Ulm, un autre de Munich par Rosenheim à Salzbourg, un troisième de Rosenheim à la frontière du Tyrol près de Kusstein. L'Autriche continuera la ligne de Salzbourg à Linz, pour la rejoindre (moyennant la vaste entreprise de ses bateaux à vapeur) à la grande route de commerce de l'Orient ; (...) et elle a entamé des négociations avec les Gouvernements des Etats Italiens pour effectuer la jonction au réseau ferré de l'Italie centrale et s'assurer une communication continue avec Parme, Modène, Bologne, Florence et Rome. (...) Dans cet état de chose il était bien naturel que les efforts faits en Belgique pour la construction du chemin de fer luxembourgeois excitassent mon vif intérêt parce qu'une ligne qui parcourrait le Palatinat du Rhin de Hombourg à Spire et Bruchsal offrirait une communication directe et très rapide entre les ports d'Ostende et de Trieste »<sup>244</sup>.

La communication soulève l'enthousiasme de d'Hoffschmidt qui entrevoit un grand destin commercial pour la Belgique : « Si ces nouvelles sont fondées, comme il y a lieu de le croire, notre Railway du Luxembourg deviendrait, pour le transit des marchandises transatlantiques et anglaises, ainsi que pour les voyageurs, le complément le plus direct de ces trois grandes voies ferrées qui réuniraient la Manche à l'Adriatique par Trieste et Venise, et plus tard peut-être au Golfe du Lion par Milan et Gênes »<sup>245</sup>.

---

<sup>242</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, de Briey (Francfort) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 20 février 1850.

<sup>243</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, d'Hoffschmidt (Bruxelles) au comte O'Sullivan de Grass (Vienne), le 20 février 1850.

<sup>244</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, O'Sullivan de Grass (Vienne) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 10 mai 1850. Lettre annexée du Baron de Brouck du 8 mai.

<sup>245</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, d'Hoffschmidt (Bruxelles) à O'Sullivan de Grass (Vienne), le 15 mai 1850. Le zèle mis par Hoffschmidt à la bonne réalisation du projet doit encore une fois être souligné ici. La question du chemin de fer « luxembourgeois – rhénan » devient pour lui une véritable question personnelle. Les archives

Du côté prussien, malgré la méfiance à l'égard de la politique ferroviaire autrichienne, le dossier évolue progressivement. En septembre 1850, le comité du chemin de fer de Trèves et de la Saar<sup>246</sup> envoie une députation à Berlin composée de Messieurs Secherling, directeur de la navigation à vapeur de la Moselle, Kremer, maître de forges à la Quinte et Eugène Boch de Mettlach. La délégation est très bien reçue par les autorités berlinoises qui évoquent la possibilité d'un partage du paiement de la garantie d'intérêts, moitié par l'Etat, moitié par les favorisés. Le Gouvernement prussien décide par ailleurs de dresser les plans définitifs du chemin de fer de la Saar sans toutefois rien décider encore sur son mode d'exécution<sup>247</sup>. La Belgique se fait plus insistante à partir de janvier 1851. D'Hoffschmidt presse Nothomb de convaincre le Cabinet de Berlin de prêter son appui à l'exécution du chemin de fer « luxembourgeois-rhénan ». Le premier accueil réservé à Nothomb est plutôt froid puisque Berlin continue à se retrancher derrière la situation financière désastreuse de la Prusse depuis les événements de 1848.

Le 14 février 1851, le comte de Briey croit savoir qu'un crédit serait en passe d'être débloqué pour les travaux préliminaires sous la pression du danger français. Il s'agit d'éviter que les réticences prussiennes ne conduisent en définitive à la construction du chemin de fer d'Arlon à Metz au détriment de la province rhénane<sup>248</sup>. Le 7 mars, d'Hoffschmidt reçoit effectivement du ministre à Berlin un mémorandum daté de la veille qui relance les négociations entre la Belgique et l'Allemagne. Le Gouvernement prussien y affirme ne pas méconnaître l'importance du dossier et se déclare désormais « prêt à seconder cette entreprise, autant que les circonstances le lui permettront »<sup>249</sup>. Néanmoins, la Prusse souhaite lever certains doutes sur la légitimité de la Grande Compagnie du Luxembourg. Deux questions sont posées à Bruxelles : La Grande Compagnie du Luxembourg est-elle légalement tenue de poursuivre la

---

conservées témoignent de son ardeur à faire progresser le dossier. Des renseignements sont demandés aux différents ministres de Belgique en poste à l'étranger, à Berlin, à Francfort, à Vienne, à Paris, à Londres. Des personnes de confiance sont par ailleurs sollicitées par le ministre pour assurer à la réalisation du projet un maximum de chances de réussite dans les pays limitrophes. Plus emblématique encore, la démarche faite auprès de Sylvain Van de Weyer le 29 mars 1851 à Londres pour que le Gouvernement anglais prenne publiquement position à la Chambre en faveur de la « Malle des Indes », ce qui aurait un effet bénéfique pour le chemin de fer, notamment sur le cours des actions qui ne cesse d'augmenter. MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, d'Hoffschmidt (Bruxelles) à Sylvain van de Weyer (Londres), le 29 mars 1851.

<sup>246</sup> Sur ce comité voir *Denkschrift Luxemburg-Trier-Mannheimer Eisenbahn*, Trier, Fr. Lintz, [ca. 1850], 21 p. ; CALMES (Albert), *Le chemin de fer de Luxembourg à Trèves*, in *Die Warte*, XIV (1961), n° 22 et 23, Luxembourg.

<sup>247</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 10 septembre 1850.

<sup>248</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, De Briey (Francfort) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 14 février 1851.

<sup>249</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 7 mars 1851. Mémorandum du Gouvernement prussien annexé.

voie en territoire grand-ducal et surtout, la convention conclue entre le Gouvernement luxembourgeois et ladite compagnie est-elle mise en vigueur ?<sup>250</sup> La question de la bifurcation vers la France reste en effet toujours pendante et pousse la Prusse à ne pas rompre les pourparlers avec la Belgique. Le risque est bien réel pour la Prusse, qu'en refusant la prolongation vers Trêves, le chemin de fer n'atteigne même pas Luxembourg. Nothomb note que l'argument de la ligne Arlon – Metz « a fait ici son effet »<sup>251</sup>.

En réalité, d'Hoffschmidt espère pouvoir faire d'une pierre deux coups en reliant la ligne belge à la France et à l'Allemagne ; c'est pourquoi il joue sur les deux tableaux à la fois. L'idéal serait que la Grande Compagnie du Luxembourg obtienne d'une part le droit de prolonger la ligne en territoire prussien vers Trêves et d'autre part que l'embranchement vers la France se fasse par Arlon et Longwy plutôt que par un axe Luxembourg – Thionville. Ainsi, le 15 mars 1851, d'Hoffschmidt demande au ministre de Belgique en France Firmin Rogier de sonder le Gouvernement intérimaire français sur l'appui qu'il pourrait fournir à une communication entre Arlon et Metz. Rogier répond que les deux ministres consultés, Brenier et Schneider, respectivement ministres des Affaires étrangères et du Commerce, ne sont pas hostiles à cette création mais que l'état des finances de la France ne leur permet pas de s'engager de façon absolue. Plus compromettant pour l'avenir de la ligne, Schneider laisse entrevoir à Rogier qu'il faudrait s'attendre à ce que l'exécution de ce projet rencontre une assez vive opposition de diverses localités et surtout de la ville du Havre « qui craindrait que le mouvement de transit d'une partie de l'Allemagne ne se dirige à son détriment par la nouvelle voie sur Anvers »<sup>252</sup>.

A la mi-mai, d'Hoffschmidt apprend que la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg est disposée à prolonger son chemin de fer jusqu'à Thionville. Il demande par conséquent à Rogier d'user de toute son influence pour que cette liaison se prolonge vers Longwy plutôt que vers la frontière grand-ducale. C'est la raison pour laquelle il précise dans son courrier qu'« il est essentiel que les légations de Prusse et des Pays-Bas ne soient point informées de ces démarches »<sup>253</sup>. A l'instar de la Prusse, le Gouvernement français ne ferme pas la porte,

---

<sup>250</sup> *Ibidem*.

<sup>251</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 15 mars 1851.

<sup>252</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Rogier (Paris) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 19 mars 1851.

<sup>253</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, d'Hoffschmidt (Bruxelles) à Rogier (Paris), le 15 mai 1851. Le ministre rappelle ces consignes à son ministre dans un courrier du 30 juin.

sans pour autant céder. Le nouveau ministre français des Affaires étrangères Turgot refusera à plusieurs reprises de s'engager en faveur de la Belgique<sup>254</sup>.

De son côté Nothomb poursuit un intense lobbying à Berlin. A plusieurs reprises on lui signifie que le Cabinet se prononcera une fois que les travaux préparatoires de l'ingénieur Guiesse de Trèves seront achevés<sup>255</sup>. L'ingénieur annonce de son côté que son étude ne sera pas achevée avant octobre 1851<sup>256</sup>. Et de fait, Guiesse ne sera reçu au département des Travaux publics qu'en février de l'année suivante<sup>257</sup>. Entre-temps, Nothomb ne perd pas une minute pour gagner un maximum de personnes à la cause du chemin de fer luxembourgeois – rhénan. Il rencontre à plusieurs reprises les autorités luxembourgeoises mais aussi des membres influents des groupes de pression de Trèves et de la Sarre. Il leur prodigue des conseils pour faire triompher leur projet de chemin de fer auprès des autorités berlinoises et ne manque pas une occasion de souligner à quel point la construction d'une ligne Luxembourg – Thionville constituerait un danger pour leurs propres intérêts. Fin juillet 1851, Nothomb rencontre également l'administrateur général des Travaux publics luxembourgeois Ulrich. Ils tombent d'accord pour convenir d'un agenda commun. Les luxembourgeois espèrent même une convention à trois mais Nothomb leur indique qu'à Berlin, l'affaire n'est pas encore mûre. En revanche, il estime qu'une convention entre les Gouvernements belge et grand-ducal pourrait activer les choses du côté prussien<sup>258</sup>.

A Berlin, en dépit de la bonne volonté affichée, on reste en coulisses très dubitatif sur la capacité financière de la Compagnie du Grand Luxembourg à achever la section jusqu'à Arlon et la frontière luxembourgeoise, surtout lorsque la Compagnie rencontre des difficultés financières à la fin de l'année<sup>259</sup>. Afin d'activer les travaux en sommeil faute d'argent, le Gouvernement belge, par la loi du 20 décembre 1851 et la convention du 13 janvier 1852, apporte son aide en garantissant un minimum d'intérêt de 4 % sur la section de Namur à Arlon et sur les deux embranchements secondaire vers Bastogne et la ligne de l'Ourthe. Une fois ce geste posé par le gouvernement belge, les affaires sont menées promptement malgré certains déboires judiciaires impliquant le directeur de la compagnie et le président du conseil

---

<sup>254</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, lettre de Turgot à Rogier, Paris, le 29 mars 1852 et lettre de Rogier à d'Hoffschmidt du 1<sup>er</sup> juillet 1852.

<sup>255</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Manteuffel, ministre prussien des Affaires étrangères à Nothomb, Berlin, le 15 juillet 1851.

<sup>256</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 2 août 1851.

<sup>257</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 19 février 1852.

<sup>258</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 2 août 1851.

<sup>259</sup> MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 152.

d'administration. Dès janvier 1852, les travaux reprennent sur tout le parcours entre Bruxelles et Namur. L'année suivante, les premiers travaux sont entamés entre Namur et Arlon<sup>260</sup>. En France aussi on s'active. La ligne de Nancy à Metz est terminée durant l'été 1850. La section Paris – Metz – Forbach est ouverte le 19 juin 1852 et poussée jusqu'à Sarrebruck le 17 novembre tandis que la section Strasbourg – Nancy – Frouard est ouverte le 12 août 1852. Ainsi, l'axe ferroviaire Bâle – Strasbourg – Nancy – Metz est mis en service dès l'été 1852. Au cours de la même année, la concession de la ligne de Metz à Thionville et à la frontière luxembourgeoise est cédée à la Compagnie de Paris à Strasbourg, assimilée à l'Est français dès l'année suivante. Par un décret du 25 mars 1852, Louis-Napoléon accorde à cette même Compagnie une prorogation de concession en lui imposant quelques obligations nouvelles et notamment la construction dans un délai de quatre années du chemin de fer de Metz à Thionville et de là, dans la direction de Luxembourg<sup>261</sup>. Ce décret est accueilli comme une douche froide par les diplomates belges car il risque de compliquer singulièrement les négociations avec la France pour une jonction Longwy – Arlon. Néanmoins, Nothomb reste convaincu que la Confédération germanique ne consentira jamais à l'établissement d'un chemin de fer de Luxembourg à Thionville même si la déclaration du Président et futur Empereur français a jeté dans le cœur de nombreux Luxembourgeois un « espoir chimérique » qui risque de « faire perdre beaucoup de temps » au Gouvernement belge dans ses tractations avec le Grand-Duché et la Prusse<sup>262</sup>. Le ministre belge croit pouvoir triompher à la fin du mois de juin 1852 lorsque le Roi de Prusse, lors d'un voyage à Trèves, fait des promesses formelles aux délégations belges, luxembourgeoises et allemandes venues l'entretenir de la question du chemin de fer<sup>263</sup>. Mais la situation n'en demeure pas moins mystérieusement bloquée. Début août, Nothomb apprend confidentiellement de la part de Niebuhr, secrétaire du Cabinet du Roi de Prusse, les raisons du blocage : outre l'opposition des villes de Rhénanie du nord comme Cologne ou Aix-la-Chapelle qui craignent pour leur commerce avec Anvers, le ministre des Finances Karl von Bodelschwingh refuse de garantir à 4% d'intérêt la construction de la ligne afin de ne pas créer un précédent coûteux pour le budget de l'Etat. En revanche, le reste du Cabinet serait acquis au chemin de fer luxembourgeois<sup>264</sup>. L'intransigeance financière de Karl von Bodelschwingh n'est pas sans rappeler celle de son

---

<sup>260</sup> MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 147-149 ; LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges...*, p. 53 ; *Le Moniteur Belge*, 31 janvier 1852, n° 31, p. 293-295 ; APC, 19 mars 1852, p. 882

<sup>261</sup> LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 11-13 ; PICARD (Alfred), *Les chemins de fer français...*, I, p. 534 et II, p. 17-19 ; DEMEUR (A.), *Les chemins de fer français en 1860...*, p. 105-106.

<sup>262</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 3 avril 1852.

<sup>263</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 2 juillet 1852.

<sup>264</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Lettre de Niebuhr à Nothomb, début août 1852.

propre frère Ernst en 1846 lorsqu'il était à la tête du ministère de l'Intérieur. Il semble que l'opposition à la ligne soit une affaire de famille chez les Bodelschwingh. Leur ancrage nord-westphalien n'y est peut-être pas étranger<sup>265</sup>.

D'économique, la question va devenir militaire. A l'appui de la Belgique, dans les milieux industriels lorrains, un large courant d'opinion apparaît qui plaide en faveur de la construction de la ligne Thionville – Longwy – Arlon avant celle de Thionville à Luxembourg. Le conseil du département de la Moselle et beaucoup de notables lorrains font valoir que la France a tout à gagner sur le plan économique. Selon eux, le projet belgo-français permet d'aspirer tout le trafic de marchandises en provenance de la mer du Nord et du bassin sidérurgique liégeois vers une compagnie française. La ligne ne traverse qu'une seule frontière, ce qui réduit les tarifs douaniers et les délais d'attente frontaliers habituels. La réunion avec les bassins miniers de Longwy promet de gros bénéfices aux exploitants<sup>266</sup>. Dans un rapport à Berlin, le gouverneur de la forteresse de Luxembourg le général von Wedell avertit son Gouvernement de l'existence de ces groupes de pression et du danger pour la forteresse que constituerait une voie de contournement belgo-française<sup>267</sup>. De fait, les forteresses françaises seraient reliées ainsi au territoire belge par une ligne de chemin de fer en dehors du contrôle de la forteresse fédérale de Luxembourg occupée par une garnison prussienne. Ce détail n'a pas échappé au ministre de France à Bruxelles. Le 7 septembre 1852, le Duc de Bassano avertit son Gouvernement que la ligne du Luxembourg doit être vue, à l'instar des travaux accomplis dans la forteresse d'Anvers, comme une sorte de « garantie stratégique » offerte à l'Allemagne :

« Couverte par le camp retranché d'Anvers, l'armée belge attendrait l'arrivée des secours que lui enverrait la Prusse et celle d'une flotte anglaise qui viendrait prendre position dans l'Escaut. Le gouvernement belge hâte autant qu'il est en son pouvoir l'exécution du chemin de fer qui traversant le Luxembourg relierait par une seconde voie ferrée la Belgique à l'Allemagne et faciliterait la prompte arrivée d'une armée allemande au cœur du Royaume »<sup>268</sup>.

---

<sup>265</sup> BUSSMANN (W.), « BODELSCHWINGH, Ernst von », in *Neue Deutsche Biographie*, II, Berlin, Duncker & Humblot, 1955, p. 350-351.

<sup>266</sup> MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 149-152 ; Le Gouverneur de la province du Luxembourg Smits, très intéressé que la ligne Arlon – Longwy se réalise, se fait le relais auprès du Gouvernement belge des disputes qui ont lieu en France au sujet du parcours. MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Smits (Arlon) à d'Hoffschmidt (Bruxelles), le 21 mai et le 9 juin 1852.

<sup>267</sup> Rapport non daté cité dans FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 7.

<sup>268</sup> SHD/DAT, 1 M 1447, doc. n° 137, Lettre du Duc de Bassano (Bruxelles) à Drouyn de Lhuys, ministre français des Affaires étrangères (Paris), le 7 septembre 1852.

De sa propre initiative, le gouverneur militaire de Luxembourg Wedell va effectuer un voyage à Bruxelles début septembre 1852 au cours duquel il rencontre notamment le ministre belge des Travaux publics van Hoorebeke. La visite du général auprès du ministre est recommandée par l'industriel luxembourgeois Norbert Metz. Ce dernier en profite pour vanter auprès de van Hoorebeke tous les avantages que le commerce d'Anvers retirerait du passage de la ligne par le Grand-Duché plutôt que par la France. Selon Metz, il faut absolument préserver la ligne de toute ingérence française pour éviter des tarifs prohibitifs français qui chercheraient à favoriser le port du Havre. Norbert Metz décrit Wedell comme un homme jouissant d'une grande influence à Berlin de par sa position militaire<sup>269</sup>. Cette allusion nous laisse penser que les milieux industriels luxembourgeois eux-mêmes ont dû exercer un lobbying soutenu auprès du gouverneur militaire prussien pour faire avancer le dossier à Berlin, ce qui a peut-être altéré sa complète impartialité dans ses rapports stratégiques ultérieurs.

Quoi qu'il en soit, la visite de l'officier prussien à Bruxelles se déroule sous les meilleurs auspices. Aucun compte-rendu de ce discret rendez-vous ne subsiste dans les archives belges mais la visite de Wedell fait vraisemblablement espérer à d'Hoffschmidt la signature d'une convention rapide avec la Prusse et le Grand-Duché pour le raccordement des chemins de fer entre les trois pays. Tout va ensuite très vite. D'Hoffschmidt est pressé d'en finir car le Cabinet Rogier dont il fait partie a donné sa démission le 9 juillet suite aux résultats défavorables des élections du 8 juin ; cette démission est sur le point d'être acceptée par le Roi<sup>270</sup>. D'Hoffschmidt décide d'envoyer dans l'urgence un émissaire de confiance à Luxembourg doté des pouvoirs nécessaires pour signer un accord international entre les trois parties. Il ne s'embarrasse même pas de consulter le département des Travaux publics pourtant directement concerné par le dossier ferroviaire. D'Hoffschmidt s'entoure cependant de quelques précautions. Le 30 septembre, il obtient la signature du Roi pour conférer au diplomate belge Drouet<sup>271</sup> la qualité de ministre plénipotentiaire<sup>272</sup>. Le 2 octobre 1852, Drouet se rend à Luxembourg, bien décidé à finaliser un accord entre les trois Etats. Les

---

<sup>269</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, ministre des Travaux publics à Hoffschmidt, Bruxelles, le 14 septembre 1852. La lettre de Norbert Metz datée du 1<sup>er</sup> septembre est annexée.

<sup>270</sup> LUYKX (T.), *Politieke geschiedenis van België*, 4<sup>e</sup> édition revue et corrigée, Amsterdam/Bruxelles, Elsevier, 1978, p. 108.

<sup>271</sup> Secrétaire et conseiller de légation à Londres depuis le 17 juin 1848. MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, lettre confidentielle de la Direction Politique au juge d'instruction Ambroes, Bruxelles, le 27 avril 1855. Une enquête est menée en 1855 sur les négociations de l'Etat belge avec la Compagnie du Luxembourg qui connaît à nouveau des ennuis judiciaires remettant en cause l'honorabilité de ses nouveaux directeurs.

<sup>272</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, d'Hoffschmidt à van Praet, secrétaire du Roi, Bruxelles, le 24 septembre 1852. Les pleins pouvoirs sont revêtus du sceau royal le 30 septembre 1852 sans que les autres membres du Cabinet soient prévenus.

négociations aboutissent à une entente parfaite entre la Belgique et le Luxembourg. Les deux gouvernements se promettent respectivement, par l'accord du 5 octobre 1852, de raccorder leur réseau l'un à l'autre. Le Gouvernement belge s'engage à prolonger la ligne Namur – Arlon jusqu'à la frontière du Grand-Duché vers Steinfort et à la faire exécuter dans un délai de quatre années au plus tard tandis que le Gouvernement grand-ducal s'engage dans les mêmes délais à exécuter la partie de la ligne jusqu'à la frontière prussienne dans la direction de Sarrebruck<sup>273</sup>.

Cet accord est cependant entaché d'irrégularités. D'abord il est conditionné par l'approbation prussienne de continuer la ligne sur son territoire en direction de Sarrebruck. On espère obtenir cette approbation au cours des négociations. En effet, tout au long de celles-ci, Wedell assure à ses interlocuteurs qu'il va recevoir incessamment par courrier les pleins pouvoirs qui lui permettront *in fine* de signer la convention. Or, le statut de ministre plénipotentiaire n'arrivera jamais de Berlin et Wedell est obligé d'assister aux pourparlers en qualité de simple observateur, à la grande déception des négociateurs belge et luxembourgeois. La signature de la Prusse est donc reportée *sine die*<sup>274</sup>. Nothomb indique encore dans une lettre du 7 octobre 1852 que le blocage à Berlin provient toujours du ministre des Finances et de l'Instruction tandis que le Roi et les autres membres du Cabinet se sont prononcés sans réserves pour une construction du chemin de fer par l'Etat. Le ministre des Finances ne propose quant à lui qu'une garantie d'intérêt de 3,5 %, ce qui est insuffisant pour créditer l'entreprise auprès des investisseurs. Or, poursuit le ministre de Belgique, « il est à craindre que le Ministre des Finances n'exerce une influence prépondérante sur cette question »<sup>275</sup>. Face aux promesses non tenues du gouverneur militaire, trois explications s'avèrent possibles. Soit le gouverneur militaire de la forteresse Wedell était sincère et a cru jusqu'au bout pouvoir emporter la résistance du ministre des Finances ; soit il n'a jamais voulu avouer à ses interlocuteurs qu'il ne jouissait pas de l'influence dont il s'était vanté jusque là ; soit il a habilement manœuvré tout au long de ses contacts avec les autorités belges et luxembourgeoises pour éviter que les négociations se déroulent sans la Prusse. Ainsi conservait-il un droit de regard bien commode sur un dossier particulièrement délicat pour l'avenir de la place forte dont il avait la charge.

---

<sup>273</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Drouet (Luxembourg) à Hoffschmidt, le 5 octobre 1852 ; MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 150-151.

<sup>274</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Drouet (Luxembourg) à Hoffschmidt, le 5 octobre 1852 ; MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 150-151 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 8.

<sup>275</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à Hoffschmidt (Bruxelles), le 7 octobre 1852.

Pour ajouter une ombre au tableau, la procédure est également entachée d'irrégularités du côté belge. A Bruxelles, le nouveau Cabinet a conservé sa couleur libérale mais sa composition a changé. D'Hoffschmidt est remplacé fin octobre par de Brouckère<sup>276</sup>. Ce dernier découvre immédiatement dans les papiers du ministère le texte de la convention conclue le 5 octobre 1852 entre la Belgique et le Grand-Duché ; il remercie Drouet pour son envoi dans un courrier du 30 octobre<sup>277</sup>. Le 3 novembre 1852, de Brouckère transmet naïvement le texte pour information à van Hoorebeke qui a conservé son portefeuille des Travaux publics<sup>278</sup>. La réponse du ministre a tout lieu de surprendre de Brouckère ; dans un style très énergique, il se plaint de la procédure cavalière avec laquelle le département des Affaires étrangères est passé au-dessus du sien. Van Hoorebeke doute grandement que le Gouvernement acceptera de signer la convention, cela d'autant plus que le délai de quatre années fixé unilatéralement pour la réalisation par l'Etat de la section Arlon – frontière luxembourgeoise est entièrement suspendu à l'avancement des travaux de la ligne Namur – Arlon, travaux qui, rappelle-t-il, dépendent du bon vouloir d'une compagnie privée au passé financier tourmenté<sup>279</sup>. Une note de la Direction Politique insérée dans le dossier indique pour sa défense qu'Hoffschmidt a mené seul toute cette affaire « à l'insu des bureaux ». « Cela est-tellement vrai, indique la note, que les pleins pouvoirs de M. Drouet sont encore au dossier »<sup>280</sup>.

Le 15 novembre 1852, de Brouckère, qui avait chargé Nothomb de poursuivre les négociations ferroviaires avec la Prusse sur la base du nouvel accord belgo-luxembourgeois, lui demande alors instamment d'attendre de nouvelles instructions au regard des irrégularités du dossier<sup>281</sup>. Il transmet par ailleurs le 18 novembre aux Travaux publics les instructions données par son prédécesseur à Firmin Rogier pour activer la prolongation du chemin de fer en territoire français<sup>282</sup>. Sur ses négociations avec la France, Hoffschmidt était également resté très discret envers ses collègues. Nothomb, qui suit l'affaire depuis le début, fait le point le 20 novembre 1852. Le Cabinet prussien a fini par accepter le principe du chemin de fer de la Saar mais a confié à un commissaire le soin « d'aviser aux moyens d'exécution » notamment sur la question de l'intervention financière de l'Etat. L'affaire risque donc encore de prendre du temps de ce côté. Or le temps presse, note Nothomb, « car si le Gouvernement

---

<sup>276</sup> LUYKX (T.), *Politieke geschiedenis...*, p. 109.

<sup>277</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, De Brouckère à Drouet, Bruxelles, le 30 octobre 1852.

<sup>278</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, De Brouckère à van Hoorebeke, Bruxelles, le 3 novembre 1852.

<sup>279</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Van Hoorebeke à de Brouckère, Bruxelles, le 9 novembre 1852.

<sup>280</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Note non datée de M. de Garcia.

<sup>281</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, De Brouckère (Bruxelles) à Nothomb (Berlin), le 15 novembre 1852.

<sup>282</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, de Brouckère à Van Hoorebeke, Bruxelles, le 18 novembre 1852.

français décrète le chemin de fer dit des Ardennes, de la Meuse à la Moselle le long de notre frontière, l'embranchement par Longwy à Arlon deviendra extrêmement probable et la ligne en Belgique de la Meuse à la Moselle perdra de son importance »<sup>283</sup>.

Pendant que la Prusse tergiverse, des pourparlers sont entamés entre la Grande Compagnie du Luxembourg et la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg. En décembre 1853, on annonce qu'un accord a été conclu ; il prévoit la réalisation de la ligne Arlon – Longwy – Thionville<sup>284</sup>. Ces rumeurs économiques ont spécialement pour objectif d'agir sur le cours des actions en Bourse et de faire pression sur les Gouvernements concernés. De fait, elles font réagir Berlin. Le ministre du Commerce et de l'Industrie von der Heydt demande des compléments d'information à Nothomb à la fin du mois de décembre. Ce dernier interroge Bruxelles tout en déplorant que le dossier soit toujours aussi bloqué à Berlin. Au refus du ministre des Finances d'accorder la garantie à 4% s'ajoute la lenteur des travaux en Belgique : « on a calculé qu'en travaillant comme on l'a fait jusqu'à présent, ce ne sera pas trop d'un demi-siècle pour achever cette ligne »<sup>285</sup>.

### 3. Une intervention décisive de Bismarck (1854-1859)

Les autorités luxembourgeoises sont particulièrement agacées du manque de discernement prussien : l'absence d'une garantie de 4% aux concessionnaires pour le prolongement de la ligne en Allemagne signifie à terme l'enclavement économique du territoire grand-ducal. En désespoir de cause, face aux progrès du projet belgo-français, elles s'adressent directement à la Diète de Francfort via la commission fédérale et la commission militaire afin d'obtenir son intervention diplomatique auprès de la Belgique pour empêcher le projet concurrent d'aboutir<sup>286</sup>. Cette fois, les autorités allemandes mordent à l'argument stratégique, y compris en Prusse. Le 9 janvier 1854, Bismarck, ministre plénipotentiaire de la Prusse à la Diète de Francfort, est informé de l'initiative luxembourgeoise par son collègue le comte von Walderssee qui représente pour sa part les intérêts militaires prussiens au sein de la commission militaire de la Diète. Dans son rapport envoyé à Manteuffel, Bismarck attache un grand prix à la question :

---

<sup>283</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à de Brouckère (Bruxelles), le 20 novembre 1852.

<sup>284</sup> MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 152 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 8.

<sup>285</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à de Brouckère (Bruxelles), le 21 décembre 1853.

<sup>286</sup> HAAG (Emil), *Bismarck und Luxemburg...*, p. 418.

« Au point de vue militaire et commercial, l'importance de la question ne saurait faire l'objet d'un doute, car il s'agit de savoir si les places de la frontière française ou celle de la frontière prussienne seront reliées entre elles et avec le système de défense belge, et si, dans un avenir éloigné et surtout après l'achèvement des lignes des Alpes, la ligne en question pourra être considérée comme la voie très probable du trafic entre l'Angleterre d'un côté, et l'Italie, l'Orient et les Indes, de l'autre. A mon avis, il est fort regrettable que les propositions de la même compagnie, qui a aujourd'hui l'intention de construire une ligne passant par Thionville, aient échoué, lorsqu'il s'agissait d'une ligne allant de Luxembourg à Trèves et Saarlouis, sur notre refus de garantir l'intérêt à 4 pour 100 »<sup>287</sup>.

A nouveau, l'on constate à travers la correspondance de Bismarck que la question du chemin de fer luxembourgeois rhénan est étroitement liée à la concurrence que se livrent Prusse et Autriche au sein la Confédération. Bismarck apprécie modérément que le représentant autrichien Prokesch ne lui ait pas transmis plus tôt les intentions luxembourgeoises. De même, il se montre très peu enthousiaste à l'idée de voir les intérêts militaires de Berlin défendus auprès de la Belgique par une démarche diplomatique de la Confédération :

« Quoi qu'il en soit, je ne sais si nous ferions bien d'essayer de défendre, en recourant à la Confédération, et particulièrement à l'Autriche, des intérêts stratégiques et commerciaux qui nous touchent plus que tout autre Etat, et si par ce moyen nous pourrions y arriver à des conditions acceptables. A cette fin, il a été convenu entre le comte de Waldersee et moi qu'il reconnaîtrait dans la commission militaire les inconvénients que présente la ligne de Longwy à Metz au point de vue stratégique, sans toutefois prendre fait et cause pour la proposition du gouvernement de Luxembourg, et qu'il s'abstiendrait de se prononcer sur les moyens qu'il y aurait à employer pour empêcher la construction de cette ligne, attendu que cette question rentrait dans le domaine de la politique pure »<sup>288</sup>.

Pour modérer l'activité diplomatique de la Diète, Bismarck s'appuie sur le caractère stratégique de cette question ferroviaire qu'il compte présenter devant les représentants allemands, à tort ou à raison, comme suffisamment menaçante pour engendrer des difficultés avec la France. Dans sa réponse à Bismarck le 12 janvier 1854, le ministre-président prussien Manteuffel approuve la démarche proposée par son représentant à Francfort. Il s'en suit que la commission militaire de la Diète décide de ne parler qu'officieusement de l'affaire à l'assemblée fédérale et de laisser à la Prusse l'initiative de la démarche diplomatique. Il s'agirait de demander à la Belgique si l'on peut faire passer la ligne par Luxembourg, Trèves

---

<sup>287</sup> Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 9 janvier 1854, in *Correspondance diplomatique de M. de Bismarck (1851-1859)*, publiée d'après l'édition allemande de M. de Poschinger, sous la direction et avec une préface de M. Th. Funck-Brentano, traduction de M. L. Schmitt, Paris, Plon, 1883, I, doc. n° 78, p. 212. Un coup d'œil sur une carte ferroviaire de 1855 permet de mesurer aisément le caractère stratégique de la région.

<sup>288</sup> Lettre de Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 9 janvier 1854, *op. cit.*

et la Sarre, au lieu de la faire passer par Longwy. Cette proposition de la commission militaire est finalement adoptée par la Diète le 12 mars 1854. Sur ces entrefaites, le Gouvernement prussien a déjà devancé la résolution fédérale en suivant les conseils de Bismarck formulés le 9 janvier :

« Quant à l'affaire elle-même, je prie Votre Excellence de décider si et comment nous devrions agir auprès de la Belgique pour empêcher la concession d'une ligne de chemin de fer par laquelle les places belges seraient reliées avec le système de défense français, tandis qu'elles resteraient séparées de Luxembourg, de Saarlouis et de Coblenz »<sup>289</sup>.

En cas de conflit, une ligne Sarrebruck – Luxembourg – Arlon – Namur permettrait en effet, avec la ligne déjà existante Aix-la-Chapelle – Verviers – Liège, de projeter en un minimum de temps des troupes allemandes sur la Meuse et d'occuper ainsi un fleuve dont la maîtrise s'est avérée cruciale durant les guerres napoléoniennes. Une armée française présente avant les Prussiens sur la ligne de la Meuse belge risquerait de créer un front inexpugnable face à la Prusse en contournant habilement les positions fortifiées du Rhin moyen. C'est ce qu'explique en substance Bismarck le 10 janvier 1854 au ministre de Belgique à la Diète de Francfort :

« Aux yeux du comité de la Diète, qui fera sans doute partager son opinion à l'assemblée générale et à la commission militaire, cette construction serait extrêmement préjudiciable au système de défense de l'Allemagne et de la Belgique. Elle aurait pour premier effet d'ouvrir par la province du Luxembourg une entrée facile aux troupes françaises jusque dans les murs de Namur, et ensuite dans le cas où la France viendrait éventuellement à s'emparer de l'une ou l'autre de nos places fortes, de Charleroy ou Namur par exemple, d'établir un lien direct et prompt entre la ligne des forteresses françaises de la frontière du Nord avec la ligne de l'Est, et de faciliter aussi les communications de deux armées appuyées sur ces deux lignes, tandis qu'en même temps les chemins allemands de Cologne et de Manheim resteraient sans aboutissants aucuns vers la forteresse de Luxembourg »<sup>290</sup>.

Suite à cette démarche, le Baron Du Jardin s'empresse de demander à Bismarck si cette prise de conscience tardive de la part de la Prusse des enjeux militaires de la ligne à construire allait enfin décider son Gouvernement à garantir les 4% d'intérêt réclamés depuis longtemps par les concessionnaires. Bismarck est forcé de reconnaître que les antécédents de la politique financière de l'Etat ne lui permettent pas de garantir la ligne à plus de 3,5% au risque de voir arriver au ministère des Finances une vague de réclamations pour des concessions précédentes

---

<sup>289</sup> Lettre de Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 9 janvier 1854, in *Correspondance diplomatique de M. de Bismarck...*, I, doc. n° 78, p. 212-213.

<sup>290</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Baron du Jardin (Francfort) à de Brouckère (Bruxelles), le 11 janvier 1854.

et à venir. Néanmoins, Bismarck ne désespère pas d'obtenir auprès de la Confédération le demi-pourcent manquant. Au cours de cet entretien avec le Baron Du Jardin, le diplomate prussien demande nettement aux Belges de freiner toute forme de négociation ferroviaire avec la France au nom de leur neutralité bien comprise. Il reconnaît certes que la France a parfaitement le droit de construire un chemin de fer parallèle au chemin belge sur le territoire français « mais encore ne faut-il pas se laisser indirectement devancer par elle ; et il est d'autant plus urgent d'agir que parmi les conditions de la concession accordée à la Compagnie du Luxembourg, il en est une qui ne lui permet pas de construire un second embranchement soit par la France, soit par l'Allemagne, qu'au plus tôt dix ans après l'établissement du premier »<sup>291</sup>.

La démarche diplomatique allemande entraîne en Belgique un échange de correspondance entre les Affaires étrangères et la Guerre. Le ministre de la Guerre le général Anoul est informé par un courrier du 17 janvier 1854 des griefs stratégiques de la Prusse<sup>292</sup>. Sa réponse du 4 février est un réquisitoire très engagé à l'encontre de la politique ferroviaire belge des dernières années qui a consacré une ouverture quasi complète des frontières belges au détriment de la sécurité du pays :

« Lors de la construction des premiers chemins de fer sur le continent, les conseils de guerre de toutes les puissances comprirent tous aussitôt l'influence que ces voies nouvelles de communication devraient exercer sur les opérations stratégiques des armées. Les directions à donner à ces chemins, les points où ils devaient atteindre la frontière ont fait l'objet de leurs préoccupations les plus constantes. Les conseils de guerre ne laissent aboutir les voies ferrées qu'à des forteresses, et ils veillent avec soin à ce que leur tracé, aux abords des lieux fortifiés, ne nuise pas à la force de ceux-ci. En un mot, le soin de la défense nationale n'est jamais ni sacrifié ni compromis. En Belgique, les choses se sont passées bien différemment : ici le soin de la défense a été presque complètement sacrifié, si bien que la capitale même se trouve aujourd'hui non seulement ouverte aux entreprises régulières d'une armée pourvue de tout, mais en butte, et le Gouvernement avec lui, aux violences d'un coup de main imprévu. La France, pour ne citer que ce côté, peut pénétrer dans le cœur du pays sans rencontrer ni Tournay, ni Mons, ni Charleroy »<sup>293</sup>.

Dans le même rapport, le ministre belge de la Guerre déplore encore qu'outre les directions fâcheuses en dehors du rayon d'action des places fortes, on ait également choisi des tracés regrettables près des enceintes fortifiées. On a volontairement fait une brèche dans l'enceinte de Mons, « place frontière exposée aux surprises ». A Namur, on a formé une « sorte de

---

<sup>291</sup> *Ibidem*.

<sup>292</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, de Brouckère à Anoul, Bruxelles, le 17 janvier 1854.

<sup>293</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Anoul à De Brouckère, Bruxelles, le 4 février 1854.

parallèle » autour de l'enceinte et le ministre fait par ailleurs état de sa vigilance constante pour éviter à Charleroi un tracé « autorisé déjà par un arrêté spécial »<sup>294</sup>.

Le général Anoul s'est en fait saisi de cette affaire pour décharger toute sa colère contenue à propos des choix économiques de ces dernières années. Il conclut son rapport par une réflexion plus neutre ; selon lui, cette question a surtout pour la Belgique une importance politique et non stratégique. Dans la mesure où la nouvelle liaison internationale aboutit à la forteresse de Namur, la sécurité du pays n'est pas menacée. Il confie donc aux Affaires étrangères le soin de décider s'il faut tenir compte des alarmes allemandes qui reposent sur des considérations tout à fait légitimes :

« Elle [l'Allemagne] se préoccupe de la Meuse et de la direction des chemins de fer qui y aboutissent, parce qu'elle sait que la possession de la ligne d'opérations que la vallée de cette rivière constitue est tout à fait décisive. D'un autre côté, le projet de chemin de fer de Metz à Namur tourne et annihile la forteresse de Luxembourg, et cette considération seule a assez de poids pour que l'Allemagne fasse appel à tous les moyens propres à en empêcher la réalisation »<sup>295</sup>.

Entretemps, Nothomb informe Bruxelles que la résistance du ministre prussien des Finances Karl von Bodelschwingh est enfin levée. Le 30 janvier 1854, le Roi a signé un rescrit de cabinet par lequel le Gouvernement s'engage à faire garantir un minimum de 4% à la compagnie qui se chargera du chemin de fer de Trèves à Sarrebruck. Nothomb note que « la crainte de voir le chemin de fer du Luxembourg belge rattaché par Longwy aux chemins de fer français n'est probablement pas étrangère à la résolution qui vient d'être prise »<sup>296</sup>.

En dépit de l'avertissement de Bismarck, en Belgique on n'a pas du tout abandonné le projet d'embranchement Arlon – Longwy en complément de la ligne Arlon – Luxembourg – Trèves. L'intérêt de la Belgique, déclare de Brouckère dans un courrier à Firmin Rogier du 25 février 1854, est qu'outre la ligne en direction de Trèves – Sarrebruck, s'établisse à Arlon une bifurcation vers la France avant qu'un embranchement Luxembourg – Thionville n'empêche pour dix ans au moins cette jonction directe. « Si ce projet se réalisait, nous ne pénétrerions en France que par le Grand-Duché, c'est-à-dire que tous nos produits devraient transiter par le

---

<sup>294</sup> *Ibidem*. Les protestations du Génie belge sur l'arrivée du chemin de fer à proximité de l'enceinte des places fortes concernent surtout l'ouverture de la frontière avec la France. Elles sont contextualisées ci-après dans notre chapitre sur la frontière franco-allemande.

<sup>295</sup> *Ibidem*.

<sup>296</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) à de Brouckère (Bruxelles), le 31 janvier 1854.

*Zollverein* pour arriver à Thionville, Metz, Nancy, Strasbourg et la Suisse »<sup>297</sup>. De Brouckère souligne par ailleurs dans le même courrier l'opposition inévitable de la politique commerciale belge avec celle poursuivie par les Pays-Bas dans le Grand-Duché.

A partir de ce moment, les diplomates belges vont multiplier les démarches auprès du Gouvernement impérial français pour faire triompher leur projet<sup>298</sup>. De son côté, le gouvernement luxembourgeois soumet pour approbation à la commission militaire de la Diète le projet de construction d'une ligne Luxembourg – Thionville – Metz<sup>299</sup>. Sur la proposition motivée de la commission militaire, la Diète répond dans la séance du 23 novembre 1854 que l'intérêt stratégique de la place fédérale de Luxembourg ne s'oppose pas à ce que l'on entre en négociation avec la France sur l'exécution d'une ligne de Luxembourg à Thionville se raccordant avec celle de Metz. Bismarck considère d'un bon œil l'initiative luxembourgeoise qui postposera inévitablement la construction de l'embranchement belgo-français :

« Il ne peut être que dans notre intérêt et dans celui de la Confédération de faire échouer, par la construction de cette ligne, le projet qu'avaient la Compagnie de Paris-Strasbourg et la *Great Luxemburg Company*, de faire passer la ligne de Namur-Arlon, actuellement en construction, par Longwy et Thionville, en tournant Luxembourg, et de ne pas construire, d'ici à dix ans, de ligne concurrente sur le territoire luxembourgeois. Le général de Wedell a déjà appelé l'attention du gouvernement de Votre Majesté et celle de la Diète sur les dangers qu'entraînerait l'exécution de ce plan pour la place fédérale de Luxembourg ; ...<sup>300</sup> »

Dans le même rapport, Bismarck affirme que les démarches faites par la Prusse à Paris et Bruxelles pour entraver la réalisation du projet concurrent semblent avoir été couronnées de succès. En Belgique, on n'a guère tenu compte des avertissements allemands mais il est un fait qu'à Paris, le Gouvernement français a toujours refusé de s'engager de façon absolue sur la définition du tracé de l'embranchement luxembourgeois<sup>301</sup>.

Les chemins de fer situés à proximité des frontières d'un pays sont des armes à double tranchant. S'ils sont sous contrôle, ils constituent en temps de guerre des voies royales pour convoier les troupes jusqu'à l'extrême limite du territoire. En revanche, s'ils sont

---

<sup>297</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, de Brouckère (Bruxelles) à Rogier (Paris), le 25 février 1854.

<sup>298</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, de Brouckère (Bruxelles) à Rogier (Paris), le 22 avril 1854, le 9 septembre 1854 ; Rogier (Paris) à de Brouckère (Bruxelles), le 11 septembre 1854, le 21 août 1854 et le 15 janvier 1855.

<sup>299</sup> HAAG (Emil), *Bismarck und Luxemburg...*, p. 419-420.

<sup>300</sup> Lettre de Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 22 décembre 1854, in *Correspondance diplomatique de M. de Bismarck...*, I, doc. n° 95, p. 355.

<sup>301</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Rogier (Paris) à de Brouckère (Bruxelles), le 15 janvier 1855.

insuffisamment protégés et que l'avancée ennemie est plus rapide, les chemins de fer se transforment en couloirs de pénétration impitoyables. L'outil se retourne alors contre son créateur. En soutenant le développement des voies de communication luxembourgeoises, Bismarck est un peu en avance sur son temps. Il dépasse ainsi la conception désuète encore partagée dans certains cercles militaires allemands d'une frontière nécessairement hermétique à toute incursion étrangère. Ce qui ne signifie pas pour autant qu'il se désintéresse de l'importance stratégique du territoire luxembourgeois dans la défense de l'Allemagne. Si la pierre des forteresses s'effrite sous le coup des canons de plus en plus puissants, si les territoires s'ouvrent de toutes parts aux nécessités du commerce, Bismarck est bien conscient que les constantes géographiques demeurent. Dans un rapport envoyé à Manteuffel le 2 février 1855, il souligne à nouveau l'enjeu militaire de la question :

« Selon moi, il serait peut-être important pour les intérêts de la Prusse de presser le ministère du commerce pour qu'il donne une prompt solution à l'affaire, attendu que la construction de la ligne en question serait le seul moyen de rendre à la place de Luxembourg son importance stratégique, qui a été trop sacrifiée dans les derniers temps. L'espérance d'arriver à ce but serait peut-être perdu pour longtemps, sinon pour toujours, si, par suite des contre-projets actuels, à la réalisation desquels on travaille si activement, Luxembourg était incorporé au réseau franco-belge »<sup>302</sup>.

Le diplomate prussien a compris dès le début des années 1850 que le rôle dévolu aux places fortes devait s'adapter à la révolution du rail et à l'expansion du commerce. L'efficacité d'une armée se mesurera désormais moins à l'épaisseur des remparts derrière lesquels elle s'est retranchée qu'à sa capacité de projection rapide sur le terrain pour garder le contrôle des localités stratégiques et des voies de passage. Les fortifications permanentes deviennent à ce titre des adjuvants d'une armée mobile et flexible<sup>303</sup>.

Outre l'appui de Bismarck, les autorités luxembourgeoises peuvent aussi compter sur l'activisme du gouverneur militaire de Luxembourg. Selon un rapport de Nothomb du 23 avril 1855, « c'est aux démarches du général de Wedell qu'est dû l'arrêté royal du 5 de ce mois par

---

<sup>302</sup> Lettre de Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 2 février 1855, citée en note infra-paginale in *Correspondance diplomatique de M. de Bismarck...*, I, doc. n° 95, p. 356.

<sup>303</sup> Après l'indépendance du Grand-Duché en 1867, les généraux français et prussiens restent préoccupés par la lenteur du démantèlement de la forteresse. En réalité, peu leur importe l'état des fortifications restantes ; ils craignent surtout que la ville de Luxembourg ne soit utilisée par l'ennemi au début du conflit. *De Stenay à Trèves*. Travail d'hiver de M. le commandant Clerc. 8<sup>e</sup> régiment d'infanterie, Saint-Omer, le 15 avril 1890, SHD/DAT 7 N 1163. A côté de ce travail de 1890 figurent dans ce dossier des renseignements transmis au cours des décennies écoulées sur le démantèlement de la forteresse et le réseau ferroviaire luxembourgeois. Ils témoignent bien de l'intérêt toujours présent accordé à la position stratégique du Luxembourg.

lequel le Gouvernement Prussien garantit aux actionnaires du chemin de fer de Trèves à Sarrebruck et à Wasserbillig, 4% à perpétuité, en ne se réservant qu'un tiers des bénéfices au-delà de 5%, en se chargeant de la construction du chemin dont le coût est évalué à dix millions de thalers et en consentant à ce que la commission à laquelle la direction sera confiée soit nommée par l'Etat et par la Société. Rarement le Gouvernement Prussien a fait des conditions aussi avantageuses »<sup>304</sup>. De même, toujours dans cette idée de contrer le projet d'embranchement franco-belge, Wedell aurait effectué un séjour à Paris avec l'administrateur général de l'Intérieur du Grand-Duché. Au cours de ce séjour, la construction du chemin de fer de Luxembourg à Thionville aurait été décidée au détriment des Belges. Et Nothomb d'ajouter dépité « enfin, plus que jamais il est question du chemin de fer de l'Eyfel, c'est-à-dire de la continuation jusqu'à Trèves du chemin de fer déjà concédé de Düren à Schleiden. Toutes ces combinaisons se font abstraction faite de la Compagnie du Grand-Luxembourg laquelle n'a jamais inspiré la moindre confiance au Gouvernement Prussien »<sup>305</sup>.

L'année 1855 voit donc l'aboutissement des efforts luxembourgeois pour se doter d'un chemin de fer. Les négociations entre le Gouvernement grand-ducal et les Gouvernements étrangers se concrétisent. En avril 1855, le ministère prussien en charge du Commerce demande à la direction des chemins de fer de Sarrebruck de se joindre au côté du Comité du Chemin de fer Trévirois pour la construction du chemin de fer Sarrebruck – Trèves – Luxembourg. En juin de la même année un traité est conclu avec le Gouvernement belge pour la construction d'un chemin de fer de la frontière belge à travers le Grand-Duché vers la frontière prussienne. Le 25 septembre 1855, le ministère français des Affaires étrangères fait savoir que toutes les mesures seront prises pour que le chemin de fer de Thionville à la frontière grand-ducale (décret du 25 mars 1852) soit entrepris dans les plus brefs délais<sup>306</sup>. Enfin, deux entrepreneurs de Nancy, Adolphe Favier, banquier, et Stéphane Jouve, ingénieur, proposent leur candidature pour la construction du réseau grand-ducal. Ils concluent une convention provisoire avec le Gouvernement le 9 novembre 1855. La concession est ratifiée par la loi du 25 novembre 1855 :

---

<sup>304</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) au Vicomte Vilain XIII, ministre des Affaires étrangères (Bruxelles), le 15 janvier 1855.

<sup>305</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Nothomb (Berlin) au Vicomte Vilain XIII, ministre des Affaires étrangères (Bruxelles), le 23 avril 1855.

<sup>306</sup> MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 155 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 8.

« (...) le Gouvernement a concédé (...) aux sieurs Adolphe Favier, banquier, et Stéphane Jouve, ingénieur civil, tous deux domiciliés à Nancy, les lignes de chemin de fer suivantes : De la frontière belge, par ou près Steinfort, à la frontière prussienne, par ou près Wasserbillig, en passant près Luxembourg, sous le canon de la place, avec embranchement aboutissant à la frontière française entre Dudelange et Frisange. (...) le Gouvernement a concédé, (...) au sieur Adolphe Favier prénommé, une ligne de chemin de fer partant de la station de Luxembourg, ou s'embranchant sur la ligne de Luxembourg vers Arlon et se dirigeant par Diekirch vers Weiswampach, pour aboutir à la frontière du nord du Grand-Duché »<sup>307</sup>.

Notons que les termes de la convention sont suffisamment souples pour permettre une certaine flexibilité du tracé mais il apparaît clairement que l'embranchement vers la France est d'ores et déjà décidé. Ceci provoque une grande déception de la part du gouverneur provincial du Luxembourg belge Smits qui n'a pas ménagé ses efforts depuis plusieurs années pour éviter que le commerce belgo-français ne passe par Luxembourg. Ce dernier encourage le Gouvernement belge à continuer ses efforts pour négocier avec la France la construction de la ligne Arlon – Longwy, que la ligne Luxembourg – Thionville soit construite ou non<sup>308</sup>. Sur pression du ministre belge des Travaux Publics Dumon, les démarches diplomatiques belges continueront dans les mois à venir afin de battre le fer français tant qu'il est chaud<sup>309</sup>. Dans un courrier du 20 juin 1856, Dumon déplore d'ailleurs les pressions incessantes faites à Paris par la société concessionnaire des chemins de fer au Luxembourg pour que la ligne Longwy – Arlon ne soit pas construite. Dumon suggère aussi dans ce courrier qu'il est dans l'intérêt de la Belgique d'avoir une communication directe avec la France, sans « passer sous le canon de la forteresse de Luxembourg »<sup>310</sup>.

Le passage du chemin de fer « sous le canon » de la place est en effet clairement précisé dans tous les accords qui président à l'établissement du réseau grand-ducal. Il est encore rappelé dans l'arrêté royal grand-ducal du 5 mai 1856 fixant le tracé de la ligne de chemin de fer de Luxembourg vers la frontière française et Thionville :

« La ligne de chemin de fer de Luxembourg à la frontière française vers Thionville prendra son origine sous le canon de la forteresse de Luxembourg, passera dans les environs de Bonnevoie, par les territoires de Fentange, Bivange, Berchem, Livange, Bettembourg et Dudelange, pour aboutir à la frontière de France dans la direction de

---

<sup>307</sup> *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 27, 1<sup>er</sup> décembre 1855, p. 177-178.

<sup>308</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Smits (Arlon) à Vilain XIII (Bruxelles), le 19 décembre 1855.

<sup>309</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Van Hoorebeke, ministre des Travaux publics, à Vilain XIII, Bruxelles, le 25 mars 1856.

<sup>310</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Ministre des Travaux publics à Vilain XIII, Bruxelles, le 20 juin 1856.

Zouftgen et se raccorder avec le chemin de fer de Metz par Thionville à la frontière grand-ducale »<sup>311</sup>.

Suite à des problèmes financiers, l'entreprise n'avance pas suffisamment vite. Le Gouvernement grand-ducal consent alors à une convention plus avantageuse avec Favier et Jouve. La convention du 4 – 28 novembre 1856, ratifiée le 1<sup>er</sup> décembre 1856, oblige Favier à réaliser la ligne du nord mais en échange, le Gouvernement lui accorde une subvention de trois millions de francs. Concernant la forteresse dont la traversée augure de nombreux suppléments au cahier des charges, « les concessionnaires sont dispensés de toute contribution aux travaux de fortification que l'établissement de la gare de Luxembourg et le passage par le rayon de la forteresse peuvent rendre nécessaires ; mais ils supporteront seuls les conséquences de la servitude militaire relativement aux constructions qu'ils établiront dans le rayon de la place »<sup>312</sup>.

Mais les aides gouvernementales ne suffisent pas et début 1857, Favier et Jouve décident de céder leurs droits à une société nouvelle qui prend le nom de Société royale et grand-ducale Guillaume-Luxembourg. Les statuts de la société sont approuvés par l'arrêté royal grand-ducal du 2 mars 1857<sup>313</sup>. Au cours de l'année 1858, les travaux s'accroissent et les textes de loi se succèdent. Le point de jonction sur la ligne de Luxembourg à la frontière belge vers Arlon est fixé par une convention du 13 mars 1858<sup>314</sup> et l'arrêté royal grand-ducal du 9 juin 1858 détermine le tracé de la ligne de chemin de fer de Luxembourg à la frontière belge<sup>315</sup>. L'arrêté royal grand-ducal du 16 octobre 1858 détermine quant à lui le tracé de la ligne de chemin de fer de Luxembourg à Diekirch<sup>316</sup>.

La ligne Namur – Arlon est ouverte au trafic le 27 octobre 1858. Le 30 octobre, la construction de la gare de Luxembourg commence<sup>317</sup>. L'arrivée du chemin de fer modifie progressivement l'urbanisme de la capitale grand-ducale en libérant certains quartiers de leurs

---

<sup>311</sup> *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 12, 7 mai 1856, p. 113-114.

<sup>312</sup> *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 31, 3 décembre 1856, p. 273-275.

<sup>313</sup> WAMPACH (Gaspard), *Le Luxembourg neutre, étude d'histoire diplomatique et de droit international public*, Paris, A. Rousseau, 1900, p. 324-326 ; ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale » : le chemin de fer Spa-Gouvy. Ses métamorphoses et son impact sur la région (1863-1900)*, préface de Michel DUMOULIN, Louvain-la-Neuve, Collège Erasme, 1999, p. 21-22.

<sup>314</sup> LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 40.

<sup>315</sup> *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 15, 15 juin 1858, p. 125-126.

<sup>316</sup> *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 25, 19 octobre 1858, p. 185-186.

<sup>317</sup> FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 10.

servitudes militaires<sup>318</sup>. Les Luxembourgeois assistent déjà aux prémices de la transformation de leur « ville-forteresse » en « ville ouverte »<sup>319</sup>. Les exigences défensives du gouvernement militaire de la forteresse de Luxembourg se manifestent une dernière fois. En dehors des huit millions de francs avancés aux concessionnaires du réseau, le Gouvernement grand-ducal doit supporter les travaux de fortification et ceux de déplacements de bâtiments ou autres établissements militaires nécessités par le passage du chemin de fer. Ces travaux sont entrepris début 1859, quelques mois à peine avant l'inauguration de la ligne Luxembourg – Arlon en octobre<sup>320</sup>. Le 10 mars 1859, le tracé de la ligne de Luxembourg à la frontière prussienne vers Trèves est fixé<sup>321</sup>. Enfin, le 31 mai 1859, le Gouvernement grand-ducal et la Prusse fixent précisément le point de jonction de la ligne à Wasserbillig<sup>322</sup>. Pour des raisons techniques, le tracé sur le territoire luxembourgeois est modifié par l'arrêté royal grand-ducal du 2 juin 1860<sup>323</sup>.

Malgré quelques avatars financiers, les premières lignes sont inaugurées en octobre 1859 : Luxembourg – Arlon le 3 octobre 1859 et le lendemain, Luxembourg – Thionville. Le tronçon Luxembourg – Wasserbillig est ouvert le 29 août 1861 suivi le 21 juillet 1862 par la mise en service de la section Luxembourg – Ettelbrück prolongée le 16 novembre 1862 jusqu'à Diekirch. En 1861, la *Société royale et grand-ducale Guillaume-Luxembourg*, concessionnaire du réseau grand-ducal, a obtenu la concession des lignes de Diekirch à la frontière belge vers Weiswampach. Aux difficultés financières s'ajoutent pour le tronçon septentrional des difficultés techniques. Le tracé initial prévu à partir de Diekirch par les hauteurs en direction de Weiswampach doit être abandonné au profit d'un tracé reliant Ettelbrück à Trois-Vierges par les vallées de la Sûre, la Wiltz, la Clerve et la Woltz et aboutissant finalement à la frontière belge près de Bellain – Gouvy. La mise en service de la section Ettelbrück – Trois-Vierges (Ulflingen) n'a lieu que le 15 décembre 1866. Les trains

---

<sup>318</sup> Pour un aperçu détaillé des transformations apportées à la forteresse après l'arrivée du chemin de fer, voir BILDORFF (Paul), *Die Preussische Besatzung in der Festung Luxemburg (1826-1867), Das Festungsterrain und die Festungsrayonbestimmungen*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XVII, 1965, p. 67-74.

<sup>319</sup> Sur l'impact dans l'imaginaire collectif luxembourgeois de cette révolution copernicienne urbanistique, voir la thèse de doctorat de PHILIPPART (Robert Léon), *Luxembourg, de l'historicisme au modernisme, de la ville forteresse à la capitale nationale*, Louvain-la-Neuve, Thèse de doctorat en Histoire, 2006.

<sup>320</sup> *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 4, 8 février 1859, p. 13-14.

<sup>321</sup> *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 11, 26 mars 1859, p. 57-58.

<sup>322</sup> MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 163.

<sup>323</sup> *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 14, 9 juin 1860, p. 85-86.

franchissent la frontière belge le 20 février 1867<sup>324</sup>. Les bases du réseau ferroviaire grand-ducal sont désormais posées. Un axe nord-sud et un autre est-ouest traversent le Grand-Duché de part en part.

#### **4. La complexification du réseau belge.**

La construction de la ligne Bruxelles – Namur – Arlon – Luxembourg est la première d’une longue série dans la province du Luxembourg. La densification du réseau ferroviaire s’y étale ensuite jusqu’à la veille de la Première Guerre mondiale. La multiplication des routes et des chemins dans cette province diminue ainsi progressivement le caractère infranchissable de la « barrière » des Ardennes belges. Deux embranchements doivent venir se greffer à la ligne Namur – Arlon – frontière luxembourgeoise. Premièrement, la ligne de l’Ourthe réclamée par l’Union des Charbonnages liégeois, qui doit se raccrocher à la ligne existante Namur – Arlon à hauteur de Marche et permettre d’éviter le détour par Namur. Ce projet comporte également un embranchement à établir sur l’Amblève. Deuxièmement, un projet d’embranchement vers Bastogne réclamé par l’Etat belge, aux perspectives économiques moins réjouissantes. Si l’Etat belge a fixé des délais très précis pour la construction de la ligne Namur – Arlon – frontière luxembourgeoise, achevée en septembre 1859, il n’a en revanche fixé aucune date pour la construction des embranchements vers Bastogne et vers la vallée de l’Ourthe. De même, l’« Athus – Meuse », c’est-à-dire la liaison directe entre Arlon et la France vers Longwy et Thionville, reste d’actualité même si elle a été reportée à plus tard en raison de la priorité accordée par les compagnies à l’ouverture du chemin de fer Arlon – Luxembourg – Thionville (1859). Dernière perspective de développement pour la province belge du Luxembourg, l’établissement d’un axe ferroviaire reliant les deux extrémités nord et sud du Grand-Duché suscite très vite l’idée de prolonger sa pointe septentrionale soit vers la Belgique, soit vers l’Allemagne<sup>325</sup>.

---

<sup>324</sup> ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »*... p. 22-23 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 10-11 ; PICARD (Alfred), *Les chemins de fer français...*, II, p. 19.

<sup>325</sup> MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer de l’Ourthe et de l’Amblève*, in *Le chemin de fer de la vallée de l’Amblève, Trans-Fer hors série*, Liège, G.T.F., 1989, p. 7-23 ; LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 370-398 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 11.

## 1) Deux nouvelles liaisons vers la Meuse française : L' « Athus-Meuse » et le « Sedan – Givet – Namur » (1863)

L' « Athus – Meuse » est ardemment réclamée par les industriels lorrains. Nous avons vu que le Gouvernement belge a de son côté largement déploré que la priorité soit donnée à la ligne Luxembourg – Thionville plutôt qu'à celle d'Arlon – Longwy. Une fois cette priorité actée, rien n'empêche cependant la Belgique de faire construire son propre embranchement. En effet, la clause du délai de dix ans imposé à la Compagnie du Grand Luxembourg avant de pouvoir construire un second embranchement vers la France n'est plus d'actualité dans la mesure où la construction des lignes grand-ducales a été confiée à une autre compagnie. Naturellement, dans ce dossier ferroviaire, la Belgique reste invariablement dépendante du bon vouloir de la France pour le prolongement de sa propre ligne de Thionville vers Longwy et la frontière belge<sup>326</sup>.

Firmin Rogier affirme le 8 juillet 1856 que le nouveau ministre français des Travaux publics Rouher lui a promis de faire tout son possible pour activer l'établissement de la ligne dont il reconnaît volontiers qu'elle rencontre les intérêts économiques belges et français. Les espoirs belges ne sont pas déçus. Le décret impérial du 10 juin 1857 concède à la Compagnie des Ardennes et de l'Oise la ligne de Sedan vers la ligne Metz – Thionville avec embranchement sur Longwy et la frontière belge vers Arlon<sup>327</sup>. Or, il se trouve que par une convention du 12 mai 1857, la Compagnie des Ardennes a convenu de sa fusion avec l'Est français pour 1866. Cette fusion est finalement avancée le 1<sup>er</sup> janvier 1864. La nouvelle jonction belgo-française est par conséquent intégrée au vaste empire ferroviaire de l'Est français qui se dessine entre les axes Paris-Givet et Paris-Bâle. Cette compagnie privée figure parmi les plus importantes de France, avec celle du Nord français aux mains de la famille Rothschild<sup>328</sup>. En Belgique, l'initiative revient à la Compagnie du Grand Luxembourg<sup>329</sup> qui avait non seulement décroché l'autorisation de construire la ligne Bruxelles – Arlon mais aussi son prolongement jusqu'aux frontières française et grand-ducale vers Longwy et Luxembourg.

---

<sup>326</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Rogier (Paris) à Vilain XIII (Bruxelles), le 8 juillet 1856.

<sup>327</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, de Vrière, ministre belge des Affaires étrangères (Bruxelles) à Rogier (Paris), le 31 mai 1858.

<sup>328</sup> LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 29-31.

<sup>329</sup> C'est désormais le nom porté par la compagnie à la place de « Grande Compagnie du Luxembourg ». Par commodité, nous abrègerons parfois cette dénomination par « Grand Luxembourg ». FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 16.

Le 9 juin 1858, la Belgique propose à la France de confier à une commission mixte internationale le règlement préparatoire des questions relatives à ladite jonction. Avant de donner son accord, la France demande un délai pour faire étudier le tracé dans sa zone frontière par le ministère de la Guerre<sup>330</sup>. Un peu moins de deux années s'écoulent avant que le Cabinet de Paris ne se décide à prendre à nouveau contact avec Bruxelles. Le 30 mars 1860, le nouveau ministre français des Affaires étrangères annonce que l'étude est à présent terminée et que le Gouvernement impérial souhaiterait profiter de la commission mixte qui se réunira à Paris pour déterminer en même temps le point de la frontière où la ligne de Reims à Mézières et Givet devra se relier au chemin de fer belge<sup>331</sup>, rencontrant ainsi un vieux souhait belge<sup>332</sup>.

La constitution d'une commission mixte et les précautions françaises suscitent l'étonnement du ministre des Travaux publics car il n'a pas souvenir que pour les précédentes liaisons, la France ait formulé pareilles exigences. Il rappelle ainsi que pour la liaison Mons – Haumont, on s'est borné à nommer un ingénieur de part et d'autre<sup>333</sup>. Sans être révélateur d'une politique défensive déterminée qui manque cruellement en France sous le Second Empire, ceci est néanmoins un indice du plus grand intérêt accordé par le ministère de la Guerre à la frontière française du Nord-Est. Par comparaison, il est assez significatif dans cette affaire que le département belge de la Guerre n'ait jamais été consulté sur le choix du tracé des deux nouvelles jonctions à créer. Les commissaires belges en charge des négociations sont désignés au sein du ministère des Travaux publics. A ces derniers s'ajoute le Baron Beyens, conseiller

---

<sup>330</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, comte Walewski, ministre français des Affaires étrangères (Biarritz) à Rogier (Paris), le 14 septembre 1858 ; comte Walewski à Firmin Rogier, Paris, le 14 décembre 1858.

<sup>331</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Thouvenel, ministre français des Affaires étrangères à Firmin Rogier, Paris, le 30 mars 1860.

<sup>332</sup> La diplomatie belge s'intéressera très vite à cette ligne lorsqu'elle apprend la constitution de la Compagnie du Chemin de fer des Ardennes en juillet 1852, au moment même où des négociations ont lieu entre la Belgique et la France pour la prolongation de la ligne du Luxembourg d'Arlon vers Longwy et Metz. En cas d'échec, la ligne constituerait une alternative bien utile pour transporter vers la Lorraine le charbon belge. Van Hoorebeke le ministre belge des Travaux publics l'indique à l'époque à son collègue des Affaires étrangères en l'invitant à user de son influence pour favoriser l'entreprise : « Si ce chemin de fer s'exécutait, la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Liège à Namur, serait tenue aux termes de l'article 63 du cahier des charges de la Concession, de prolonger sa ligne, de Namur, par Dinant, jusqu'à la frontière près Vireux. La réalisation de ce projet serait de la plus haute importance pour la Belgique ; elle créerait une nouvelle voie pour les relations internationales et fournirait à l'industrie charbonnière des bassins de la Meuse, du Centre et de Charleroy, de nouveaux et importants débouchés ». MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Van Hoorebeke à d'Hoffschmidt, Bruxelles, le 16 juillet 1852. La lettre est accompagnée d'une brochure : *Chemin de fer des Ardennes de Reims à la frontière de Belgique avec embranchement de Charleville à Sedan*, Paris, Imprimerie administrative Paul Dupont, 1852. Le 6 août, d'Hoffschmidt transmet l'information à son ministre à Paris pour l'engager à encourager l'initiative auprès du Gouvernement français. MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, d'Hoffschmidt (Bruxelles) à Firmin Rogier (Paris), Bruxelles, le 6 août 1852.

<sup>333</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Van der Stichelen, ministre belge des Travaux publics à de Vrière, Bruxelles, le 11 avril 1860.

de la légation belge à Paris<sup>334</sup>. La commission mixte se réunit une première fois à Paris le 31 juillet 1860. Deux projets de convention sont alors élaborés pour les deux liaisons à créer<sup>335</sup>. Ces projets sont soumis à l'aval des compagnies. Dans cette affaire, la France presse la Belgique d'activer les négociations avec la Compagnie du Grand Luxembourg qui tarde à donner sa réponse. Une seconde réunion a lieu le 17 septembre 1860 où les textes des deux conventions sont définitivement adoptés. Les deux conventions sont signées le 20 septembre et ratifiées dans le courant du mois de novembre<sup>336</sup>. En quelques mois à peine depuis la reprise de contact du Gouvernement français, les négociations ont été menées à bon terme. La ligne internationale Athus – Longwy via Mont-Saint-Martin est ouverte au trafic des marchandises le 10 janvier 1863 et le 12 février 1863 au service des voyageurs. Longwy est desservie par rail d'abord au départ de la Belgique car la section Longuyon – Longwy n'est livrée au trafic que le 3 septembre 1863<sup>337</sup>. La ligne de la Meuse de Charleville à Givet vers Dinant et Namur a été mise en service quelques mois plus tôt le 2 mai 1863<sup>338</sup>.

## 2) La ligne Pepinster – Spa – Gouvy – Luxembourg

L'idée de tracer une voie de chemin de fer à travers le Grand-Duché de Luxembourg vers le Nord est pour la première fois exprimée en 1855, dans un rapport de l'ingénieur des mines François-Ernest Majerus<sup>339</sup>. Ce rapport pense relier le nord du Grand-Duché à la région de la Ruhr par Diekirch, Prüm et Schleiden pour aboutir à Düren. Cette liaison offre des perspectives économiques intéressantes pour l'échange minéral-charbon entre les bassins luxembourgeois, belges et allemands. De façon subsidiaire seulement, la brochure de Majerus envisage un embranchement vers la ligne belge Spa – Pepinster<sup>340</sup>. Par la convention du 4 – 28 novembre 1856, le Gouvernement grand-ducal confie à Favier, un entrepreneur originaire de Nancy, la construction de la « ligne du Nord ». Cette convention engage le concessionnaire à rejoindre dans un délai de six ans « les extensions qui seraient établies sur les territoires prussien et belge, ou sur l'un de ces territoires, dans les directions de Spa, Aix-la-Chapelle et Schleiden. Si l'une ou l'autre de ces extensions n'était établie qu'après l'achèvement de la

---

<sup>334</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Van der Stichelen à de Vrière, Bruxelles, le 4 juin 1860.

<sup>335</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Beyens (Paris) à de Vrière (Bruxelles), le 2 août 1860.

<sup>336</sup> MAEB, APC, 1<sup>ère</sup> série, 2144, Beyens (Paris) à de Vrière (Bruxelles), le 21 novembre 1860.

<sup>337</sup> LAFFUT (M.), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 391 ; MARGANNE (Roland), *Les liaisons transfrontalières belges*, 4<sup>e</sup> édition mise à jour, Liège, chez l'auteur, 2006, p. 29.

<sup>338</sup> MARGANNE (Roland), *La ligne Charleroi – Mariembourg – Vireux-Molhain et ses antennes, histoire et perspectives d'avenir*, in *Trans-Fer spécial n° 2*, Liège, G.T.F., 1984, p. 19.

<sup>339</sup> MAJERUS (F.E.), *Rapport sur les chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg*, Luxembourg, 1855.

<sup>340</sup> ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »*... p. 3-4

ligne, le concessionnaire demeurera obligé de la rejoindre dans le délai à déterminer par le Gouvernement »<sup>341</sup>. En 1861, des conversations s'engagent entre la société anonyme du chemin de fer de Pepinster à Spa, la société Guillaume-Luxembourg et le Gouvernement belge. Elles aboutissent à l'accord du 11 octobre 1861 par lequel le Guillaume-Luxembourg s'engage à réaliser la jonction Spa – frontière à la place de la société du Pepinster – Spa ; cet accord afferme également la ligne Pepinster – Spa pour cinquante ans au Guillaume-Luxembourg à partir de la mise en exploitation de la jonction. La construction de cette ligne Spa – Ettelbrück reporte *sine die* le projet de liaison entre le Grand-Duché et la Prusse rhénane. Les échecs des entrepreneurs privés pour établir le chemin de fer dans l'Eiffel allemand expliquent la préférence accordée au projet de jonction belge-grand-ducale. En effet, la ligne Trèves – Luxembourg (1861) n'est raccordée par Gerolstein à la ligne Düren – Euskirchen (1864) qu'en 1871. La *Vennbahn* ne reliera cette dernière localité à Aix-la-Chapelle qu'en 1886<sup>342</sup>.

La raison d'être initiale de la ligne Ettelbrück – Spa est touristique. Il s'agit de fournir à la ville d'eaux, très prisée à l'époque, une voie d'accès supplémentaire en prolongeant le cul-de-sac Pepinster – Spa. Mais en l'absence d'une autre voie de chemin de fer entre la Lorraine, le Luxembourg et le Bas-Rhin, l'axe Luxembourg – Trois-Vierges – Spa – Pepinster (relié à Cologne par Verviers – Aix-la-Chapelle) deviendra très vite, une fois réalisé, un concurrent direct de la navigation rhénane pour le transport du charbon allemand en direction du Luxembourg et de la Lorraine française et, inversement, pour l'importation des minerais luxembourgeois et lorrains nécessaire à la sidérurgie rhénane. Qui plus est, la ligne promet les mêmes avantages au bassin sidérurgique liégeois. Elle réduit considérablement le parcours entre Liège et Luxembourg puisqu'elle permet d'éviter le détour par la vallée de la Meuse et Namur<sup>343</sup>. C'est la raison pour laquelle la Compagnie du Grand Luxembourg, soutenue par l'Union des Charbonnages liégeois, revendique la concession d'une troisième ligne en direction du sud, la ligne de l'Ourthe. En 1861, le Gouvernement belge est sollicité à la fois par le Grand Luxembourg et par le Guillaume-Luxembourg pour subsidier les deux projets de chemin de fer devant relier la région liégeoise au Grand-Duché. Or, la Compagnie du Grand

---

<sup>341</sup> *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 31, 3 décembre 1856, p. 275.

<sup>342</sup> ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »*... p. 22-23 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg*..., p. 3-7 ; NILLES (Leon), *Der Bau von Eisenbahnen im Lande Zwischen Venn und Schneifel. Projekte, Enttäuschungen, Verwirklichungen*, Saint-Vith, H.Doeppen, 1970 (Schriftenreihe des Geschichtsvereins « Zwischen Venn und Schneifel »), p. 11-34 ; REINERT (Paul), *Zur Geschichte der Luxemburger Eisenbahnen. Die Nord-strecke. Von Luxembourg nach Ufflingen und Spa*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XLII, 1990, 1, p. 47-55.

<sup>343</sup> MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Ambève*..., p. 11.

Luxembourg est présidée par Victor Tesch, ministre belge de la Justice de 1857 à 1865. Et on murmure dans les coulisses que ses entrées au ministère des Travaux publics de Jules Vanderstichelen assureront à sa compagnie la garantie d'un minimum d'intérêt dont jouissait la ligne de Namur à Arlon et dont il n'avait pas été fait usage. Finalement, après des débats animés à la Chambre où s'expriment des conflits d'intérêts divers, d'aucuns craignant une baisse d'activité de la ligne ardennaise primitive Namur – Arlon, le Gouvernement belge décide, pour ne pas faire de jaloux, d'apporter son soutien aux deux nouvelles lignes, la ligne de l'Ourthe, Liège (Angleur) – Barvaux – Marloie et la jonction belge-grand-ducale Pepinster – Spa – Gouvy. A la suite de la convention du 27 juin 1862 entre le Gouvernement, le Grand Luxembourg et le Guillaume-Luxembourg, la construction simultanée de la ligne de l'Ourthe et de la jonction belge-grand-ducale est proposée au vote des Chambres belges avec report, sur les deux lignes conjointement, de la garantie d'intérêt allouée antérieurement à la ligne Namur – Arlon. La ligne de l'Ourthe est concédée à la compagnie du Grand Luxembourg par un arrêté royal du 6 mars 1863. Par un arrêté du même jour, la concession de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale, près de Gouvy, est accordée à la Société royale et grand-ducale Guillaume-Luxembourg. La construction peut alors commencer pour les deux lignes, non sans difficultés techniques et palabres avec les édiles locaux sur le tracé exact à adopter<sup>344</sup>.

La ligne de l'Ourthe est établie à voie unique. Elle se détache à Angleur des voies ferrées de l'Etat se dirigeant vers Verviers et la Prusse. Elle remonte alors le cours de l'Ourthe jusqu'à Barvaux, en faible rampe n'excédant pas quatre pour mille d'Angleur à Rivage et quasi en palier jusqu'à Bomal. Les ouvrages d'art, ponts et tunnels, sont peu nombreux vu le caractère spacieux de la vallée. On compte trois tunnels : le tunnel d'Esneux (612m), le tunnel de Comblain-au-Pont (393 m) et le tunnel de Sy (404 m). De Barvaux à Melreux, le profil est plus raide afin d'éviter le détour par la vallée et Durbuy. De même qu'entre Melreux et Marloie à travers la Famenne où de longues rampes de dix pour mille émaillent cette section. La ligne de l'Ourthe est mise en service en deux phases. Le 25 juillet 1865, la section Melreux – Marloie est ouverte. Le 18 juin 1866, la section Melreux – Angleur est ouverte au trafic des marchandises. L'ouverture officielle pour les voyageurs date du 1<sup>er</sup> août 1866<sup>345</sup>.

---

<sup>344</sup> LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 40-41 ; ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »...*, p. 8-29 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 15-16.

<sup>345</sup> MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève...*, p. 7-8 ; LAFFUT (M.), *Les chemins de fer belges 1830-1913...*, p. 392-393.

La jonction belge-grand-ducale présente un parcours particulièrement difficile qui ralentit considérablement la vitesse des trains. Ainsi, la ligne présente plusieurs courbes au rayon très serré, surtout entre Spa et Stavelot. Sur cette même section, la ligne présente un raidillon à la sortie de Géronstère vers Hockai, une des plus hautes gares de Belgique. Elle passe de 260 mètres d'altitude à Spa à une altitude de 539 mètres en gare de Hockay, sur une distance de 11 kilomètres 900. Ensuite la ligne dévale littéralement vers la vallée de l'Amblève et la gare de Stavelot à 290 mètres d'altitude. Entre Trois-Ponts et Vielsalm, la ligne franchit d'abord un tunnel de 335 mètres à la sortie de Trois-Ponts puis emprunte la vallée encaissée de la Salm. De Trois-Ponts au « faîte de Bovigny », qui marque la ligne de séparation des bassins de la Meuse et de la Moselle, la ligne est en rampe continue de 8 à 18 pour mille. Enfin, pour parvenir à la frontière luxembourgeoise, une nouvelle rampe de 16 pour mille attend les convois. La ligne Ettelbrück – Trois-Vierges (Ulflingen) est achevée fin 1866. Le trajet complet de Luxembourg à Pepinster est ouvert au trafic le 20 février 1867<sup>346</sup>.

Ces descriptions rapides des deux lignes permettent de mesurer les prouesses techniques réalisées à l'époque. Le « massif ardennais » est désormais traversé en son cœur par deux axes ferroviaires nord – sud.

### **C. Les appétits ferroviaires de l' « Est » français dans le Grand-Duché de Luxembourg et en Belgique (1857-1868)**

Si nous suivons pas à pas l'évolution des acquisitions d'exploitation de lignes de chemins de fer par la Compagnie de l'Est français au cours des années 1850 et 1860, les craintes formulées par Bismarck en 1854 apparaissent largement justifiées. Cette compagnie va *de facto* devenir un instrument de l'impérialisme français, essentiellement dans le Grand-Duché de Luxembourg dans un premier temps puis en Belgique dans un second temps.

L'influence de l'Est français est perceptible pratiquement dès la constitution du réseau grand-ducal. Le 24 novembre 1855, la Chambre luxembourgeoise ratifie la convention cédant aux entrepreneurs Favier et Jouve la construction et l'exploitation de plusieurs lignes partant de Luxembourg, une vers l'ouest en direction d'Arlon, une vers le sud en direction de Thionville,

---

<sup>346</sup> MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève...*, p. 11-13 ; REINERT (Paul), *Zur Geschichte der Luxemburger Eisenbahnen. Die Nord-strecke...*, p. 47-55.

une vers l'est en direction de Trèves et éventuellement une vers le nord en direction de Spa ou Düren par Diekirch et Weiswampach. Or, le 4 janvier 1857, Favier et Jouve cèdent leurs droits à une nouvelle société qui prend le nom de Société royale et grand-ducale Guillaume-Luxembourg. Les statuts de la société concessionnaire sont approuvés par l'arrêté royal grand-ducal du 2 mars 1857. Il s'agit d'une société à capitaux en majorité français qui a l'appui de Norbert Metz, puissant industriel et député luxembourgeois. A l'exception de deux représentants luxembourgeois, tous les autres sont Français. Officiellement, la société est établie au Luxembourg mais pratiquement, toutes les relations commerciales sont traitées dans un second bureau parisien. Le Guillaume-Luxembourg n'exploitera jamais les lignes car six mois à peine après sa constitution, il est contraint pour des raisons financières d'affermir l'exploitation de son réseau à l'Est français. Le Guillaume-Luxembourg reste propriétaire des lignes luxembourgeoises mais la compagnie française gère seule le trafic et les recettes de tout le réseau et s'engage à verser une rente annuelle à la société luxembourgeoise. Cette mise à profit doit commencer le jour où la section de la frontière française à Luxembourg sera exploitable. Malgré la défense faite dans ses statuts d'affermir ses lignes avant leur entier achèvement, le Guillaume-Luxembourg signe le 6 juin 1857 un traité conférant à la compagnie française le droit d'exploiter son réseau pendant une durée de cinquante années avec son personnel et ses propres moyens<sup>347</sup>. Le traité prévoit bien un comité mixte composé de huit membres dont quatre pris dans le conseil d'administration de la Société royale grand-ducale Guillaume-Luxembourg et quatre dans celui de la Compagnie de l'Est ; cependant, l'article 7 du traité verrouille pour toute la durée du bail l'extension du réseau Guillaume-Luxembourg :

« Pour éviter l'établissement de lignes concurrentes, et dans la pensée de sauvegarder les intérêts mis en commun par la présente convention, la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg s'interdit expressément, à moins d'autorisation de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, et sauf tous arrangements à intervenir à cet égard, concernant l'exploitation, et pendant toute la durée du bail, de faire aucuns traités pour l'adjonction, la construction et l'exploitation de chemins nouveaux se rattachant directement ou indirectement aux lignes concédées à la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, quelle que soit la forme de ces traités, achats, amodiations ou conventions »<sup>348</sup>.

---

<sup>347</sup> REINERT (Paul), *Die « Compagnie de l'Est » und die « Guillaume-Luxembourg-Eisenbahngesellschaft » um die 70. Jahre des 19. Jahrhunderts*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXXII, 1980, 3, p. 281-295 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 10-11 ; DEMEUR (A.), *Les chemins de fer français en 1860...*, p. 107 ; LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 39-40 ; WAMPACH (Gaspard), *Le Luxembourg neutre...*, p. 324-328.

<sup>348</sup> *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 2, 30 janvier 1869, p. 76-80, *Convention du 6 juin 1857*.

Cette mainmise d'une compagnie française sur l'ensemble du réseau grand-ducal soulève beaucoup de critiques à Luxembourg. A cause de ce traité léonin, le Guillaume-Luxembourg pourra difficilement exercer une pression contre l'Est via le Comité mixte où il ne détient que la moitié des sièges ; et ce d'autant moins qu'il lui est interdit de construire des lignes concurrentes. En définitive, cette convention freine plus l'économie luxembourgeoise qu'elle ne la sert<sup>349</sup>. Ajoutons qu'en cas de guerre, l'Est français peut être naturellement enclin à favoriser les transports militaires français<sup>350</sup>. Les inquiétudes luxembourgeoises sont partagées par la Prusse. Dans un rapport du 10 juin 1858, Bismarck transmet à Manteuffel un rapport de von Wedell gouverneur militaire de la place de Luxembourg qui met en garde les autorités berlinoises sur les conséquences commerciales de ce traité :

« ...l'auteur [von Wedell] s'étend sur les inconvénients qu'entraînerait pour les lignes prussiennes voisines du Luxembourg l'exécution du traité conclu par la Compagnie française des chemins de fer de l'Est avec la Compagnie des chemins de fer luxembourgeois. Le mémoire part de ce point de vue que la Compagnie française, en disposant exclusivement du droit de fixer les tarifs, peut, en vertu de ce traité, faire passer les marchandises à destination de l'Allemagne du Sud par la France via Thionville et Metz au lieu de les laisser passer par Wasserbillig et la ligne de Trèves à Sarrebruck ; que le traité était uniquement dirigé contre cette dernière ligne et que par conséquent, la Prusse devait mettre tout en œuvre pour empêcher la ratification par le Gouvernement luxembourgeois »<sup>351</sup>.

Dans le même rapport, Bismarck nous apprend encore que les ministres prussiens du Commerce et de l'Intérieur ont déjà exercé des pressions sur le Gouvernement grand-ducal. Pour toutes ces raisons, l'approbation gouvernementale prévue dans l'article 4 de la convention se fait longtemps attendre si bien que l'Est français peut craindre un moment donné de se voir opposer un refus absolu de la part du Gouvernement luxembourgeois. Ce n'est qu'au mois de novembre 1865 que le Gouvernement grand-ducal, après beaucoup de péripéties parlementaires, ratifie la convention de 1857 conformément à l'engagement pris dans un traité des 29-30 septembre 1865<sup>352</sup>. Il faut toutefois préciser l'existence d'une exception au monopole français sur le réseau luxembourgeois, exception fixée par cette

---

<sup>349</sup> CALMES (C.), 1867-1869. *Manoeuvres françaises à Luxembourg*, in *Hémecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXV, 1973, 3, p. 298-305 ; WAMPACH (Gaspard), *Le Luxembourg neutre...*, p. 328.

<sup>350</sup> Durant la guerre franco-allemande de 1870-1871, la forteresse de Thionville est ainsi ravitaillée depuis Luxembourg par un train de la Compagnie de l'Est français. FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 15.

<sup>351</sup> Bismarck (Francfort) à Manteuffel (Berlin), le 10 juin 1858, in *Correspondance diplomatique de M. de Bismarck...*, II, doc. n° 87, p. 339-340.

<sup>352</sup> MEYERS (J.), *Coup d'œil sur les négociations...*, p. 158 ; WAMPACH (Gaspard), *Le Luxembourg neutre...*, p. 328.

convention suite sans doute à des pressions prussiennes. En effet, le service des transports sur la section Luxembourg – Wasserbillig – frontière prussienne n'est pas pris en charge par l'Est français mais par la Königlich Preußischen Eisenbahndirektion Saarbrücken en vertu d'une convention en date du 6 août 1861 :

« La Direction royale des Chemins de fer de Sarrebruck prend en charge, à partir du 20 août de cette année, le service des transports sur la ligne de chemin de fer entre la frontière prusso-luxembourgeoise et Luxembourg par Wasserbillig, avec ses moyens d'exploitation et son personnel, en pleine responsabilité, en échange d'une compensation financière à préciser ultérieurement »<sup>353</sup>.

L'entretien des voies et le service des stations entre Luxembourg et Wasserbillig sont assurés par l'Est français qui garde d'ailleurs tous ses droits sur la ligne en vertu du traité du 6 juin 1857. La ligne est inaugurée en grande pompe le 14 août 1861 en présence du Prince Henri et de nombreuses personnalités luxembourgeoises et allemandes<sup>354</sup>. La circulation du personnel prussien jusqu'en gare de Luxembourg est symbolique et compense ainsi la toute-puissance de l'Est français sur le reste du réseau grand-ducal. Nous ne saurions trop insister ici sur l'importance militaire de la ligne Luxembourg – Wasserbillig – Trèves. En temps de paix, elle offre à la garnison prussienne, présente à Luxembourg jusqu'en 1867, une liaison efficace avec la mère patrie. En temps de guerre, elle rend tout aussi efficace l'acheminement du ravitaillement et des renforts de troupe. Afin de régler les conditions de jonction et d'exploitation entre Luxembourg, Trèves et Sarrebruck, une convention est conclue à Berlin le 16 septembre 1861 entre les plénipotentiaires de la Prusse et du Grand-Duché. L'article 12 de la convention entend sécuriser les convois exceptionnels de troupes fédérales sur la ligne. La rédaction longue et méticuleuse de cet article atteste de son importance aux yeux des plénipotentiaires allemands et luxembourgeois :

« Si en cas d'une quelconque décision de la Confédération ou en cas d'autres circonstances exceptionnelles, sur ordre du Gouvernement royal prussien ou du Gouvernement grand-ducal, de gros transports de troupes doivent avoir lieu sur la ligne en question, alors, afin d'assurer ceux-ci ainsi que l'envoi d'armes, de matériel de guerre, de vivres ou de tout autre effet militaire, dans la mesure où de tels envois sont généralement convenus par chemin de fer, et afin, si besoin est, d'assurer aussi des transports extraordinaires, les administrations ferroviaires concernées ont l'obligation, pour la bonne réalisation de ces transports, de consacrer tous les moyens de transport disponibles, qui n'auront pas été réclamés pour la bonne continuation du service régulier non détruit. Afin de réaliser au mieux cette mission, ces moyens de transports seront mis en état de marche autant qu'il est possible. La direction de tels transports reste cependant

---

<sup>353</sup> FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 262.

<sup>354</sup> FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 262.

uniquement dans les mains du personnel des administrations ferroviaires concernées dont les directives pendant le transport doivent absolument être suivies ».<sup>355</sup>

Sur le reste du réseau, la mainmise de l'Est français est absolue et s'étend progressivement au-delà des frontières grand-ducales. Une fois actée la décision de prolonger la ligne Luxembourg – Ettelbrück vers Spa, un accord intervient en janvier 1863 entre l'Est français, le Guillaume-Luxembourg et le Grand Luxembourg. Selon cet accord la Compagnie de l'Est français exploitera cet axe ferroviaire à partir du jour où la ligne de Spa à la frontière grand-ducale sera livrée à l'exploitation ; en échange, à partir du même jour, l'Est français cédera ses droits d'exploitation au Grand Luxembourg sur la ligne Sterpenich (Bettingen<sup>356</sup>) – Wasserbillig qui relie la frontière belge à la frontière prussienne en traversant le Grand-Duché d'ouest en est. La Direction royale des Chemins de fer de Sarrebruck est néanmoins autorisée à poursuivre le service des trains sur la ligne Luxembourg – Wasserbillig tandis que le service des stations sur cette portion est assuré pendant quelques années par le Grand Luxembourg. Cet accord est finalisé par les conventions des 9 janvier, 27 janvier et 3 mars 1863. Il permet donc à l'Est français d'avoir la main sur l'exploitation de la jonction belge-grand-ducale Gouvy – Stavelot – Spa. Complété par l'accord du 11 octobre 1861 qui garantissait à l'Est l'exploitation du Pepinster – Spa, la société française obtient ainsi une communication presque directe avec le bassin sidérurgique de Liège. Pepinster n'est en effet qu'à vingt kilomètres de Liège via la ligne de la Vesdre exploitée par l'Etat belge<sup>357</sup>.

Ce coup de filet providentiel s'accompagne pourtant d'un léger ralentissement des activités de la compagnie française dans le Grand-Duché puisque l'Est français renonce pour un temps à exploiter la ligne Sterpenich (Bettingen) – Luxembourg – Wasserbillig dont elle transfère l'exploitation à la compagnie belge du Grand Luxembourg. Deux raisons peuvent expliquer

---

<sup>355</sup> « Wenn in Folge etwaiger Bundesbeschlüsse oder anderer außerordentlicher Umstände auf Anordnung der Königlich-Preußischen oder der Großherzoglich-Luxemburgischen Regierung größere Truppenbewegungen auf der mehrgedachten Eisenbahn stattfinden sollten, so liegt den Eisenbahn-Verwaltungen die Verpflichtung ob, für diese und für Sendungen von Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, sowie von Militair-Effecten jeglicher Art, insoweit solche Sendungen zur Veförderung auf Eisenbahnen überhaupt geeignet sind, nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten und für dergleichen Transporte alle Transportmittel, die der ungestört fortzusetzende regelmäßige Dienst nicht in Anspruch nimmt, zu verwenden und soweit thunlich, hierzu in Stand zu setzen. Die Leitung aller solcher Transporte bleibt jedoch lediglich dem Dienstpersonal der betreffenden Eisenbahn-Verwaltung überlassen, dessen Anordnungen während der Fahrt unbedingt Folge zu leisten ist ». *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 23, 10 décembre 1861, p. 173.

<sup>356</sup> Kleinbettingen à partir de 1900.

<sup>357</sup> RUPPERT (P.), *Recueil des lois, arrêtés, conventions et autres actes relatifs aux chemins de fer Guillaume-Luxembourg et Prince Henri dans le Grand-Duché de Luxembourg*, Luxembourg, J. Joris, 1872, p. 138-146. ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »...*, p. 23-24 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 263.

ce transfert qui réduit momentanément l'emprise de la compagnie française sur le réseau grand-ducal. Selon l'historien André Lefèvre, cette sorte de *diminutio capitis* de la compagnie française au Grand-Duché a pour origine un retrait de garantie d'intérêt de la part de l'Etat français ; le Second Empire traverse une crise financière grave et a décidé de prendre des mesures restrictives à l'encontre de ses garanties pour les investissements réalisés à l'étranger<sup>358</sup>. De son côté, l'avocat Paul Collet explique, dans le cadre d'une procédure judiciaire survenue quelques années plus tard entre l'Est français et le Guillaume-Luxembourg, que la cession de la ligne ouest-est au Grand Luxembourg, en raison de la méfiance luxembourgeoise, était le prix à payer par l'Est français pour obtenir la ligne sud-nord :

« (...) l'exploitation de la ligne Pepinster – frontière française par la Compagnie de l'Est marcha sans difficultés tant que la ligne française des Ardennes ne fut pas complètement incorporée au réseau de l'Est. Mais à partir de ce moment, des détournements de trafic s'opèrent au préjudice de la Compagnie Guillaume-Luxembourg...au point que la Compagnie Guillaume-Luxembourg put craindre de ne pas trouver, dans le partage des bénéfices, une somme suffisante pour satisfaire à ses engagements »<sup>359</sup>.

De fait, l'Est français est libre de détourner selon ses intérêts une partie du trafic commercial entre la Belgique et l'Allemagne du sud. En 1863, de multiples itinéraires sont désormais empruntables. La société française peut choisir de handicaper le Guillaume-Luxembourg et le Grand Luxembourg en dirigeant les marchandises à destination de Charleroi et du Centre par la ligne des Ardennes Metz – Thionville – Sedan – Mézières – Vireux-Molhain ouverte précisément sur tout son parcours en 1863. Dans un futur proche, elle pourrait diriger les marchandises vers Liège par la jonction belge grand-ducale nouvellement acquise, au détriment de la future ligne de l'Ourthe exploitée par le Grand Luxembourg<sup>360</sup>. Enfin, elle peut encore choisir de ne favoriser que les intérêts du Grand Luxembourg en privilégiant le passage par la nouvelle ligne Longwy – Athus au détriment du réseau Guillaume-Luxembourg. Par conséquent, face à ce danger réel de monopole commercial, les conventions de janvier – mars 1863 ménagent encore quelque peu les intérêts des deux autres compagnies.

---

<sup>358</sup> LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 40-41

<sup>359</sup> *Consultation pour la Compagnie Royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg contre la Compagnie des chemins de fer de l'Est sur un jugement rendu par le Tribunal civil de la Seine le 30.01.1874 par Paul Collet, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation*, pp. 1-3, Archives Nationales, Luxembourg, dossier C.F.L., 63, extrait cité in ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »...*, p. 24-25.

<sup>360</sup> Notons que dans son extension vers la Belgique et le Grand-Duché, l'Est français cherche non seulement à concurrencer le Grand Luxembourg mais aussi son principal rival le Nord français qui domine jusqu'à présent le transit entre la Belgique et la France grâce à l'exploitation des lignes Namur – Liège, Erquelines – Charleroi, Hautmont – Mons et Givet – Namur.

Elles permettent de conserver une jonction directe avec la Prusse rhénane en dehors de toute ingérence française sur le plan tarifaire<sup>361</sup>.

Le repli relatif de la France dans le Luxembourg sera de courte durée. Les échecs de l'impérialisme français en Allemagne du sud comparés aux succès politiques remportés par la Prusse après Sadowa incitent progressivement Napoléon III à trouver une compensation sur sa frontière nord plutôt que sur sa frontière est. D'abord par une tentative manquée d'annexion du Grand-Duché en 1867. Ensuite par une politique plus insidieuse de pénétration économique. A la veille de la guerre franco-prussienne, l'Empire cherche notamment à conclure avec la Belgique une union douanière à l'instar des tentatives manquées des années 1840. Lors d'un voyage à Berlin durant l'été 1868, Napoléon III a ouvertement parlé à Guillaume Ier d'une union douanière entre les peuples de race latine « ayant son *Zollparlament* à Paris et où siègeraient des députés de la Belgique, de la Suisse, de l'Italie, de l'Espagne »<sup>362</sup>. Cependant, la Belgique se tient sur ses gardes et a bien compris la manœuvre. Elle n'a d'ailleurs plus les mêmes intérêts à une telle union que par le passé comme le note avec satisfaction l'ambassadeur belge à Berlin le Baron Nothomb : « Grâce aux inconséquences de la politique de l'Empereur Napoléon III, la Belgique n'est plus en présence du tarif prohibitif de la Restauration renforcé au profit de la bourgeoisie électorale par le Gouvernement de Juillet. La réforme douanière due aux prédilections de l'Empereur pour l'école du libre-échange, a rendu le marché français accessible aux produits belges ; en maintenant l'ancien tarif prohibitif, on aurait pu réduire la Belgique au désespoir et ne lui laisser d'autre issue que l'union douanière. A ce point de vue, la réforme douanière qui a été un bienfait pour l'humanité, est de la part de Napoléon III une faute dont nous ne pouvons assez nous féliciter même politiquement »<sup>363</sup>. Outre sa politique douanière conquérante, la France cherche à acquérir des droits d'exploitation de plus en plus exorbitants sur les lignes luxembourgeoises en vue d'y acquérir un monopole de fait<sup>364</sup>.

Fin 1867, début 1868, le réseau Guillaume-Luxembourg traverse une situation financière critique. Les deux principaux actionnaires du Guillaume-Luxembourg le Baron de Hirsch et

---

<sup>361</sup> Voir l'article 9 de la convention du 9 janvier 1863. RUPPERT (P.), *Recueil des lois, arrêtés, conventions et autres actes relatifs aux chemins de fer Guillaume-Luxembourg et Prince Henri dans le Grand-Duché de Luxembourg*, Luxembourg, J. Joris, 1872, p. 138-146.

<sup>362</sup> MAEB, IND, I, Nothomb (Berlin) à Van der Stichelen (Bruxelles), le 18 août 1868.

<sup>363</sup> MAEB, IND, I, Nothomb (Berlin) à Van der Stichelen (Bruxelles), le 18 août 1868.

<sup>364</sup> CALMES (C.), *1867-1869. Manœuvres françaises à Luxembourg*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXV, 1973, 3, p. 293-305.

son beau-père Bischoffsheim attribuent la responsabilité à la mauvaise exploitation de la Compagnie de l'Est. Ils lui reprochent de détourner une partie du trafic au profit de la société belge du Grand Luxembourg, par la ligne Longwy – Athus, afin d'éviter une part proportionnelle de recettes plus grande au Guillaume-Luxembourg<sup>365</sup>. Lors d'une conversation avec le Baron de Hirsch, le président luxembourgeois Servais lui fait remarquer qu'une telle situation financière n'aurait sans doute pas eu lieu si le Guillaume-Luxembourg avait confié son exploitation à la Prusse<sup>366</sup>. Cette remarque n'est pas tombée dans l'oreille d'un sourd. Elle donne l'idée à Hirsch de menacer la société de l'Est de céder le réseau luxembourgeois à la Prusse si cette dernière ne revoit pas ses méthodes d'exploitation. Hirsch parvient à obtenir de Bismarck en personne un écrit qui manifeste l'intérêt de la Prusse dans l'affaire. En financier habile, il se rend ensuite à Paris. Là-bas, non seulement la direction de l'Est mais également le ministère français des Finances sont très opportunément mis au courant de sa visite à Berlin. Son calcul s'avère payant puisque l'Etat français décide de donner à nouveau sa garantie aux investissements étrangers de la Compagnie de l'Est, au détriment de la bonne santé financière de l'Empire<sup>367</sup>. Le Baron de Hirsch réussit par cette manœuvre un coup de bourse qui lui rapporte, selon Servais, des millions<sup>368</sup>. L'historien A. Lefèvre note diplomatiquement dans son ouvrage que « peut-être la dernière phase de cet incontestable succès a été facilitée [à Paris] par un fléchissement marqué des velléités d'orthodoxie financière gouvernementale »<sup>369</sup>.

Forte de la promesse de garantie étatique française, la Compagnie de l'Est peut désormais asseoir durablement son emprise sur le réseau luxembourgeois et la jonction belge-grand-ducale. Par le traité du 21 janvier 1868, elle s'engage, moyennant une redevance annuelle de trois millions de francs/or, à exploiter pendant quarante-cinq ans l'ensemble des lignes de la société Guillaume-Luxembourg tant en Belgique qu'au Grand-Duché. Toutefois, l'Est français « prend pour son compte (...) la convention intervenue à la date du 3 mars 1863 entre la Société Guillaume-Luxembourg et la grande Compagnie belge du Luxembourg pour

---

<sup>365</sup> KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Rail, finance et politique : les entreprises Philippart (1865-1890)*, Bruxelles, Editions de l'ULB, 1982, p. 129.

<sup>366</sup> SERVAIS (E.), *Autobiographie de feu M. Emmanuel Servais, ancien ministre d'Etat*, Luxembourg, V. Buck, 1895, p. 60-62.

<sup>367</sup> WAMPACH (Gaspard), *Le Luxembourg neutre...*, p. 334-335 ; BEYENS (Baron), *Le Second Empire...*, II, p. 332 ; FEDERMEYER (Ed.), *Eisenbahnen in Luxemburg...*, p. 15 ; BARTHEL (Charles), *Le réseau de ceinture, Histoire des débuts de la compagnie des chemins de fer Prince-Henri (1864-1890)*, mémoire de maîtrise en Histoire, Strasbourg, 1983, p. 14-15.

<sup>368</sup> MERSCH (Jules), *Les Familles Servais*, Luxembourg, V. Buck, 1872 (coll. Biographie nationale du pays de Luxembourg, vol. 10, fascicule 20), p. 521.

<sup>369</sup> LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 42.

l'exploitation, par cette dernière compagnie, de la ligne de Bettingen à Wasserbillig »<sup>370</sup>. L'Etat français fait pression sur le Gouvernement grand-ducal pour qu'il approuve le plus rapidement possible la convention du 21 janvier et garantit le paiement des annuités forfaitaires par une loi du 11 juillet 1868<sup>371</sup>.

Au Grand-Duché, l'annonce de la signature de l'acte produit beaucoup de remous à l'Assemblée des Etats. D'autant plus que la convention prévue franchit un pas de plus par rapport au traité de 1857, en supprimant les derniers freins à l'emprise monopolistique de l'Est français. Alors que le Guillaume-Luxembourg disposait jusqu'à présent d'un précieux droit d'initiative au sein du comité d'exploitation, plus aucun organe mixte ne permet désormais aux intérêts luxembourgeois de s'exprimer. L'ancien comité mixte est remplacé par un comité spécial formé de membres pris exclusivement au sein du conseil d'administration de l'Est français. L'article 7 de la convention de 1857 est maintenu. Il continue à interdire de construire et d'exploiter des chemins de fer nouveaux se rattachant directement ou indirectement aux lignes concédées au Guillaume-Luxembourg et exploitées par la Compagnie de l'Est, sauf avis contraire de cette dernière compagnie<sup>372</sup>. Pour ces raisons, l'homme politique et industriel luxembourgeois Norbert Metz interpelle à plusieurs reprises le Gouvernement Servais au nom des intérêts de l'économie luxembourgeoise. Dans son intervention du 8 mai 1868 à l'Assemblée des Etats, Norbert Metz souligne la grande différence qui existe entre le Guillaume-Luxembourg « qui n'avait d'autre but que l'exploitation des chemins de fer du Luxembourg (...), dont les intérêts étaient les mêmes que ceux du pays, et une société qui a 2.500 à 3.000 kilomètres de chemins de fer dans un autre pays, dont l'intérêt peut avoir une certaine influence sur l'exploitation de nos chemins. (...) Aujourd'hui, (...), le Guillaume-Luxembourg a complètement disparu et avec lui le comité mixte ; la seule société qui reste maître de nos chemins de fer, c'est cette société étrangère qui nous inquiétait déjà lorsqu'il s'agissait de lui céder l'exploitation. Aujourd'hui, elle est pour ainsi dire propriétaire de nos voies ferrées, elle n'a plus à ses côtés le « Guillaume-

---

<sup>370</sup> *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 2, 30 janvier 1869, p. 82-84, *Convention du 21 janvier 1868*.

<sup>371</sup> ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »...*, p. 24-25 ; LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 42 ; WAMPACH (Gaspard), *Le Luxembourg neutre...*, p. 335.

<sup>372</sup> CALMES (C.), *1867-1869. Manoeuvres françaises à Luxembourg*, in *Hemecht, Zeitschrift für Luxemburger Geschichte*, XXV, 1973, 3, p. 300 ; *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 2, 30 janvier 1869, p. 82-84, *Convention du 21 janvier 1868*.

Luxembourg » qui représentait les intérêts du pays »<sup>373</sup>. Les remous luxembourgeois ont comme conséquence funeste d'éveiller les susceptibilités françaises dans le courant de l'été 1868. Afin d'aplanir les tensions diplomatiques entre les deux pays, un accord « interprétatif » est passé le 5 décembre 1868 entre l'Etat et les sociétés. Le Gouvernement luxembourgeois obtient quelques concessions plus apparentes que réelles : il conserve certains droits en matière d'homologation des tarifs et les intérêts luxembourgeois peuvent s'exprimer via la présence d'un commissaire gouvernemental au sein du comité spécial de la compagnie. Suite à ces précisions, la convention est acceptée par l'opinion luxembourgeoise. Elle est sanctionnée par un arrêté grand-ducal du 13 janvier 1869<sup>374</sup>. L'Est français exploite désormais un réseau continu qui s'étend sur cinq cent cinquante kilomètres et dont les extrémités sont Bâle et Pepinster. Il ne reste donc plus à l'Est français qu'à accrocher à son tableau de chasse l'exploitation des lignes du Grand Luxembourg et son monopole économique dans tout le Luxembourg sera complet, y compris dans la province belge du même nom.

## **D. La crise ferroviaire franco-belge de 1869**

### **1. Les événements**

En 1868, le réseau ferroviaire belge, avant que l'intégralité des lignes ne soit progressivement rachetée par l'Etat après la guerre franco-allemande, est un curieux mélange de propriété privée et propriété publique. Plusieurs lignes sont gérées par l'Etat, ainsi en est-il par exemple du principal axe économique vers l'Allemagne : Ostende/Anvers – Malines – Louvain – Liège – Verviers – Aix-la-Chapelle. A l'est de la Belgique, les compagnies privées restent néanmoins majoritaires<sup>375</sup>. Deux compagnies privées attirent particulièrement les convoitises françaises : la Compagnie du Grand Luxembourg et la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois. En vérité, la Compagnie du Grand Luxembourg n'a de « belge » que le statut juridique. Sur

---

<sup>373</sup> *Compte rendu des séances de l'assemblée des Etats du Grand-Duché de Luxembourg*, sessions ordinaire et extraordinaire de 1867-1868, 18<sup>e</sup> séance, 8 mai 1868, extrait cité in HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire*, Bruxelles, J. Lebègue et Cie, 1910, p. 157-158.

<sup>374</sup> *Mémorial législatif et administratif du Grand-Duché de Luxembourg*, n° 2, 30 janvier 1869, p. 82-84, *Convention du 21 janvier 1868* ; ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »...*, p. 25 ; WAMPACH (Gaspard), *Le Luxembourg neutre...*, p. 336-337 ; CALMES (C.), *1867-1869. Manœuvres françaises à Luxembourg...*, p. 305. Christian Calmès date par erreur la convention interprétative au 5 décembre 1869. Il s'agit bien du 5 décembre 1868.

<sup>375</sup> Pour la longue guerre entre intérêts publics et intérêts privés, voir PAULY (Joseph), *Le chemin de fer et le parlement, 1835-1860 : traits d'histoire relatifs à la politique des transports et particulièrement à la politique des tarifs.*- Bruxelles, Editorial-Office, 1935.

cent mille actions, seules cinq mille sont contrôlées par des capitaux belges<sup>376</sup>. Le réseau contrôlé par cette compagnie prend son origine à Bruxelles, passe par Ottignies, Gembloux, Namur, Ciney et Arlon. Au-delà de cette dernière ville, il se divise en deux branches : l'une se dirige vers le Grand-Duché de Luxembourg et se termine à la frontière grand-ducale à Sterpenich ; l'autre se dirige vers Longwy et se termine à la frontière française près d'Athus. Une ligne secondaire, celle de l'Ourthe, met la ligne principale en communication avec Liège. Le chemin de fer de l'Ourthe se détache de la ligne principale à Marloie, passe par Marche, Esneux, Tilff et rejoint à Liège le chemin de fer de l'Etat belge. Le chemin de fer Liégeois-Limbourgeois part du chemin de fer de l'Etat belge à Ans, à six kilomètres de Liège, passe par Glons, Tongres, Hasselt et se dirige vers la frontière hollandaise où il se rattache au réseau de l'Etat néerlandais à peu de distance d'Eindhoven. L'Est français, en traitant avec la Compagnie des chemins de fer de l'Etat néerlandais qui exploite à l'époque le chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, obtient que ses trains parcourent les lignes hollandaises jusqu'à certains ports de mer et notamment jusqu'à Rotterdam où la compagnie installera ses bureaux en communication directe avec ceux déjà présents à Bâle. En prenant possession du Grand Luxembourg et du Liégeois-Limbourgeois, elle contrôlerait ainsi les transports sur une étendue de sept cent septante kilomètres environ, exception faite de quelques kilomètres encore aux mains de l'Etat belge : vingt-six kilomètres de Pepinster à Ans et/ou six kilomètres de Liège à Ans. Quelques kilomètres restent également à construire aux Pays-Bas pour enjambrer le Moerdijk<sup>377</sup>.

Ce n'est donc pas un hasard, selon le discours prononcé à la Chambre par Frère-Orban en février 1869, si dans les derniers mois de 1868, une personne « qui a de grands intérêts dans le chemin de fer Liégeois-Limbourgeois » sollicite de la part du Gouvernement belge la concession des chemins de fer du plateau de Herve, en y demandant toutefois deux modifications en vue d'unir la jonction belge-grand-ducale Gouvy – Pepinster au chemin de fer du Liégeois-Limbourgeois. Ces deux modifications consistent premièrement à faire débiter la ligne du plateau de Herve au départ de Pepinster plutôt que de Verviers ; deuxièmement à faire se détacher cette ligne du plateau de Herve afin qu'elle descende dans la vallée de la Meuse, traverse ce fleuve sur un pont et s'unisse au Liégeois-Limbourgeois à

---

<sup>376</sup> BANNING (E.), *Les origines et les phases de la neutralité belge*. Publié par A. De Ridder, Bruxelles, Librairie A. Dewit, 1927, p. 223-232.

<sup>377</sup> *Memorandum de Jamar*, ministre belge des Travaux publics, à Lumley, le 9 mars 1869. Ce memorandum est envoyé à Clarendon le jour même. NA – UK, FO 10/293, Lettre de Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 9 mars 1869 ; BEYENS (Baron), *Le Second Empire...*, II, p. 331.

hauteur de Vivegnis<sup>378</sup>. Cette personne dont Frère-Orban tait le nom n'est autre que le Baron de Hirsch. Ses intérêts dans le Liégeois-Limbourgeois dont il est le président du conseil d'administration, sont au moins aussi importants que dans le Guillaume-Luxembourg<sup>379</sup>. L'exploitation du réseau ferroviaire Guillaume-Luxembourg par l'Est français vient d'ailleurs d'être réaffirmée le 21 janvier 1868 grâce à la politique habile du Baron de Hirsch qui a réussi à obtenir contre toute attente la garantie de l'Etat français dans l'affaire en agitant quelque peu l'épouvantail prussien<sup>380</sup>. S'il obtient l'aval du Gouvernement belge pour la concession du chemin de fer du plateau de Herve, le Baron de Hirsch cumulera ainsi des actions dans l'ensemble des chemins de fer reliant la Suisse, la France, le Grand-Duché, la Belgique et la Hollande. L'importance internationale de cet axe ferroviaire est bien entendu liée au jour où le pont du Moerdijk sera construit, vu que cette ligne offrira alors au Grand-Duché, à l'Alsace et à la Suisse une liaison en droite ligne avec les grands ports hollandais.

En mars 1868, la Compagnie du Grand Luxembourg déclare qu'elle est en difficulté. Selon le rapport de son conseil d'administration pour l'exercice 1868, la concurrence de la Compagnie de l'Est français est une menace sérieuse pour la longévité de la compagnie. En effet, par sa politique d'acquisition et de fusion réalisée au cours des dernières années, l'Est a obtenu de facto la possibilité de détourner le trafic sud-nord à destination d'Anvers et Rotterdam mais également le trafic est-ouest entre le bassin minier lorrain et les régions industrielles de Charleroi et du Hainaut. La possession par l'Est français de la ligne des Ardennes Longwy – Givet, ses actions dans la Société de l'Est belge (futur Grand Central belge), sa récente acquisition de la ligne grand-ducale vers Spa et Pepinster lui permettent une politique tarifaire plus avantageuse, d'autant plus qu'elle est garantie par le Gouvernement français :

« Quand la ligne des Ardennes a été concédée, ce n'était certainement pas dans le but d'obtenir le trafic de Longwy, ou de l'est de la France vers la Belgique, pas plus que celui de Charleroi ou des autres parties du Hainaut, vers Longwy, beaucoup moins encore celui d'Anvers ou de la Hollande. C'était plutôt une ligne stratégique que commerciale ; elle était destinée à former avec la ligne du Nord un réseau reliant les villes frontières, toutes les forteresses de la France, depuis Dunkerque à Haguenau, se prolongeant de Thionville vers Bitche, etc., etc. La ligne du Grand Luxembourg existait ou était en voie de construction et présentait l'avantage de la plus courte distance entre Charleroi, Anvers, la Hollande et l'est de la France, néanmoins la ligne des Ardennes a prouvé qu'elle était une concurrente sérieuse. L'Est Belge a construit une ligne dite de Louvain à Charleroi : par

---

<sup>378</sup> APC, 13 février 1869, p. 406-407.

<sup>379</sup> BEYENS (Baron), *Le Second Empire...*, II, p. 332-333 ; HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 162.

<sup>380</sup> Voir notre chapitre précédent.

arrêté du 2 juillet 1860, le Gouvernement belge lui a accordé la concession du prolongement de la ligne de Charleroi à Givet. La Compagnie de l'Est français possède un nombre considérable d'actions et plus ou moins contrôle ses opérations par la présence de quelques-uns de ses Administrateurs dans le Conseil d'Administration de la Société de l'Est belge. Par arrêté du 2 juillet 1861, le Gouvernement belge accorda la concession d'un chemin de fer d'Anvers à Hasselt passant par Aerschot, et par un autre arrêté du 21 du même mois, il donna son assentiment à la convention par laquelle la Société des Chemins de Fer du Nord cède à la Société d'Anvers à Rotterdam l'exploitation de cette nouvelle ligne. Par suite de ces différentes concessions et cessions d'exploitation, la Société d'Anvers à Rotterdam s'est trouvée en possession de l'exploitation des lignes de Rotterdam à Aerschot en passant par Anvers, et la Société de l'Est Belge s'est trouvée en possession de l'exploitation des lignes d'Aerschot à Givet. Par arrêté royal du 11 novembre 1863, le Gouvernement belge autorisa la fusion de la Compagnie d'Anvers-Rotterdam et de l'Est Belge, et il n'y eut plus qu'une seule ligne de Rotterdam et d'Anvers par Aerschot, Louvain, et Charleroi à Givet, où elle rencontre la Compagnie de l'Est français. (...) Ce qui s'est passé pour la ligne de Rotterdam, Anvers, Louvain, Charleroi, Givet, s'est produit de la même manière pour la ligne de Spa. (...) Par un arrangement fait le 21 janvier 1868, entre les Compagnies de l'Est français et du Guillaume-Luxembourg, une rente fixe de trois millions fut substituée au premier arrangement. La Compagnie du Guillaume-Luxembourg se trouve ainsi désintéressée dans le trafic et dans l'exploitation de sa ligne et la Compagnie de l'Est français obtint ainsi le contrôle de l'exploitation de la ligne et la direction du trafic, lui donnant ainsi le pouvoir de faire la concurrence à votre ligne par la ligne de Spa aussi bien que par celle de Givet, comme cela est expliqué plus haut »<sup>381</sup>.

Dès le mois d'avril, la Compagnie du Grand Luxembourg va d'abord chercher un soutien auprès du Gouvernement belge. Victor Tesch, président du Grand Luxembourg, ancien ministre de la Justice et ministre d'Etat belge, fort de ses contacts avec d'anciens collègues toujours en poste, mène les négociations avec d'autres représentants des compagnies ferroviaires, sans succès. En octobre de la même année, après avoir envisagé une fusion avec le Grand Central belge, il trouve finalement une oreille plus conciliante auprès de la Compagnie de l'Est français. Il ne signe cependant aucun contrat définitif avec la compagnie française et propose une dernière fois le marché au Gouvernement belge. Selon Alexandre Jamar, le ministre belge des Travaux publics, à propos de ses tractations avec l'Est français, il ne se confie à lui qu'à la fin d'octobre 1868. Alexandre Jamar ne dit pas non et institue une commission le 2 novembre 1868 pour mettre la question à l'étude. La fin des travaux de la commission n'est attendue que pour janvier. Impatient, Victor Tesch décide finalement de presser l'affaire en annonçant à Jamar le samedi 5 décembre 1868 que si le Gouvernement ne se décide pas immédiatement, l'accord sera conclu avec l'Est français deux ou trois jours plus

---

<sup>381</sup> MAEB, Archives politico-commerciales, 3571, Grande Compagnie du Luxembourg (1845-1879), Grande Compagnie du Luxembourg, Assemblée générale du 12 mai 1869, Rapport du Conseil d'administration sur l'exercice 1868 (2e semestre), p.10-11.

tard. Jamar lui répond que le Cabinet n'acceptera jamais la vente. Malgré cette entrevue orageuse, Victor Tesch passe outre et un contrat provisoire est signé discrètement avec l'Est français le 8 décembre. Selon toute vraisemblance, Victor Tesch a joué un double jeu. Il espérait bien dès le départ que le Gouvernement belge refuse sa proposition afin de pouvoir justifier plus facilement par la suite la vente à la compagnie française à qui il avait déjà fait des promesses<sup>382</sup>.

Toutefois, des fuites dans la presse mettent l'opinion publique belge au parfum, ce qui provoque une interpellation à la Chambre le 11 décembre 1868. A cette occasion, le Gouvernement belge sort enfin de sa réserve et le ministre des Travaux publics déclare solennellement au cours du débat parlementaire : « Il en est résulté pour nous à l'évidence que l'autorisation du Gouvernement est nécessaire pour une opération du genre de celle que méditerait la Compagnie du Luxembourg. Cette autorisation, le Gouvernement est résolu à la refuser et je puis donner à la Chambre l'assurance que cette cession ne s'accomplira pas »<sup>383</sup>.

Le Gouvernement belge présume assez naïvement que cet avertissement suffira à arrêter les représentants des deux compagnies dans leurs négociations avec Paris mais c'est sans compter sur leur détermination et celle non moins intéressée de l'Etat français séduit par les perspectives économiques, politiques et militaires de l'achat. D'ailleurs, le 12 décembre 1868, c'est-à-dire le lendemain de la réponse très claire du ministre des Travaux publics au Parlement belge, une convention provisoire de cession est également signée entre les représentants du Liégeois-Limbourgeois et ceux de l'Est<sup>384</sup>. Ceci en dit long sur la valeur que les négociateurs accordent au veto du Gouvernement belge. De son côté, l'Etat français n'y attache également aucune importance puisqu'il est prêt à soutenir par sa garantie les acquisitions de la Compagnie de l'Est français en Belgique, quitte à s'endetter comme il l'a fait récemment au Grand-Duché. Le ministre de Belgique à Paris, le Baron Beyens, tente d'avertir début janvier le sénateur français Dariste, président du conseil d'administration de l'Est, que le Gouvernement belge s'oppose fermement à la cession : rien n'y fait. Le 30 janvier 1869, l'Est français signe une convention simultanée avec les deux compagnies belges lui conférant les droits d'exploitation sur leurs lignes pour une période de quarante-trois

---

<sup>382</sup> *Memorandum de Jamar, op.cit.* ; APC, 13 février 1869, p. 407 ; CRAIG (G.A.), *Great Britain and the belgian railways dispute of 1869*, in *The American historical review*, 1945, L, p. 744-745 ; THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 218-219 ; HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 165-172.

<sup>383</sup> APC, 11 décembre 1868, p. 170.

<sup>384</sup> HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 164.

ans<sup>385</sup>. Le Baron Beyens acquiert alors la certitude que la compagnie française est soutenue dans les coulisses par plusieurs membres éminents du Gouvernement car une loi est préparée en urgence par le Gouvernement français pour l'octroi de la garantie étatique. Le ministre des Travaux publics, Gressier, informé de la démarche entreprise par le représentant de la Belgique auprès de Dariste, aurait répondu « qu'il fallait aller de l'avant... » et les représentants de la Compagnie de l'Est auraient été félicités par Rouher en personne<sup>386</sup>.

Les intérêts politiques sont en réalité étroitement liés aux intérêts financiers. La Guéronnière, le ministre de France à Bruxelles, sera lui-même en très bons termes avec les représentants des deux compagnies, notamment le Baron de Hirsch et son beau-père, M. Bischoffsheim, principaux actionnaires du Liégeois-Limbourgeois. Dans la relation qu'il fait de la crise ferroviaire franco-belge, le fils du Baron Beyens note avec une pointe d'antisémitisme le rôle central joué par le Baron de Hirsch : « La figure de cet homme d'affaires vaut d'être croquée en passant comme un type original de financier cosmopolite, rare encore à la fin du siècle dernier et plus commun aujourd'hui. Hardi, insinuant, menant la vie à grandes guides comme son coach à quatre chevaux, cet Israélite d'origine allemande, mais sans patrie réelle, sans attache de cœur avec aucun pays, s'était fixé à Bruxelles, ayant épousé la fille d'un Belge, M. Bischoffsheim (...) 'J'ai des raisons de croire, écrivait Frère-Orban à mon père, que MM. de Hirsch et Bischoffsheim ont mené toute l'affaire du Liégeois-Limbourgeois. Ils ont de gros intérêts dans cette société, comme ils en avaient dans le Guillaume-Luxembourg. Ce sont eux qui ont fait avec l'Est, à des conditions inconcevables pour cette dernière compagnie, si elle n'avait la garantie du Gouvernement français, un traité, qu'ils auraient été heureux de conclure à moitié du prix stipulé. Ils traitent de même pour le Liégeois-Limbourgeois' »<sup>387</sup>.

L'obstination de la France à réaliser la transaction renforce beaucoup plus qu'elle n'intimide la Belgique dans sa résolution de tenir tête aux ambitions politiques de Napoléon III et de son entourage. Les informations confidentielles du Baron Beyens indiquant que l'on s'apprête à la Chambre française à proposer des lois en faveur de l'intégration du Grand Luxembourg à l'Est français, parviennent à Bruxelles dans la soirée du 6 février. Le Premier ministre libéral Frère-Orban réunit immédiatement un conseil des ministres. En passant un contrat de cession avec une compagnie étrangère, les représentants des deux compagnies belges ont

---

<sup>385</sup> HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 175-177.

<sup>386</sup> Lettre de Beyens (Paris), à Frère-Orban (Bruxelles), le 5 février 1869, citée in HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 177-178.

<sup>387</sup> BEYENS (Baron), *Le Second Empire...*, II, p. 332.

complètement outrepassé le consentement préalable du Gouvernement. Il ne reste aux ministres belges qu'à élaborer un projet de loi destiné à réaffirmer la prérogative gouvernementale. Ce projet doit cependant être libellé de façon suffisamment claire pour que la transaction entre les deux compagnies belges et leur homologue française soit rendue caduque, même si elle a déjà eu lieu. En conséquence, la nouvelle loi interdit non seulement à toute compagnie privée de céder ses droits d'exploitation à une autre compagnie sans l'aval du Gouvernement mais permet en outre au Gouvernement de se saisir de l'exploitation de la ligne cédée en cas d'infraction<sup>388</sup>.

La loi est adoptée par la Chambre à une écrasante majorité par soixante et une voix contre seize et deux abstentions, le 13 février 1869<sup>389</sup>. Seul le député antimilitariste Coomans ne comprend pas la défiance du Gouvernement à l'égard de la France. Il rappelle à ce propos l'opposition qu'il avait rencontrée vingt ans auparavant auprès du ministre des Travaux publics et surtout du ministre de la Guerre, le général Chazal, lorsqu'il avait introduit une demande pour une route à construire en Campine entre Turnhout et Tilburg. Le général Chazal lui avait répondu à l'époque que cela était impossible car une telle route aurait facilité la pénétration d'une armée hollandaise en Belgique. Le député n'en avait pas moins persévéré et avait finalement obtenu gain de cause. Aujourd'hui, poursuit le député Coomans, c'est en vertu des mêmes principes désuets de sécurité nationale que le Gouvernement refuse la cession à une compagnie étrangère. Or, depuis la construction de la route Turnhout – Tilburg obtenue il y a vingt ans, plusieurs routes et chemins de fer sont venus relier la Belgique à la Hollande : « Ces voies de communication, au lieu d'augmenter les risques de guerre, ont à coup sûr diminué ces risques car si nous avons beaucoup plus de routes internationales, nous aurions moins de soldats et moins de prétextes de les armer. Eh bien, quand on me dit qu'il serait très dangereux de laisser passer sur des chemins de fer, celui du Luxembourg par exemple, les trains français avec employés français, je trouve cet argument si mauvais que c'est pour cela, selon moi, qu'on le cache »<sup>390</sup>.

Une semaine plus tard, le 20 février 1869, le projet de loi passe devant le Sénat. Les esprits se sont échauffés suite à la violente campagne de la presse parisienne accusant la Belgique d'être aux ordres de Bismarck. Loin d'être impressionnés par la virulence des attaques, toute

---

<sup>388</sup> APC, 13 février 1869, p. 403-416 ; THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 221-222.

<sup>389</sup> APC, 13 février 1869, p. 415.

<sup>390</sup> APC, 13 février 1869, p. 404.

l'énergie des discours sénatoriaux tend à réfuter les propos calomnieux. Le sénateur catholique Jules Malou cherche ainsi à démontrer que la Belgique n'est pas à la botte de Berlin : « Supposons qu'une compagnie prussienne négocie ou médite un traité avec le Grand Central (dont j'ai l'honneur d'être président) pour la reprise de la ligne d'Aix-la-Chapelle à Anvers. Pourrions-nous accepter une telle proposition ? Se trouverait-il un seul homme en Belgique, à quelque opinion qu'il appartienne, qui crût politique, convenable, utile, de permettre cette cession. (...) J'ai pris à ce sujet des renseignements. Un journal de Cologne, il y a quelques mois, avait dit que des actionnaires avaient soulevé la question dans une assemblée générale. Cela n'était pas exact. La question a bien été traitée incidemment dans des conversations, il y a un certain temps ; elle n'a jamais été portée à l'ordre du jour : elle est maintenant tout à fait abandonnée. En acceptant une proposition en ce sens, si un jour elle était faite, la Belgique, selon ma conviction, violerait complètement sa neutralité et nuirait essentiellement à ses intérêts matériels<sup>391</sup> ». Jules Malou souligne que la Belgique n'a jamais par le passé fait obstacle à une pénétration ferroviaire modérée de la part de la France : « Le Nord français, en 1855, reprend, avec l'autorisation du Gouvernement belge, les lignes de Namur à Liège et de Charleroi à Erquelinnes. J'expose des faits. Je ne juge pas si l'on a eu raison dans tel ou tel cas. Il est extrêmement facile d'être prophète du lendemain. Si nous avions su, il y a vingt ans, ce que nous savons aujourd'hui en matière d'exploitation et de direction des chemins de fer, il est très probable que nous n'eussions pas commis certaines fautes. Mais la question n'est pas là »<sup>392</sup>. En février 1857, pour la première et unique fois, le Gouvernement belge est intervenu contre la reprise par le Nord français de la ligne Mons – Manage. Personne n'a songé en France à contester cette décision : « La France, en 1856 [sic], pouvait-elle être insoucieuse des intérêts de ses nationaux ? Et pourtant, dans ces circonstances que je viens de rappeler, il ne vint à l'idée de personne de formuler un plébiscite pour décréter la guerre immédiate ou de demander que l'on reprît la rive gauche du Rhin. Le Nord lui-même, je le répète, n'articula pas une plainte. En 1856 (sic), refus »<sup>393</sup>. Selon Jules Malou, ce refus n'empêche pas le Gouvernement belge d'être plus conciliant par la suite : « En 1858, la ligne de Mons à Hautmont étant achevée, j'appris qu'il entra dans les convenances du Nord français de l'exploiter. Chargé de négocier l'affaire, je compris que le Nord ne pouvait pas s'exposer à un second refus. Avant d'entamer des négociations, j'allai trouver MM. les ministres, qui n'étaient pas des amis politiques, et je leur demandai si le

---

<sup>391</sup> APS, 20 février 1869, pp. 52-53.

<sup>392</sup> APS, 20 février 1869, p. 53.

<sup>393</sup> APS, 20 février 1869, p. 53-54.

Gouvernement avait quelques motifs de s'opposer à la cession de la ligne de Mons à Hautmont au Nord français. On me répondit immédiatement qu'il n'y avait aucun motif de refus. Plus tard un arrêté royal approuva en termes exprès la reprise de la ligne de Mons à Hautmont par la compagnie du Nord français. C'était introduire cette compagnie dans la ville de Mons qui était alors notre seconde forteresse ; c'était lui donner l'accès aux principaux charbonnages du Couchant de Mons »<sup>394</sup>. Au cours de la même séance, le Premier ministre Frère-Orban rappelle, à l'instar de Jules Malou, que la Belgique n'a pas toujours été hostile aux entreprises ferroviaires françaises mais qu'en l'occurrence, l'échelle de valeur n'était plus la même<sup>395</sup>.

Si Jules Malou et le Premier ministre cherchent à puiser dans le passé des exemples rassurants de la bonne volonté belge pour endormir la rage française, les détours de leurs discours témoignent néanmoins d'une certaine gêne. Pourquoi condamner maintenant, non pas seulement en termes économiques mais aussi en termes politico-militaires, ce que l'on a accepté il y a dix ou quinze ans ? Pourquoi le Gouvernement belge a-t-il autorisé l'acquisition par le Nord français des lignes Namur – Liège et Erquelines – Charleroi ? Pourquoi n'a-t-il formulé aucuns griefs contre l'exploitation de la ligne de Mons – Hautmont et Givet – Namur par la même compagnie française ? Si nous nous plaçons sur le plan stratégique, ces lignes acquises par le Nord français sont toutes aussi dangereuses que celles réclamées en 1869 par l'Est français. Elles pénètrent toutes au cœur du pays vers Mons, Charleroi, Namur et Liège. Or à l'époque, le projet de réduit stratégique anversois n'a pas encore été adopté par les Chambres belges et les forteresses de Mons et Charleroi font toujours partie du système défensif belge. Le plan de campagne général de 1859 lui-même, basé sur le projet dit « de la Grande Enceinte » à Anvers, ne prévoit pas l'abandon total du pays et, une fois adopté, il faudra encore attendre plusieurs années avant que le camp retranché anversois n'atteigne son véritable développement. Dans ces conditions, même si l'autorité militaire prévoit bien dans la seconde moitié des années 1850, un repli progressif sur la frontière septentrionale du pays, n'est-il pas très audacieux de donner à une société française des voies de communications conduisant directement vers les vallées de la Sambre et de la Meuse ? Ce subit changement étonne aussi le député libéral Emile Ollivier, auteur d'une monumentale étude sur le second Empire. En parlant de toutes les concessions déjà accordées à la Compagnie du Nord français, il souligne le paradoxe de la politique ferroviaire belge :

---

<sup>394</sup> APS, 20 février 1869, p. 53-54.

<sup>395</sup> APS, 20 février 1869, p. 60.

« En 1859, on fait plus que de lui permettre, on l’oblige à construire la ligne de Givet à Namur. Ainsi, avec l’assentiment du Gouvernement belge, le Nord français exploitait la ligne indépendante de Givet – Liège, partie très importante de la ligne internationale entre Paris et l’Allemagne. Ces concessions si considérables n’avaient causé aucune émotion et personne n’avait songé à y voir une menace pour la neutralité et l’indépendance belges. Pourquoi l’annonce de l’accord avec la Compagnie souleva-t-elle un trouble, des clameurs, des protestations ? »<sup>396</sup>.

En réalité, la réponse à toutes ces questions n’apparaît que trop clairement. Le Gouvernement belge a toujours négligé jusqu’à présent l’aspect stratégique de la question ferroviaire. En 1854, afin de neutraliser la concurrence de la ligne de Strasbourg qui menace d’enlever tout le transit par la Belgique vers l’Allemagne, il accepte sans broncher les premières concessions demandées par la Compagnie du Nord. En 1857, il réagit et refuse l’exploitation de la ligne de Mons à Manage au nom de ses intérêts économiques menacés. L’aspect stratégique n’est même pas évoqué dans l’exposé des motifs<sup>397</sup> alors que les forteresses de Mons et de Charleroi sont directement concernées. En 1858, un arrêté royal approuve en termes exprès la reprise de la ligne de Mons à Hautmont par la compagnie du Nord français. « C’était, selon les propres dires de Jules Malou, introduire cette compagnie dans la ville de Mons qui était alors notre seconde forteresse »<sup>398</sup>. La conclusion est sans appel. Tout au long de ces années, l’aspect stratégique est demeuré secondaire. L’expertise militaire vient toujours après la concession lorsque le ministre des Travaux publics soumet au ministre de la Guerre les plans des lignes à construire comme ce fut le cas en 1863 avec la ligne Givet – Namur<sup>399</sup>.

Le projet de loi est finalement adopté au Sénat aussi rapidement qu’à la Chambre par 36 voix contre 7 abstentions. Seul le Baron d’Anethan manifeste une certaine opposition sur le plan juridique. Il estime que la loi ne sauvegarde pas suffisamment les intérêts privés<sup>400</sup>. Il s’agit là de l’éternelle pomme de discorde entre les partisans de l’exploitation par l’Etat et les défenseurs d’un libéralisme plus offensif<sup>401</sup>. Une fois la procédure gouvernementale belge actée par la Compagnie de l’Est français, il n’est plus longtemps possible au Gouvernement

---

<sup>396</sup> OLLIVIER (Emile), *L’Empire libéral : études, récits, souvenirs*, XI, Paris, Garnier frères, 1907, p. 368-369.

<sup>397</sup> *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, document n° 122, séance du 10 mars 1857, Cession et abandon, au profit de l’Etat, de tous les droits compétents à la société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, sur la deuxième de ces lignes, p. 1059.

<sup>398</sup> APS, séance du 20 février 1869, p. 53-54.

<sup>399</sup> MRA, Fonds Fortifications, XIX. NAMUR, dossier n° 203, Chemin de fer de Namur vers Givet. Voir notre chapitre sur l’impact des nouveaux chemins de fer sur le système défensif belge.

<sup>400</sup> APS, 20 février 1869, p. 62-66.

<sup>401</sup> Sur ce sujet, voir PAULY (Joseph), *Le chemin de fer et le Parlement, 1835-1860 : traits d’histoire relatifs à la politique des transports et particulièrement à la politique des tarifs*, Bruxelles, Editorial-Office, 1935.

français de se dissimuler derrière celle-ci. Après le vote de la loi, le Gouvernement impérial laisse rapidement courir le bruit que la politique belge est guidée par les intérêts prussiens, que Frère-Orban s'est même rendu à Berlin pour convenir avec Bismarck de la réaction à opposer au Gouvernement français. Ces soupçons sont repris par la presse officieuse parisienne qui crie au scandale, à l'amour propre froissé<sup>402</sup>. Dans une conversation avec Metternich, Napoléon mentionne peu de temps après le vote de la loi du 23 février la « possibilité d'une guerre avec la Belgique »<sup>403</sup>. En réalité, Napoléon ne veut pas nécessairement la guerre mais il souhaite surtout obtenir une victoire diplomatique qui redorerait le blason français après l'échec de sa politique dans le Grand-Duché de Luxembourg. Il s'en explique à son ministre de la Guerre le maréchal Niel dans une lettre du 19 février 1869 :

« Quelle est la question qui se pose aujourd'hui ? Le Gouvernement belge montre son mauvais vouloir pour la France et l'opinion publique est persuadée à tort ou à raison que la Belgique n'est arrogante que parce qu'elle a la Prusse derrière elle. Dans ces circonstances, se montrer accommodant et reculer devant un procédé qui nous blesse, c'est abdiquer devant l'Europe toute influence légitime. La guerre doit-elle sortir de ce conflit ? Je n'en sais rien. Mais il faut agir comme si elle devait en sortir »<sup>404</sup>.

De son côté, Bismarck nie farouchement toute implication allemande dans le projet de loi belge. Même s'il a bien compris la manœuvre française, il n'est d'ailleurs pas prêt à partir en guerre contre la France pour la défense de la Belgique sans l'aide de l'Angleterre, puissance plus traditionnellement intéressée par l'indépendance belge. Il songe d'ailleurs à faire de cet incident ferroviaire un instrument de sa propre politique. L'alliance anglo-prussienne contre la France est un des objectifs caressés par la politique bismarckienne. La méfiance anglaise irrite particulièrement le chancelier allemand<sup>405</sup>. Le ministre de Prusse Bernstoff guette à Londres le moindre signe de préparatifs militaires de la part de l'Angleterre. Ainsi, dans les rapports du 15 mars 1869, Bernstoff indique que l'Angleterre se presse de renforcer ses armements sur mer, en relation avec la question belge. Dans un rapport du 18 mars, il rapporte encore que le ministre de la Marine lui a déclaré : « Nous ferons notre devoir », ce qui laisserait supposer qu'en cas d'attaque française, la réaction de l'Angleterre serait immédiate. Confronté à

---

<sup>402</sup> HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 175-177.

<sup>403</sup> *Recueil de documents relatifs aux origines de la guerre de 1870*, XXIII, p. 282-283, Marquis de la Valette, ministre français des Affaires étrangères (Paris) au prince de la Tour d'Auvergne, ministre de France à Londres, le 28 février 1869.

<sup>404</sup> OLLIVER (Emile), *L'Empire libéral...*, IX, p. 375-376.

<sup>405</sup> MILLMAN (Richard), *British Foreign Policy and the Coming of the Franco-Prussian War*, Oxford, Clarendon Press, 1965, p. 127-144 ; CRAIG (G.A.), *Great Britain and the belgian railways dispute of 1869...*, p. 756-761.

l'évidente frilosité anglaise, Bernstoff doit cependant très vite déchanter. Il résume en définitive la position anglaise par les paroles que le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères Clarendon lui adresse le 30 avril 1869, une fois le danger de guerre véritablement écarté : « mais si le danger était devenu imminent, je me serais mis, je ne puis dire d'accord, mais en communication avec vous »<sup>406</sup>.

A cette époque, le cabinet anglais rechigne en effet plus que jamais à rompre son « splendide isolement » au grand dame d'ailleurs de la Reine Victoria qui entretient pour sa part une correspondance soutenue avec Léopold II et lui promet même son appui en cas de conflit. Le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères Clarendon redoute par-dessus tout qu'un engagement de l'Angleterre sur le continent ne donne le signal de départ à une invasion du Canada par les Etats-Unis et cherche à modérer la Reine dans sa correspondance avec le souverain belge<sup>407</sup>. Cette attitude de Clarendon tranche avec celle qu'il avait adoptée deux ans plus tôt lors de la signature du Traité de Londres du 11 mai 1867 réglant la question luxembourgeoise. Suite aux ambiguïtés juridiques concernant la nouvelle neutralité grand-ducale et aux inquiétudes consécutives de la Belgique, Clarendon avait alors manifesté un soutien très franc à la neutralité belge. Il avait alors nettement fait la distinction entre la garantie collective des puissances vis-à-vis de l'indépendance du Grand-Duché et la garantie individuelle due par chaque puissance à la Belgique, en vertu du traité de 1839. Par cette distinction, il entendait signifier à l'époque qu'en cas de violation de la neutralité luxembourgeoise, l'Angleterre attendrait de voir la réaction des autres Puissances garantes mais qu'en cas de violation de la neutralité belge, elle se sentirait obligée d'agir quelque soit l'attitude adoptée par les garants. Devenu entre-temps secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères, Clarendon est prudemment revenu sur ses positions : « England is no doubt a guarantor of Belgian independence and neutrality, but it is only in conjunction with other Powers – and in the present state of public opinion here I apprehend that the Govt. would not be allowed to go single-handed into a defence of Treaty obligations while other Guarantors stood aloof. Nor have we the means even if we had the will to go to war with France (...)»<sup>408</sup>. La défiance anglaise à l'égard de

---

<sup>406</sup> Une note de synthèse des rapports les plus importants envoyés par Bernstoff durant la crise franco-belge est réalisée par ce dernier en janvier 1870 et envoyée à Bismarck le 28 janvier 1870. C'est dans cette note que nous avons puisé nos extraits. AW, Belgique, chemins de fer, microfilm FNRS, n° 6, reel 2, B 252/1, Bernstoff (Londres) à Bismarck (Berlin), le 28 janvier 1870.

<sup>407</sup> Lettre de Clarendon à Victoria, Londres, avril 1869, reproduite dans BUCKLE (G.E.), *The letters of Queen Victoria, A Selection from her Majesty's Correspondance between the years 1862 and 1885*, Londres, 1925, 2<sup>e</sup> série, vol. I, document n° 590.

<sup>408</sup> « L'Angleterre est sans conteste un garant de l'indépendance et de la neutralité belge mais elle l'est uniquement en coordination avec les autres Puissances – et en l'état actuel de l'opinion publique ici, je pense que

l'attitude de la Belgique atteint son pic le 9 mars 1869 lorsque Clarendon est informé par Lumley, ministre britannique à Bruxelles, que Léopold II attend un signe de l'Angleterre pour engager des préparatifs militaires<sup>409</sup>.

Grâce à l'influence de l'Angleterre, décidée à modérer d'un côté l'inflexibilité belge tout en adoptant un discours plus ferme face à la France de l'autre, Bruxelles et Paris finissent par accepter le 23 mars 1869 la création d'une commission mixte « qui sera chargée d'examiner les diverses questions économiques que font naître, soit les rapports existants, soit de récents projets de traités de cession d'exploitation et dont la solution serait de nature à développer les relations commerciales et industrielles entre les deux pays »<sup>410</sup>. Après plusieurs mois d'âpres négociations avec Frère-Orban envoyé en mission diplomatique à Paris le 1<sup>er</sup> avril, Napoléon III et ses ministres se contentent de compensations économiques et de facilités en matière de commerce transfrontalier. Du côté prussien, on suit avec attention l'issue des pourparlers franco-belges qui pourraient avoir des conséquences sur le plan économique et stratégique. Ainsi, parmi les concessions faites par la Belgique à la France, figurent des facilités de transit des trains de l'Est français sur le réseau belge oriental. Le procès-verbal de clôture des travaux de la commission mixte franco-belge, présidée par Frère-Orban et le Marquis de La Valette, est signé le 9 juillet 1869<sup>411</sup>. Les dispositions s'entendent sur les bases d'un accord futur à convenir entre les chemins de fer de l'Etat belge, la Société néerlandaise et la Compagnie de l'Est. Cet accord devra permettre « l'organisation de services directs de transit d'une part entre le port d'Anvers et Bâle et d'autre part entre la frontière des Pays-Bas et la même destination, ce dernier service pouvant d'ailleurs, avec l'assentiment du Gouvernement néerlandais, s'étendre jusqu'à Rotterdam et Utrecht »<sup>412</sup>. Concrètement, l'Est français dispose ainsi d'une autorisation de faire passer ses trains en transit sur les réseaux belges et néerlandais. Signalons d'ores et déjà, car cet aspect est souvent ignoré par l'historiographie, que cet accord politique n'empêche nullement la société de l'Est français de poursuivre en

---

le Gouvernement ne serait pas autorisé à s'engager individuellement dans la défense des obligations du Traité tandis que les autres garants restent à l'écart. Nous n'avons pas les moyens, si nous avons même la volonté, de partir en guerre contre la France... » Clarendon (Londres) à Lumley (Bruxelles), le 6 mars 1869, Papiers Clarendon, Bodleian Library, C. 475, extrait cité in THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 243.

<sup>409</sup> NA – UK, FO 10/293, Télégramme de Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 9 mars 1869.

<sup>410</sup> HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 230.

<sup>411</sup> Paul Hymans relate ces négociations en détail à l'aide des archives de Frère-Orban. HYMANS (P.), *Frère-Orban, II. La Belgique et le Second Empire...*, p. 214-318.

<sup>412</sup> *Le Moniteur Belge*, 13 juillet 1869, p. 2550-2551, extrait conservé dans AW, Belgique, chemins de fer, microfilm FNRS, n° 5, reel 2, B 251/3.

toute discrétion ses négociations avec le Grand Luxembourg et le Guillaume-Luxembourg pour chercher à obtenir une compensation sur le seul réseau grand-ducal.

## **2. Les enjeux économiques et stratégiques de la crise**

### **a. La Belgique et la Prusse menacées par le monopole français**

Le refus belge était d'abord motivé par des intérêts économiques. Le Premier ministre belge Frère-Orban, chargé de négocier directement avec l'Empire, avait bien saisi les enjeux commerciaux impliqués par une acquisition française des deux compagnies belges : d'abord le trafic vers Anvers pouvait être détourné vers Rotterdam et Amsterdam par des manipulations tarifaires françaises ; ensuite toute l'économie des bassins sidérurgiques wallons pouvait être affectée<sup>413</sup>.

Sur le plan de la sécurité du pays, nous avons vu que l'argument défensif apparaît comme assez faible aux yeux des commentateurs français en raison précisément des précédents commerciaux de la Belgique avec la Compagnie du Nord<sup>414</sup>. Quoiqu'il en soit, la crainte d'un danger pour la neutralité du pays est totalement fondée et partagée désormais par tous les membres du Gouvernement belge. Début janvier, le ministre belge des Affaires étrangères Vanderstichelen indique à son ministre à La Haye que l'exploitation conjointe des lignes du Grand-Luxembourg et du Liégeois-Limbourgeois par les Français est lourde de complications à venir : des nationaux français pourront être employés sur les deux réseaux et la Belgique est en droit de se demander quelle serait leur attitude en cas de guerre. Des incidents surviendraient sans doute et les Belges éprouveraient de sérieuses difficultés à empêcher sur les lignes françaises le trafic de contrebande de guerre tel que des armes, munitions ou vivres pour ravitailler les troupes<sup>415</sup>. Fin février, le secrétaire du Roi Jules Devaux écrit au Baron Beyens pour lui fournir des compléments d'information concernant la crise franco-belge : « Deux considérations graves, indépendamment de celles que vous connaissez déjà, auraient mis obstacle à ce que l'on cédât sur la question du Liégeois-Limbourgeois ; l'une belge, c'est

---

<sup>413</sup> BEYENS (Baron), *Sous le Second Empire...*, II, p. 337-338 ; BLANCHARD (M.), *D'une version de l'affaire des chemins de fer belges*, in *Revue historique*, avril-juin 1940, p. 225.

<sup>414</sup> Dans un rapport du 3 janvier 1869, le ministre de France à Bruxelles la Guéronnière déclare que l'opération commerciale de la Compagnie de l'Est permettra de dominer tout le réseau belge. Paradoxalement, il déclare plus loin ne pas bien comprendre les raisons de l'opposition belge. La Guéronnière (Bruxelles) au Marquis de la Valette (Paris), le 3 janvier 1869, extrait cité dans THOMAS (Daniel H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 666.

<sup>415</sup> MAEB, Incident franco-belge, I, Vanderstichelen (Bruxelles) à Dujardin (La Haye), le 8 janvier 1869.

que cette ligne commande le camp de Beverloo et qu'il est impossible de la placer dans les mains de la France ; l'autre de politique extérieure, c'est qu'elle conduirait les Français à Rotterdam et que la Prusse ne nous le pardonnerait pas, parce que, s'il y avait guerre, une armée française s'installerait par là d'emblée en Belgique »<sup>416</sup>. Fin mars, au ministre de Prusse à Bruxelles qui l'interroge, le ministre belge de la Guerre le général Renard répond que les chemins de fer concernés « sont d'une importance militaire considérable »<sup>417</sup>. Pour cette raison, poursuit-il, il est absolument hors de question de les céder à une compagnie sous influence du Gouvernement français et dont les employés seraient majoritairement français<sup>418</sup>. Au cours de ses négociations qui débutent le 1<sup>er</sup> avril à Paris, Frère-Orban use lui-même de l'argument défensif lorsque les négociateurs français lui proposent de partager les lignes contestées entre le Gouvernement belge et la Compagnie de l'Est. Si la Belgique offrait de pareils avantages ferroviaires aux Français, rétorque-t-il, pourrait-elle refuser à une compagnie allemande des droits d'exploitation similaires sur une ligne de chemin de fer menant directement au port d'Anvers<sup>419</sup> ? Le Baron Lambermont, éminence grise de la politique étrangère belge, détecte aussi dans la démarche française une tentative habile de gain stratégique :

« Dans la pensée de l'Empereur, la ligne d'Arlon à Liège et celle du Liégeois-Limbourgeois entraient comme un élément nouveau et important dans un plan de campagne éventuel contre la Prusse. Une fois ainsi comprise il était décidé à ne plus les lâcher. On ne faisait, le cas échéant, qu'écharper notre territoire ; on en empruntait assez pour faire à la Prusse une guerre habile ; on en laissait assez pour espérer que l'Angleterre resterait en repos »<sup>420</sup>.

La fameuse lettre de Napoléon au maréchal Niel du 19 février 1869 confirme effectivement les appréhensions belges : « (...) la possession de la Belgique serait une compensation bien plus importante pour nous que la réunion du sud de l'Allemagne à la Confédération du Nord,

---

<sup>416</sup> Lettre de Jules Devaux (Bruxelles) au Baron Beyens (Paris), le 28 février 1869, citée in BEYENS (Baron), *Le Second Empire...*, II, p. 341

<sup>417</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 2 et n° 3, REEL I B 251/1, REEL I B 251/2, lettres de Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 29 et le 31 mars 1869.

<sup>418</sup> Le ministre de Prusse suspecte néanmoins le général Renard de francophilie car le général Renard continue la conversation en déclarant qu'il reste persuadé que l'Empereur français, qu'il connaît personnellement, n'a aucune intention malveillante à l'égard de la Belgique. AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 2 et n° 3, REEL I B 251/1, REEL I B 251/2, lettres de Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 29 et le 31 mars 1869.

<sup>419</sup> BANNING (E.), *Les origines et les phases...*, p. 229. L'argument est énoncé à plusieurs reprises par Frère-Orban pour justifier la position belge, notamment lors d'une conversation du ministre belge avec le prince de Prusse. NA – UK, FO 10/295, Lettre de Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 23 avril 1869, « most confidential ».

<sup>420</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 7, REEL II B 252/2, Copie d'une lettre de Lambermont (Bruxelles) à Beyens (Paris), le 20 avril 1869.

car la Belgique nous ouvre les portes de l'Allemagne ; nous pouvons déboucher sur le Bas-Rhin partout où cela nous convient, nous tournons toutes les forces allemandes, nous donnons la main à la Hollande, au Hanovre, etc. »<sup>421</sup>. Naturellement, les officiels français se gardent de souligner à la Belgique cet aspect de la question mais ils ne peuvent empêcher leur propre presse de s'exprimer. Le *Mémorial Diplomatique* cherche ainsi maladroitement à contourner les craintes belges en affirmant que, de toute manière, la neutralité de la Belgique ne l'oblige pas d'empêcher le passage des troupes étrangères :

« Il est à supposer qu'après le démantèlement de la forteresse de Luxembourg, la Prusse doit voir avec inquiétude une fusion des chemins de fer belges et français, au moyen de laquelle la cour des Tuileries, en cas de guerre, se ménagerait le passage militaire sur le territoire belge ; ce qui lui permettrait de masser, en quelques jours, une armée imposante sur les frontières prussiennes. C'est une erreur de croire que la neutralité de la Belgique serait incompatible avec le passage d'une armée française sur son territoire. Les publicistes les plus compétents admettent que les états neutres peuvent accorder le passage militaire à un état étranger. En effet, en 1815, la Sainte Alliance fit passer par la Suisse le gros de son armée destinée à opérer en France. De même en 1859, les troupes françaises, pour descendre en Italie, traversèrent cette partie de la Savoie qui, comme la Suisse, avait été déclarée neutre en vertu des traités de Vienne »<sup>422</sup>.

L'article est remarqué par la Wilhelmstrasse<sup>423</sup> mais également par le ministre d'Angleterre à Bruxelles qui se dit surpris par un tel article. Lumley laisse au *Foreign Office* le soin de juger s'il révèle vraiment, comme l'article le prétend, les vues de la Cour des Tuileries<sup>424</sup>. Plus explicitement encore, la presse antibonapartiste se plaît à condamner la politique étrangère de l'Empereur et souligne avec un luxe de détails les implications stratégiques de l'affaire<sup>425</sup>. Le journal catholique *La Gazette de France* rappelle déjà l'importance du Guillaume-Luxembourg appartenant à des intérêts français et traversant le Grand-Duché de Luxembourg dans toute sa longueur, il permet à une armée française de contourner le triangle formé par la frontière, la Moselle et le Rhin, triangle défendu par les places allemandes de Saarlouis, Landau, Gernersheim, Mayence et Coblenze. Ainsi l'armée française aboutirait rapidement au centre de la Prusse rhénane ou tout du moins à Liège où elle pourrait d'ailleurs barrer le chemin de fer de Bruxelles. Le journal juge que la contrée boisée traversée par le chemin de

---

<sup>421</sup> OLLIVER (Emile), *L'Empire libéral...*, IX, p. 375-376 ; BEYENS (Baron), *Le Second Empire...*, II, p. 358.

<sup>422</sup> Le *Mémorial Diplomatique*, journal international, politique, littéraire et financier, le 11 mars 1869, copie in *Archives de la Wilhelmstrasse*, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 7, REEL II B 252/2.

<sup>423</sup> *Ibidem*.

<sup>424</sup> NA – UK, FO 10/294, Lettre de Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 15 mars 1869.

<sup>425</sup> Pour un tour horizon de la presse européenne sur l'événement voir THOMAS (Daniel H.), *The European press on the Belgian Railway affair of 1869*, in BARKER (N.N.), BROWN (M.L. Jr) (dirs.), *Diplomacy in an Age of Nationalism. Essays in honor of Lynn Marshal Case*, La Haye, 1971.

fer est un atout car « quelques corps de troupes d'une force numérique ordinaire suffisent à le couvrir dans la traversée du Luxembourg [et], si les circonstances étaient favorables, dans la totalité de son parcours jusqu'à Pepinster, Liège et Verviers »<sup>426</sup>. De façon quelque peu naïve, le journal français imagine une guerre future où la traversée du territoire belge se ferait essentiellement par chemin de fer via des convois de troupes lancés à toute allure vers les objectifs stratégiques. Cette vision quelque peu fantaisiste du conflit conduit naturellement le journaliste à mettre en lumière le rôle de la ligne Bruxelles – Arlon qui paralyserait les mouvements ferroviaires allemands :

« La Prusse, il est vrai, mise en éveil, pourrait prendre les devants, et par la ligne de Cologne, s'emparer subitement de Liège, qui est, du reste, à quelques lieues de sa frontière. De Liège, une armée pourrait se porter soit vers Bruxelles par Ans, Landen et Louvain, soit sur la frontière française par Namur et Charleroi, soit par Marloye au centre du Luxembourg belge et de là nous enlever le Grand-Duché et menacer nos places des Ardennes. Mais la section de Liège à Namur appartient, depuis plusieurs années, à la Compagnie du Nord français, comme celle de Namur à Givet qui met la ligne de Paris à Cologne en communication avec les forteresses françaises de la Meuse ; elle échappe, par conséquent aux tentatives de la Prusse. Par suite, le Luxembourg belge est couvert et le chemin de Liège à Marloye n'a plus d'utilité pour l'ennemi ; il ne lui reste que la ligne de Liège à Bruxelles qui serait en dehors de l'action française. L'acquisition de la ligne d'Arlon, qui fait l'objet du débat actuel, aurait pour résultat de parer à cette éventualité ; grâce à la possession de cette ligne, une armée postée entre Metz et Luxembourg pourrait arriver à Bruxelles avant les Prussiens et leur barrer le chemin de la France ; comme elle pourrait, ainsi que nous l'avons montré plus haut, se porter par le Guillaume-Luxembourg au cœur de la province rhénane »<sup>427</sup>.

Quoique ces prophéties militaires soient parfois bien éloignées des impératifs logistiques propres aux armées en marche, nous remarquons que les auteurs prêtent légitimement aux compagnies un rôle crucial en temps de guerre. De fait, même s'il faut à notre avis écarter la perspective d'une guerre menée à force de « coups de main » ferroviaires successifs, l'on ne peut nier que la collaboration d'un personnel habitué à voyager sur des lignes conquises faciliterait grandement le déplacement d'une armée en marche.

En Prusse, cet aspect de la question est loin d'être négligé. La crise ferroviaire franco-belge engendre ainsi beaucoup de commentaires sur l'intérêt de la maîtrise du réseau ferroviaire belgo-luxembourgeois en cas de guerre avec la France, commentaires que les études

---

<sup>426</sup> NA – UK, FO 10/294, *La Gazette de France* citée dans le journal *L'Etoile Belge* du 31 mars 1869. Lettre de Lumley (Bruxelles) à Clarendon, le 2 avril 1869. Une copie de l'extrait est également présente in *Archives de la Wilhelmstrasse*, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 7, REEL II B 252/2

<sup>427</sup> *Ibidem*.

historiques ont souvent négligés jusqu'ici. Ainsi, le 17 juin 1869, un major de l'*Eisenbahnabteilung* – département des chemins de fer du Grand Etat-major – transmet à Moltke un rapport qui attire son attention sur des conversations ferroviaires plus discrètes qui ont lieu en ce moment-même entre les compagnies du Grand Luxembourg, du Guillaume-Luxembourg et de l'Est français, en arrière-plan des négociations diplomatiques. Ce rapport met en garde le chef d'Etat-major prussien contre une tentative de récupération de la ligne grand-ducale Sterpenich – Luxembourg – Wasserbillig par l'Est français, en compensation de ses espoirs déçus en Belgique. Selon l'officier, il existe effectivement un risque que l'exploitation de la ligne, confiée au Grand Luxembourg en vertu des accords de janvier – mars 1863, ne soit cédée au cours des négociations à l'Est français. Or, rappelle encore l'expert militaire, la société belge avait permis jusqu'ici à la compagnie royale des chemins de fer de Sarrebruck d'assurer le service des trains sur la section Luxembourg – Wasserbillig, « avec son propre personnel et ses propres locomotives ». En cas de cession de l'exploitation à l'Est français, le *Fahrdienst* sera laissé à la libre appréciation d'une compagnie française. Il serait par conséquent hautement souhaitable que le traité entre le Grand Luxembourg et la société royale des chemins de fer de Sarrebruck soit prolongé « pour assurer uniquement dans des mains belges et allemandes une ligne de communication directe depuis les ports belges par Luxembourg et Saarbrücken vers l'Allemagne du sud »<sup>428</sup>. Le major conseille notamment pour faire pression sur les compagnies de faire valoir les droits de passage de la Prusse stipulés dans la convention internationale du 16 septembre 1861, à l'époque où Luxembourg était encore une forteresse fédérale. Sur le plan économique toujours, le rapport pointe du doigt l'intérêt de la ligne pour le transport des minerais d'Esch vers Sarrebruck et le transport en retour du charbon sarrois. Si la société française s'empare de l'exploitation de la ligne grand-ducale, il est fort probable qu'elle interrompra le trafic pour privilégier l'usage de la ligne Thionville – Metz. En conclusion, le rapport évoque l'aspect politique et militaire de la question :

« D'un point de vue politique et militaire, il sera toujours important de conserver l'exploitation sur une ligne en direction de Luxembourg aussi bien qu'un chef de gare à la station de Luxembourg à côté du chef de gare français, afin d'être renseigné sur ce qui se passe le long de la voie mais aussi afin de maintenir le sentiment d'appartenance à l'Allemagne par la présence continue d'employés prussiens. Il

---

<sup>428</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Lettre de Moltke à Bismarck, Berlin, le 19 juin 1869. Le rapport de l'*Eisenbahnabteilung* du 17 juin 1869 est annexé

demeurera également davantage d'espoir de voir s'établir une ligne sur la Moselle si sa continuation vers l'ouest n'est pas entre des mains françaises »<sup>429</sup>.

Moltke transmet ce rapport à Bismarck le 19 juin 1869 en insistant bien sur le fait qu'il partage entièrement les préoccupations du département des chemins de fer de son Etat-major<sup>430</sup>. Moltke est en effet très sensible à la thématique de l'axe ferroviaire Cologne – Trèves ; il s'en était déjà ouvert deux ans plus tôt au ministre de la Guerre au moment du dénouement de la crise luxembourgeoise<sup>431</sup>.

Bismarck prend l'affaire très au sérieux. Le ministre presse ensuite à plusieurs reprises la direction royale des chemins de fer de Sarrebruck, par l'intermédiaire du ministère du Commerce, de l'Industrie et des Travaux publics, de tout faire pour conserver l'exploitation de la ligne<sup>432</sup>. Le ministre de Prusse à Bruxelles Balan est également renseigné sur cet aspect caché des négociations ferroviaires en cours. Le 9 juillet 1869, dès que la signature du compromis franco-belgo-néerlandais est annoncée, Balan félicite Frère-Orban pour la réussite de sa mission à Paris mais il en profite pour l'amener ensuite sur un terrain plus glissant. Sans citer ses sources, il lui fait part de renseignements confidentiels qu'il a obtenus selon lesquels la Compagnie du Grand Luxembourg aurait consenti à être rachetée à condition que l'Est français lui garantisse que le principe « de la plus courte distance » pour transporter les marchandises vers la Belgique soit maintenu. A ce titre, Balan indique qu'il a eu vent de conversations poursuivies entre les compagnies jusqu'à la date butoir du 31 juillet.

Frère-Orban est assez surpris par le caractère précis de l'information du ministre prussien. Il s'empresse d'abord d'assurer à son interlocuteur que le rachat du Grand Luxembourg est désormais impossible puisque la loi belge empêche toute vente à une compagnie étrangère sans l'aval du Gouvernement. Frère-Orban croit néanmoins connaître la source de la rumeur

---

<sup>429</sup> *Ibidem.*

<sup>430</sup> *Ibidem.*

<sup>431</sup> « Il est inutile d'ajouter qu'en dehors des constructions précitées, relativement peu importantes comme longueur, l'intérêt militaire rend toujours très désirable l'établissement de la ligne de Trèves à Cologne et la pose de la deuxième voie sur la ligne de la rive gauche du Rhin. Mais, étant donnée la situation politique, je regarde comme d'une importance capitale les communications entre le centre et l'ouest de la monarchie et j'ai l'honneur de m'en remettre au jugement de Votre Excellence pour apprécier s'il n'y aurait pas lieu de donner satisfaction à ce besoin par une entente entre le ministère des Finances et du Commerce ». Moltke à Roon, Berlin, le 15 mai 1867, MOLTKE (Helmuth von), *La correspondance militaire du Maréchal de Moltke : guerre de 1870-1871*, III : *La guerre jusqu'à la bataille de Sedan*, Paris, Henri Charles-Lavauzelle, 1899-1901, p. 97.

<sup>432</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Direction royale des chemins de fer de Sarrebruck à Itzenplitz, ministre du Commerce, de l'Industrie et des Travaux publics (Berlin), le 12 juillet 1869 ; Itzenplitz à Bismarck, Berlin, le 17 juillet 1869.

rapportée par Balan. D'après lui, l'affaire ne concerne absolument pas le Grand Luxembourg mais bien le Guillaume-Luxembourg. Toujours selon le ministre belge, malgré le transfert d'exploitation de la majorité des lignes du Guillaume-Luxembourg à la société de l'Est, « parmi les lignes non cédées subsiste la ligne de Bettingen à Wasserbillig (sic) ». Cette information nous paraît fautive car en vertu de l'accord de janvier-mars 1863 prolongé par le traité du 21 janvier 1868, c'est bien au Grand Luxembourg que l'exploitation a été confiée sur toute la ligne ; la compagnie belge ayant accepté elle-même de déléguer le service des trains sur la portion de Luxembourg à la frontière prussienne à la société royale de Sarrebruck, en vertu du traité international du 16 septembre 1861, comme le rappelle d'ailleurs très justement le rapport de l'*Eisenbahnabteilung*. Dans le sac de nœuds des conventions commerciales passées entre les trois compagnies et de leurs subtilités juridiques, il est bien difficile de savoir si Frère-Orban se trompe ici par confusion, par ruse diplomatique ou s'il extrapole le fait que le Guillaume-Luxembourg et le Gouvernement grand-ducal possèdent encore quelque droit de regard sur l'exploitation de leur réseau « affermé » à des compagnies tierces<sup>433</sup>.

Depuis longtemps déjà, reconnaît Frère-Orban, la société de l'Est français souhaite s'en emparer pour des raisons « aussi bien économiques que stratégiques ». Balan souligne de fait la proximité de la ligne avec Trèves. Il n'est pas impossible, poursuit le ministre belge, que l'Est français, « afin de convaincre le Guillaume-Luxembourg (sic) de céder l'exploitation de la ligne », l'ait menacé de détourner le trafic des marchandises en provenance de France en supprimant volontairement le trajet plus court par la ligne du Luxembourg. Dans la mesure où l'Est est propriétaire du chemin de fer des Ardennes, elle peut choisir de convoier ses marchandises vers la Belgique par Sedan – Mézières et Vireux-Molhain et de là vers le bassin de Charleroi plutôt que d'employer le réseau grand-ducal et la ligne Arlon – Namur<sup>434</sup>.

Frère-Orban a bien compris que cette concession embarrasse le Gouvernement prussien. Pour apaiser le diplomate prussien, Il déclare à Balan que la Belgique partage les vues de Berlin. Selon le ministre belge, le Cabinet de Bruxelles préférerait voir cette ligne qui contrôle la voie la plus courte du commerce de l'Allemagne du sud vers Anvers rester en dehors des mains françaises. Néanmoins, sans doute pour ne pas réveiller les susceptibilités bonapartistes, le ministre belge préfère manifestement ne pas trop insister sur cet aspect controversé des

---

<sup>433</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 9 juillet 1869.

<sup>434</sup> *Ibidem*.

négociations. Dans son rapport transmis à Berlin, le ministre prussien commente avec amertume cette stratégie belge qui risque bientôt de mener le petit royaume devant un fait accompli : la soumission d'une partie de ses intérêts commerciaux aux tarifs de l'Est français<sup>435</sup>. Toutes ces considérations annexes nous amènent à penser que Frère-Orban a peut-être cherché au cours de cet entretien à endormir la méfiance de son interlocuteur en niant toute influence du Grand Luxembourg dans le transfert d'exploitation. De fait, nous pouvons raisonnablement soulever l'hypothèse que le ministre belge, qui était plongé dans ce dossier ferroviaire depuis plusieurs mois, était parfaitement au courant que la compagnie du Grand Luxembourg pouvait faire valoir certains droits sur le réseau grand-ducal mais qu'il a préféré les ignorer pour ne pas prolonger davantage ses débats ferroviaires houleux avec la France.

Dans la mesure où ces mystérieuses négociations sont censées se terminer le 31 juillet, la diplomatie prussienne continue à collecter des informations auprès des gouvernements concernés. Le 28 juillet, le ministre de Prusse à La Haye indique qu'il a eu une conversation avec d'Olimar, le secrétaire du Roi des Pays-Bas pour le Luxembourg. D'Olimar n'était visiblement pas au courant du dossier mais il pense qu'il n'est « guère douteux » que l'Est français, après avoir obtenu l'exploitation du chemin de fer de Spa, négocie à présent pour obtenir la ligne de Bettingen à Wasserbillig. Selon le secrétaire, la compagnie négocie sous les meilleurs auspices car le Guillaume-Luxembourg a besoin d'argent et l'Est français n'en manque pas, notamment grâce à la garantie gouvernementale française. Il fait aussi remarquer qu'il est logique que la Belgique voit d'un mauvais œil cet accord car il risque d'avoir des conséquences sur le transit de ses marchandises vers l'Allemagne<sup>436</sup>.

Le 29 juillet 1869, Balan poursuit ses investigations auprès du Gouvernement belge<sup>437</sup>. Le ministre belge des Affaires étrangères Vanderstichelen reconnaît que des tractations existent sans doute entre le Grand Luxembourg et l'Est français mais il ne montre selon Balan aucun désir d'en connaître les détails. Cette demi-confession incite néanmoins Balan à pousser le ministre belge dans ses retranchements. Balan rappelle que le Gouvernement prussien souhaite vivement que la collaboration entre la société royale des chemins de fer de Sarrebruck et le Grand Luxembourg soit poursuivie. Vanderstichelen répond alors que le

---

<sup>435</sup> *Ibidem.*

<sup>436</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Lettre du ministre de Prusse à La Haye à Bismarck (Berlin), le 28 juillet 1869.

<sup>437</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 29 juillet 1869.

Gouvernement belge regretterait que l'exploitation passe entre les mains de l'Est français mais qu'il n'existe aucun moyen légal pour empêcher une compagnie privée de conclure des contrats avantageux à l'étranger. Et de poursuivre sur le ton de la confiance : « Hélas, le Grand Luxembourg se trouve dans une situation telle qu'il pourrait très facilement être amené à se montrer docile aux souhaits de l'Est français »<sup>438</sup>. Cependant, après cet aveu, le ministre belge revient à un langage plus elliptique : « Si les négociations ont bien lieu », il ne faut pas s'attendre à ce qu'elles soient terminées avant longtemps. Balan ne se contente pas de cette entrevue plutôt décevante et interroge ensuite Fassiaux, directeur général belge des chemins de fer, postes et télégraphes qu'il considère comme une des personnes les mieux informées. Ce dernier déclare pourtant ne rien connaître à l'affaire. Cependant, il doute que si des tractations existent bel et bien, le Grand Luxembourg se prêterait aisément à semblable combinaison. En effet, explique le directeur général, les actionnaires cherchent depuis un certain temps déjà à se faire racheter par l'Etat belge. Une telle transaction déforçait assurément leur position commerciale et serait un très mauvais signal donné aux autorités belges. Fassiaux ne doute pas que l'Est français appliquerait sur la ligne des tarifs très désavantageux surtout pour le pétrole qui transite en grande quantité depuis le port d'Anvers vers l'Allemagne du Sud.

Après ces deux entrevues, Balan ne croit plus à un double jeu belge. Il a acquis la conviction que les autorités bruxelloises ont été complètement tenues à l'écart du dossier. Par conséquent, il ne faut pas attendre de leur part la moindre collaboration. Il en attribue la responsabilité à Victor Tesch, député libéral d'Arlon, ancien ministre belge de la Justice et surtout grand industriel très impliqué dans le développement de la sidérurgie luxembourgeoise<sup>439</sup>. Ce dernier n'avait pas hésité un an auparavant à proposer à l'Est français le rachat du Grand Luxembourg « se jouant, écrit Balan, des intérêts de sa propre patrie ». A présent que son plan a échoué, conclut le ministre de Prusse, « il est encore plus disposé à se prémunir de semblables difficultés ».

Les avertissements de Balan se révèlent prémonitoires. Les négociations ont bien eu lieu et se soldent finalement à l'avantage de l'Est français. Le traité du 3 mars 1863, conclu entre la société Guillaume-Luxembourg et la Grande Compagnie du Luxembourg, est remplacé le 17

---

<sup>438</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 29 juillet 1869.

<sup>439</sup> Tesch remplacera le Baron Liedts comme gouverneur de la Société Générale en 1877. TERLINDEN (Charles), « TESCH, Jean-Baptiste Victor », in *Biographie Nationale*, XXIV, col. 726-731.

août 1869 par une convention nouvelle qui rend à la compagnie française l'exploitation de la ligne de Bettingen à Wasserbillig à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1870. Cette cession obtient l'approbation de la Société Guillaume-Luxembourg et du Gouvernement grand-ducal. Elle a pour conséquence d'inféoder l'ensemble du réseau luxembourgeois à l'Empire français, par Compagnie de l'Est interposée<sup>440</sup>. Et la Prusse, laissée volontairement à l'écart des négociations, n'est informée de la convention du 17 août que début octobre lorsque les jeux sont faits<sup>441</sup>. Selon la direction des chemins de fer de Sarrebruck, il semble même que les dés aient été pipés depuis longtemps puisque une convention secrète signée le 1<sup>er</sup> avril 1868 aurait reconnu à l'avance les droits de l'Est français sur la ligne de Bettingen à Wasserbillig. La direction de Sarrebruck espère toujours néanmoins obtenir auprès de la compagnie française le service des trains jusqu'à Luxembourg<sup>442</sup>. Mais jouissant désormais d'un monopole absolu, la compagnie française n'a pas daigné reconduire la convention du 6 août 1861 conclue avec la direction royale de Sarrebruck et s'est assise de même sur les droits de la Prusse inscrits dans la convention internationale du 16 septembre 1861. C'est la raison pour laquelle dès le mois de décembre, le ministre du Commerce, de l'Industrie et des Travaux publics Heinrich von Itzenplitz cherche à connaître les conséquences des traités récemment conclus pour le commerce de l'Allemagne du Sud. D'après le consul prussien Kind à Anvers, il est trop tôt pour se prononcer. Jusqu'à présent, les nouvelles ne sont pas si mauvaises sur le plan économique. La société de l'Est a, comme l'avait prévu le directeur général des chemins de fer belges, relevé les tarifs sur le transport du pétrole d'Anvers vers Bâle, usant selon les propres termes du consul de « chicaneuse ClauseIn »<sup>443</sup>. Mais ceci a eu pour conséquence de détourner le trafic par le Grand Central belge qui possède une jonction directe avec l'Allemagne par Maastricht et Aix-la-Chapelle<sup>444</sup>. La densité du réseau rend de fait de plus en plus difficile l'acquisition d'un monopole commercial<sup>445</sup>.

---

<sup>440</sup> WAMPACH...p. 339. ACCARAIN (Michel), *Histoire de la « jonction belge-grand-ducale »...*, p. 25 ; LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire...*, p. 39-42. André Lefèvre se trompe dans la date du transfert de l'exploitation de la ligne Sterpenich (Kleinbettingen) – Luxembourg – Wasserbillig qu'il attribue à la convention du 21 janvier 1868 alors que le transfert n'a eu lieu en pratique qu'en août de l'année suivante.

<sup>441</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 3 octobre 1869.

<sup>442</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Itzenplitz, ministre du Commerce, de l'Industrie et des Travaux publics à Bismarck, Berlin, le 7 octobre 1869.

<sup>443</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 16 décembre 1869.

<sup>444</sup> *Ibidem*.

<sup>445</sup> Voir notre chapitre sur la trouée du Limbourg.

Un autre aspect qui inquiète la Prusse dans l'accord ferroviaire conclu le 9 juillet est l'utilisation des chemins de fer belgo-néerlandais en cas de guerre. Certains journaux parisiens affirment que la convention du 9 juillet comporte un volet secret destiné à faciliter les transports de troupes françaises sur les territoires belgo-néerlandais. Un rapport de l'Oberstleutnant v. d. Burg communique l'information depuis Paris le 15 juillet 1869. Le commentaire de l'officier est plutôt alarmiste. Selon lui, si l'information véhiculée par la presse « officieuse » s'avère exacte, cela aurait des conséquences militaires très regrettables pour la Prusse. Un tel droit de passage permettrait à la France d'occuper rapidement la Hollande. De même, la position de la Moselle pourrait être aisément prise de flanc depuis la Belgique par une attaque rapide favorisée par le réseau du Luxembourg belge. Von der Burg demande à ce propos que tous les éclaircissements soient faits concernant la convention conclue entre la France, la Belgique et les Pays-Bas<sup>446</sup>. La campagne de presse sévit également aux Pays-Bas et en Belgique. A la Haye, l'information est formellement niée par le Gouvernement<sup>447</sup>. En Belgique, face à la campagne presse des journaux ultramontains, *l'Echo du Parlement*, organe officieux du Gouvernement, rappelle dans son édition du 17 juillet 1869 que l'article 121 de la Constitution interdit formellement l'entrée de troupes étrangères : « Aucune étrangère ne peut être admise au service de l'Etat, occuper ou traverser le territoire qu'en vertu d'une loi »<sup>448</sup>.

La rumeur n'en continue pas moins de courir au point de susciter le 6 août 1869 une démarche officielle du ministère prussien de la Guerre auprès des Affaires étrangères afin d'obtenir des informations complémentaires sur le traité du 9 juillet. La réponse du département des Affaires étrangères est formulée tardivement ; sans doute par manque d'information. Bismarck adresse finalement un courrier au ministre prussien de la Guerre von Roon le 25 septembre 1869 pour lui signifier que selon les renseignements qu'il a obtenus jusqu'à présent, les négociations ferroviaires entre compagnies ne sont pas terminées. Comme nous l'avons expliqué précédemment, la Wilhelmstrasse ignore en effet que ces conversations sont closes depuis plus d'un mois. Bismarck explique par conséquent à von Roon que tous les détails du compromis ferroviaire franco-belgo-néerlandais n'ont pas encore été dévoilés et

---

<sup>446</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Rapport de l'Oberstleutnant v. d. Burg (Paris), vraisemblablement au ministère de la Guerre, le 15 juillet 1869.

<sup>447</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Lettre du ministre de Prusse à La Haye à Bismarck (Berlin), le 17 juillet 1869.

<sup>448</sup> *L'Echo du Parlement*, 17 juillet 1869, extrait annexé dans un rapport de Balan à Bismarck du lendemain. AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 5, REEL II B 251/3, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 18 juillet 1869.

qu'il le tiendra au courant dans les meilleurs délais. Son courrier est néanmoins rassurant ; il rappelle au ministre prussien de la Guerre les termes de l'article 121 de la Constitution belge et à quel point la Belgique est « jalouse de son strict respect », y compris lorsqu'il s'agit d'autoriser « la moindre traversée annoncée à l'avance de quelques soldats prussiens »<sup>449</sup>. Des rumeurs circulent à nouveau en novembre à la rentrée parlementaire suite à l'interpellation du député catholique Dumortier qui prétend que la Belgique a livré les clefs de son réseau ferroviaire à la France. Frère-Orban se retranche à nouveau derrière l'interprétation stricte de la Constitution. Il est par ailleurs bien placé pour affirmer qu'il n'existe pas de traité ferroviaire secret avec la France<sup>450</sup>.

Toutes ces dénégations belges devraient être de nature à rassurer le Grand Etat-major prussien et les commentateurs militaires en général. On est pourtant surpris de découvrir dans les archives que la méfiance reste de mise. Nul besoin de « traité secret » pour que la convention ferroviaire suscite des craintes jusqu'au plus haut sommet de l'armée. Le 4 décembre 1869, von Roon transmet à Bismarck l'avis de Moltke sur la crise ferroviaire franco-belge et la résolution prise en juillet. A nouveau, ce document est peu connu et mérite d'être cité de façon exhaustive car il révèle tout l'enjeu du réseau ferroviaire belge en cas de guerre franco-prussienne :

« Il est particulièrement intéressant de déterminer si tous les wagons des puissances belligérantes dans les pays neutres doivent être considérés comme de la contrebande de guerre. Si ce n'est pas le cas, alors le matériel d'exploitation français peut être transporté après la déclaration de Guerre à notre frontière hollandaise, pour être convoyé ensuite par Salzbergen ou Weener sur nos propres lignes, là où il se trouve peu de moyens de les interrompre ; en retour ceci est aussi valable pour nous qui aurons la possibilité d'envoyer notre matériel d'exploitation à travers la Hollande et la Belgique vers les lignes françaises. Mais si ce type de transport constitue au contraire une rupture de la neutralité, alors nous sommes clairement en position désavantageuse dans la mesure où la France, à la suite de l'accord qui vient d'être passé, pourra facilement transporter son matériel vers la Hollande au moyen des chemins de fer belges avant la déclaration de guerre. La poussée continue de l'influence française sur les voies belges est à éviter à tout prix car ces dernières facilitent de toute façon la réalisation en temps de paix des préparatifs qui permettront à la France de sauter par-dessus l'obstacle de la neutralité belge lorsqu'elle l'aura décidé »<sup>451</sup>.

---

<sup>449</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Bismarck à Roon, Berlin, le 25 septembre 1869.

<sup>450</sup> APC, 16 novembre 1869, p. 23-27. L'interpellation est rapportée par Balan. AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 17 novembre 1869.

<sup>451</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Roon à Bismarck, Berlin, le 4 décembre 1869.

On comprend aisément qu'après semblable constat, le nouvel Empire allemand se soit empressé d'asseoir son influence sur le réseau grand-ducal après la guerre de 1870.

L'« Affaire du Luxembourg » et la crise ferroviaire franco-belge ont en effet attiré l'attention des milieux militaires allemands sur le réseau ferroviaire belgo-luxembourgeois. Le lieutenant-colonel Coster est l'auteur d'une histoire de la forteresse de Luxembourg parue en 1869 en français et en allemand<sup>452</sup>. C'est un très bon spécialiste de la forteresse où il résida en garnison pendant vingt-cinq ans avant d'être envoyé à Trèves après le démantèlement de la forteresse en 1867<sup>453</sup>. Dans la troisième partie de son historique de 1869 consacrée à l'importance stratégique de la forteresse, le lieutenant-colonel Coster reprend en les adaptant des passages entiers d'un article sans doute rédigé par lui deux ans auparavant et paru dans la *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* du 3 avril 1867 où il insiste particulièrement sur l'intérêt des lignes de chemin de fer jouxtant la frontière allemande :

« Un grand prix doit être accordé à la forteresse de Luxembourg qui constitue le lieu de croisement de quatre lignes de chemin de fer, à savoir : 1. La ligne Strasbourg-Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg ; 2. La ligne Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg ; 3. La ligne Liège-Spa-Luxembourg ; 4. Mayence-Sarrebruck-Sarrelouis-Trèves-Luxembourg. Les deux premières lignes, qui se rejoignent à Luxembourg, courent à peu près parallèlement à la frontière française, touchent à plusieurs places fortes et restent en relation directe de façon multiple aussi bien avec le cœur du réseau français à Paris qu'avec le sud ou le nord de la France. Le déploiement stratégique des forces françaises sera grandement avantage par ces voies de chemin de fer tandis qu'un transfert à volonté du Nord vers le Sud et inversement sera facilité, \*d'autant plus qu'à l'intérieur des frontières françaises, la ligne Charleville-Sedan-Thionville est reliée à la ligne Metz-Nancy-Lunéville-Saverne-Strasbourg courant parallèlement à la frontière, laquelle, grâce à la ligne projetée Thionville-Saarguemines-Bitche-Hagenau, sera dans peu de temps non seulement fortement réduite mais se rapprochera aussi considérablement de la frontière\*<sup>454</sup>. La troisième ligne, Luxembourg-Liège, court parallèlement à la frontière prussienne sur le territoire belgo-luxembourgeois ; elle relie les vallées de la Moselle et de la Meuse

---

<sup>452</sup> COSTER (J.) (Oberstlieutenant), *Geschichte der Festung Luxemburg seit ihrer Entstehung bis zum Londoner-Traktate von 1867: Mit besonderer Rücksicht auf die strategische Bedeutung und die kriegsgeschichtlichen Ereignisse dieses Platzes*, Nebst einem Plan mit sammtl. Festungswerken, Luxemburg, V. Bück, 1869, 189 p. ; ID, *Histoire de la forteresse de Luxembourg, depuis son origine jusqu'au traité de Londres en 1867 avec des considérations particulières sur l'importance stratégique et les événements historiques de cette place*, un plan de tous les ouvrages de fortification est ajouté à cette étude, Luxemburg, V. Bück, 1869, 204 p. L'ouvrage de J. Coster a été reproduit entièrement dans le *Luxemburger Illustrierte* de l'année 1931. Le journal illustré luxembourgeois bihebdomadaire donne une courte notice biographique sur son auteur. *Luxemburger Illustrierte*, janvier 1931, n° 2, p. 21.

<sup>453</sup> *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*, 3.04.1867, cité dans MATSCHOSS (A.), *Die Kriegsgefahr von 1867...*, p. 51-54.

<sup>454</sup> Ce dernier passage encadré par des \* n'était pas présent dans l'article de 1867. Le lieutenant-colonel Coster suit donc avec attention les progrès réalisés par les Français à leur frontière. La ligne Thionville-Saarguemines-Bitche-Hagenau ne sera pas construite avant la guerre franco-prussienne. Le projet sera repris par l'Allemagne suite aux clauses du traité de Francfort. PICARD (Alfred), *Les chemins de fer français...*, III, p. 52-53.

sur le chemin le plus court et coupe la ligne Cologne-Liège-Bruxelles près de Verviers. Luxembourg est également le point de rencontre de cette ligne avec les deux premières citées. D'un point de vue français, ces trois lignes possèdent une valeur offensive et défensive considérable. La quatrième ligne qui relie les vallées du Rhin, de la Nahe, de la Saar et la Moselle est la plus importante d'un point de vue prussien car elle est la seule à réunir les théâtres de guerre belge et lorrain. Sans la possession de Luxembourg, la liaison entre les deux est gravement remise en question et menacée. Luxembourg aux mains des Français, en liaison avec Metz et les places de Longwy et Thionville séparées d'à peine trois ou quatre miles, paralyse sensiblement les opérations des armées du Rhin moyen et du Bas-Rhin ; Luxembourg est une base à ne pas dédaigner pour une offensive française contre la ligne du Rhin ; enfin c'est une menace non négligeable de l'ensemble de nos possessions de la rive gauche. L'importance considérable de cette place pour nos intérêts sera encore plus évidente après l'achèvement des voies de chemin de fer projetées Trêves-Cologne et Trêves-Coblence qui mettront directement en relation Luxembourg avec ces solides forteresses rhénanes, constituant en quelque-sortes l'avant-poste de celles-ci aussi bien sur le plan offensif que défensif »<sup>455</sup>.

De même le géographe militaire allemand Cardinal von Widdern donne un commentaire très instructif sur les suites de la crise ferroviaire franco-belge. Il espère que la Belgique a tiré les leçons de l'incident mais reste très prudent sur le comportement de la Belgique dans le cadre d'une guerre future. En effet, les clauses signées avec la France concernant le passage des trains français en territoire belge n'ont-elles pas rendu la vie plus facile à l'armée française ?

« La Belgique a sans doute tiré de cette crise ferroviaire survenue après l' « Affaire du Luxembourg » une maîtrise souveraine de l'utilisation ou du contrôle de son réseau ferroviaire oriental et ceci également sur le plan militaire, cependant la manœuvre militaire décrite ci-après n'est-elle pas susceptible de se produire désormais plus facilement que par le passé ? La France mobilise contre l'Allemagne, réunit une armée d'observation près de Givet, une grande armée devant le front du Rhin moyen entre Metz et Longwy, avec l'intention sous couvert de démonstration contre Trêves et Sarrebruck, d'envoyer inopinément l'armée d'invasion de ces deux points de rassemblement vers Liège par des transports massifs de troupe en chemin de fer. Soit la Belgique permet comme allié accueillant l'utilisation de ses lignes de chemin de fer du sud-est et fait sortir après le débarquement des troupes françaises sa propre armée nationale de son réduit anversois pour se joindre comme réserve à ses alliés opérant sur Aix-la-Chapelle. [Ce qui est une hypothèse injustifiable]. Soit la politique belge est réellement neutre ; la Belgique rassemble alors son armée en expectative à Anvers. La Belgique rompra-t-elle alors son contrat avec la Compagnie française des chemins de fer de l'Est concernant l'utilisation par cette compagnie des chemins de fer du sud-est ou sera-t-elle en mesure d'opposer aux troupes d'invasion françaises ses propres troupes, dans le cas où celles-là comme avant-garde seraient envoyées inopinément de la région de Longwy vers Liège sur des trains de transit bienveillants pour inclure ce point et les chemins de fer qui y conduisent dans le cadre de la « civilisation » universelle ? Ou encore sera-t-on capable du côté belge devant une telle éventualité, d'empêcher l'utilisation des voies ferroviaires par la destruction

---

<sup>455</sup> *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*, 3.04.1867, citée in MATSCHOSS (A.), *Die Kriegsgefahr von 1867...*, p. 53-54. ; *Luxemburger Illustrierte*, 25 septembre 1931, n° 18, p. 266-267.

ponctuelle des lignes, uniquement pour demeurer « neutre » ? On doit espérer que la Belgique ne soit animée que d'une neutralité sincère »<sup>456</sup>.

Outre la pointe d'ironie sur l'universalisme français, on remarquera la phrase finale qui sonne un peu comme un avertissement en direction de la Belgique. La destruction des voies de chemins de fer serait considérée comme un signe de « neutralité sincère ». L'ouvrage du géographe allemand est intéressant à plus d'un titre. D'abord pour son contenu qui est très minutieux concernant le territoire belge et s'attarde longuement sur son importance dans le cadre d'une guerre future. Ensuite parce que de larges extraits de cet ouvrage très documenté sur le système défensif belge ont été traduits en français par les services du dépôt de la Guerre à Bruxelles, c'est-à-dire l'ancêtre des services de renseignements belges. Plus étonnant encore, cette traduction a été transmise au Deuxième Bureau français qui en possède une copie en tout point identique, à la fin de laquelle figure le *nota bene* suivant : « Cette traduction a été faite au dépôt de la Guerre de Bruxelles ».<sup>457</sup> A moins d'une indiscretion d'un des membres du dépôt de la Guerre bruxellois, ceci laisse supposer une collaboration entre les deux services de renseignements. Il est regrettable qu'aucune date ne figure sur les traductions. Parmi les passages qui ont retenu l'attention des traducteurs, figure un extrait significatif sur les voies de communication belges :

« Le réseau des communications belges est le plus complet du continent. (...) En 1866, les lignes de chemins de fer belges avaient un développement de 2600 kilomètres plus 1306 kilomètres en projet – 29 canaux navigables et 226 milles géographiques de voies navigables, enfin 900 milles de routes pavées. D'après l'opinion émise par le ministre de la Guerre à l'occasion d'un débat soulevé à la Chambre sur les moyens défensifs du pays, le développement du réseau des chemins de fer le mettrait à même de mobiliser l'armée plus promptement que dans aucun des pays voisins »<sup>458</sup>.

D'après l'analyste, cette qualité du réseau belge est telle qu'elle dispense le stratège de trop s'attarder sur des réflexions relatives aux routes militaires tant elles sont nombreuses :

---

<sup>456</sup> CARDINAL VON WIDDERN (Georg), *Belgien, Nordfrankreich, der Niederrhein und Holland als Kriegsfeld*, Breslau, Verlag von Max Mäzler, 1870. Supplement zu „Rhein- und Reinfeldzüge“. Mit dem Plan von Antwerpens Neubefestigung und zwei Skizzen, p. 34-35.

<sup>457</sup> *La Belgique considérée comme théâtre de la guerre*, description topographique et militaire, traduit de l'ouvrage allemand intitulé *Belgien, Nordfrankreich, der Niederrhein und Holland als Kriegsfeld* von Cardinal von Widdern, SHAT 7N 1168. Aucune date n'indique hélas de quand date cette traduction qui demeure dans le Fonds 1870-1871 du Musée Royal de l'Armée. Ce dernier détail pourrait laisser penser que la traduction a été établie à l'époque de la guerre franco-allemande et transmis par le dépôt de la Guerre de Bruxelles aux services de renseignements français. MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 232.

<sup>458</sup> MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 232 ; SHAT 7N 1168 ; CARDINAL VON WIDDERN (Georg), *Belgien...*, p. 29.

« Il est inutile d'énumérer les lignes et de faire des réflexions sur les routes militaires ainsi que cela est exigé pour les pays dont la viabilité serait défectueuse »<sup>459</sup>.

Sans entrer dans les détails, Georg Cardinal Von Widdern livre néanmoins sa perception stratégique de la configuration du réseau belge et de ses lignes les plus intéressantes :

« Les points de jonction Charleroi-Fleurus, Gembloux, Landen et Hasselt méritent surtout de fixer l'attention à cause de la position en ligne droite. Cette ligne formerait une base intermédiaire pour des opérations dirigées contre Bruxelles et Anvers et partant de la ligne de la Meuse ou de la ligne des chemins de fer. A une petite distance en arrière on trouve alors la ligne des chemins de fer de la Dyle. Cette ligne est coupée à Limelette, Louvain et Aarschot, près des défilés formés par les cours d'eau qui baignent ces localités ; elle est coupée par les voies ferrées qui passent la Meuse à Namur, Huy, Liège et Maastricht. Seule la partie Liège-Hasselt-Anvers est barrée par la place forte de Diest »<sup>460</sup>.

Le géographe cherche aussi à établir si le réseau belge est davantage favorable à la France ou à l'Allemagne. Il constate que pour atteindre le cœur du réseau à Malines, la ligne française en provenance de Quiévrain et Mons est plus courte que la ligne en provenance de Verviers et Liège. Qui plus est, la ligne en provenance d'Allemagne est aisément rendue impraticable par la destruction de tous les ouvrages d'art qui jalonnent son parcours, ouvrages « nécessités par suite du passage du chemin de fer à travers la vallée étroite et tortueuse de la Vesdre ainsi que par la Meuse et les autres ruisseaux qui font partie de la vallée de la Dyle ». La voie ne pourrait être reconstruite qu'au prix de grandes difficultés. Néanmoins, le géographe se réjouit de « la ligne droite Aix-la-Chapelle-Liège par le plateau de Welkenraedt-Herve, ligne déjà concédée » qui « enlève les avantages que possède la ligne française »<sup>461</sup>.

Le géographe livre même à ses lecteurs les clefs d'une campagne réussie. Ainsi, en cas d'incursion en Belgique, il sera préférable d'occuper rapidement le terrain afin de sécuriser les voies qui pourraient être détruites non seulement par l'armée belge mais aussi par les habitants eux-mêmes qui occupent densément l'ensemble du territoire. Dans son matériel de campagne, le général allemand se munira utilement de la « Carte de Belgique indiquant toutes

---

<sup>459</sup> *Ibidem*.

<sup>460</sup> *Idem*, p. 30.

<sup>461</sup> *Ibidem*. Il s'agit là d'une analyse pertinente au regard des événements survenus en août 1914. Cependant, la ligne du plateau de Herve ne sera achevée qu'à la fin du XIXe siècle.

les voies de communication (1/60.000) » publiée par le Dépôt de la Guerre en 1866<sup>462</sup>, carte « supérieurement gravée » même s'il est regrettable que les courbes de niveau y fassent défaut<sup>463</sup>. Rien n'a donc été laissé au hasard !

### **b. La perspective de l'envoi d'une flotte anglaise : espoirs belge et prussien**

Du côté de la diplomatie anglaise, si au départ on reproche beaucoup à la Belgique « ombrageuse et fière » d'avoir favorisé par son obstination les conditions d'une guerre européenne, le *Foreign Office* n'est pas totalement dupe des ambitions françaises. A Londres, on finit par comprendre que derrière ses vœux pieux d'amitié commerciale, l'Empire français chancelant caresse des rêves politiques et militaires pour compenser ses camouflets successifs face à une Prusse en pleine ascension. Cependant, les avis sont partagés sur l'attitude à adopter : faut-il ou non tempérer la France dans ses ardeurs par une diplomatie plus offensive à son égard, en affichant par exemple sa ferme volonté de garantir le territoire belge ? La Reine Victoria souhaite sauvegarder en Europe l'image d'une Angleterre protectrice des petites nations du littoral comme la Belgique ou le Portugal. Plus réaliste que la Reine quant aux facultés d'intervention de l'armée, le cabinet Clarendon cherche à tout prix à garder les mains libres. Cette attitude prudente tranche avec les démarches conduites par l'ambassadeur à Bruxelles Lumley qui, à deux reprises au cours du mois d'avril, cherche à convaincre ses supérieurs d'approcher les signataires du traité de 1839 pour réactiver leurs promesses de garantie<sup>464</sup>. Les nombreux rapports envoyés par le diplomate anglais mettent à diverses reprises l'accent sur la menace française. Le 12 avril Lumley déclare dans un rapport à Clarendon, regretter que la Belgique n'ait plus guère confiance en l'amitié anglaise et soit de plus en plus tentée de se défendre par ses propres moyens. Cette introduction de Lumley justifie sans doute auprès de Londres sa récente conversation avec le ministre belge de la Guerre au sujet des capacités défensives belges. En effet, Lumley s'était entretenu de ce sujet délicat avec le général Renard en pleine crise diplomatique et sans aucune instruction de Londres. Or la conversation entre les deux hommes avait été poussée assez loin, au point que le ministre belge de la Guerre s'était cru autorisé à livrer à son interlocuteur les desiderata

---

<sup>462</sup> Sur l'élaboration des cartes militaires en Belgique, on consultera utilement LEMOINE ISABEAU (Claire), *La carte de Belgique et l'institut cartographique militaire (dépôt de la guerre) 1830-1914*, Bruxelles, Musée royal de l'Armée et d'histoire militaire, Travaux du centre d'histoire militaire, n° 23, 1989.

<sup>463</sup> MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 232 ; SHAT 7N 1168 ; CARDINAL VON WIDDERN (Georg), *Belgien...*, p. 29.

<sup>464</sup> THOMAS (D.H.), *The Guarantee of Belgian Independence and Neutrality...*, p. 244-247 ; MILLMAN (R.), *British Foreign Policy...*, p. 127-144 ; CRAIG (G.A.), *Great Britain and the belgian railways dispute...*, p. 148-154.

belges en matière d'intervention militaire anglaise, non sans le prévenir que les mesures défensives belges seraient très défavorables au commerce en cas de non-intervention :

« La partie la plus faible d'Anvers, déclara son Excellence, se trouve du côté de l'Escaut mais dans deux ou trois ans, les défenses du côté du fleuve seront également complétées et renforcées à outrance ; les vieux forts de Lillo et Liefenscock (sic) seront rasés et la défense sera concentrée à un point supérieur de la rivière près du village de Calloo où, en plus du Fort Marie, se trouveront deux autres forts à feu convergent et quatre lignes de torpilles <sup>465</sup> (...) En référence au diagramme A <sup>466</sup>, le Général Renard a dit que si l'Angleterre, en cas d'attaque soudaine, pouvait envoyer deux cuirassés dans l'Escaut et que ceux-ci étaient placés derrière la ligne de torpilles, ils commanderaient le coude de la rivière et, en s'ajoutant ainsi aux actuelles défenses, rendraient la position inexpugnable. En revanche, si la Belgique était laissée à ses seules ressources, des navires chargés avec des pierres seraient coulés devant les lignes de torpilles ; un ennemi serait alors obligé d'engager une guerre de digues et, même victorieux, ne pourrait apporter d'artillerie lourde devant Anvers. Le pire en coulant des navires étant qu'il pourrait être impossible plus tard de les tirer de l'embouchure de l'Escaut et que le passage de la rivière deviendrait impraticable pour les navires commerciaux pendant une longue période » <sup>467</sup>.

Le général Renard est plutôt confiant sur la faisabilité de la manœuvre. Il pense que jamais Napoléon III n'attaquerait la Belgique par surprise et que même une attaque soudaine serait au moins connue vingt-quatre heures à l'avance. En revanche, le général Renard élude la question du droit de passage qui devrait nécessairement être accordé par les Pays-Bas à une escadre anglaise pénétrant dans l'embouchure de l'Escaut. Avec une certaine naïveté, le général belge dresse le portrait fantasmagorique d'une réaction directe de l'Angleterre :

« Dans l'éventualité où l'Angleterre est capable et désire assister la Belgique, l'information d'une quelconque mesure hostile prise contre ce pays atteindra l'Angleterre en une heure : il ne faudrait que trois heures à un duo de navires britanniques pour atteindre l'Escaut depuis les Downs. En vingt-quatre heures, 40.000 hommes pourraient être envoyés dans Anvers et en dix jours ou quinze jours, 60.000 de plus pourraient être placés dans ou aux abords de cette forteresse. Pour l'armement de l'infanterie, 140.000 fusils à chargement par la culasse d'un excellent modèle sont prêts, ce qui signifie deux fusils pour chaque homme et une réserve supplémentaire de la même arme est dans un état avancé à Liège » <sup>468</sup>.

Les discours du général Renard à la Chambre révèlent davantage la personnalité d'un tribun plutôt que celle d'un stratège rigoureux. Au cours de conversations précédentes avec Lumley,

---

<sup>465</sup> L'installation de ces lignes de torpilles dans l'estuaire de l'Escaut se révèle être un échec. Le Gouvernement belge décide finalement d'adopter le porte-torpilles. NA – UK, FO 10/304, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 2 janvier 1870.

<sup>466</sup> Nous reproduisons ce diagramme dans notre corpus de cartes au chapitre correspondant.

<sup>467</sup> NA – UK, FO 10/294, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), « most confidential », le 12 avril 1869.

<sup>468</sup> *Ibidem*.

le général Renard s'était montré très confiant dans le système défensif belge. La progression d'un ennemi venant des côtés sud ou est serait ralentie, assurait le général, par les forteresses existantes :

« Jamais la progression des troupes depuis la frontière ne sera rapide aussi longtemps que la Belgique restera en possession de ses chemins de fer ; tous les chemins de fer de France passent sous le feu de la place de Namur (sic) qui peut tenir une semaine à dix jours, comme le peuvent aussi les forts de Liège, Diest, Aarschot et Lierre en connexion avec les défenses d'Anvers...<sup>469</sup> »

Le rapport de Lumley du 12 avril 1869 contient également de nombreux renseignements techniques sur le camp retranché d'Anvers. Dans un rapport du 4 juin 1869, le diplomate anglais traite à nouveau des défenses anversoises avec un luxe de détails. Ses renseignements sont illustrés par des cartes militaires détaillant notamment les inondations qui seront tendues autour du camp retranché en cas de guerre. Lumley insiste sur l'importance de ces inondations, suffisantes pour empêcher l'avancée de troupes mais insuffisantes pour permettre la navigation. Ces informations ultrasecrètes lui ont été communiquées par les bons soins du général Renard<sup>470</sup>. Malgré des réticences manifestes à s'engager dans une quelconque alliance militaire avec la Belgique, le *Foreign Office* est naturellement friand de ce type de renseignements et félicite Lumley pour la qualité de ses informations<sup>471</sup>. A bien des égards, durant l'année 1869, Lumley remplit véritablement le rôle d'un attaché militaire<sup>472</sup> en transmettant un grand nombre d'informations à caractère stratégique. Il transmet ainsi les pages de la nouvelle carte topographique de Belgique avec la collaboration du ministre des Affaires étrangères Jules Vanderstichelen<sup>473</sup>, un article de presse sur l'organisation du camp de Beverloo<sup>474</sup> et un article sur le démantèlement de la forteresse de Luxembourg<sup>475</sup>. Plus important encore, quelques mois après la fin de la crise franco-belge, Lumley parvient, grâce à ses bons rapports avec le général Renard, à lui soutirer des informations plus confidentielles

---

<sup>469</sup> *Ibidem*.

<sup>470</sup> NA – UK, FO 10/296, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 4 juin 1869. Il est probable que la traduction de l'ouvrage du Cardinal von Widdern retrouvée dans les archives militaires françaises ait été également transmise par l'indiscret général Renard.

<sup>471</sup> NA – UK, FO 10/291, *Foreign Office* (Londres) à Lumley (Bruxelles), le 7 juin 1869.

<sup>472</sup> L'Angleterre ne détachera un attaché militaire à Bruxelles qu'en 1891, ce qui témoigne bien d'une politique anglaise très peu investie dans les affaires du continent jusqu'à cette date. JACOBS (E.-A.), *Les officiers de la légation britannique à Bruxelles (1891-1914)*, in *Annales du XLIII<sup>e</sup> Congrès de la Fédération des cercles d'Archéologie et d'Histoire de Belgique (1974)*, p. 425-431.

<sup>473</sup> NA – UK, FO 10/294, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 7 avril 1869.

<sup>474</sup> NA – UK, FO 10/297, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 24 août 1869.

<sup>475</sup> Le ministre d'Angleterre fait écho à l'avis de nombreux militaires sur ce démantèlement. Il estime, en raison des faibles démolitions et du caractère naturellement stratégique de la place, que ses remparts seraient vite relevés en temps de guerre. NA – UK, FO 10/296, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 4 juin 1869.

encore. Au cours d'une de leurs conversations, le général Renard lui montre « un remarquable mémoire en vue de faciliter la mobilisation de l'armée belge et la concentration de toutes les garnisons de Belgique en cas d'invasion d'une Puissance étrangère »<sup>476</sup>. Il s'agit essentiellement d'un guide ferroviaire à des généraux à la tête des différents districts territoriaux et à destination des directeurs des compagnies de chemins de fer, à qui un certain nombre de copies sont fournies deux fois l'an<sup>477</sup>. Le guide est en effet révisé tous les six mois en fonction des légères modifications apportées aux effectifs. Les anciennes copies sont alors renvoyées au ministère de la Guerre où elles sont détruites. Dans son rapport du 3 octobre 1869, Lumley décrit fidèlement ce qui lui a été présenté par le général Renard, avec un orgueil difficilement contenu, comme « un travail de longue haleine pour lequel le pays est redevable uniquement à l'action du général Renard mais dont l'existence est bien entendu inconnue du public »<sup>478</sup>. La description détaillée par Lumley du document dévoilant les moindres aspects de la mobilisation belge laisse songeur quant au degré d'imprudence du général Renard :

« Il s'agit en réalité d'un guide ferroviaire qui doit être utilisé en cas de mobilisation de l'armée. Il montre le nombre d'hommes à transporter vers toutes les stations de chemin de fer connectées avec les dépôts dans le voisinage d'Anvers et vers lesquelles il est nécessaire de les convoier dans trois cas selon que l'attaque vienne du Nord, du Sud ou en cas de surprise, c'est-à-dire sans déclaration de guerre. Ce guide montre aussi le nombre de chevaux actuellement en service qui doivent être transportés de la même façon et donne les heures de départ et d'arrivée à chaque station de tous les trains qui seront requis pour le transport des troupes à travers le pays lors de ces occasions »<sup>479</sup>.

Le *Foreign Office* profite de l'indiscrétion du général Renard pour demander à son ministre d'obtenir une copie dudit document. Lumley adresse alors sa demande au ministre belge de la Guerre en prétextant que la copie fournie pourrait servir utilement de modèle à l'Angleterre en vue d'établir un travail similaire pour son propre plan de mobilisation. Le général Renard, quelque peu refroidi, opère alors une retraite prudente et précise qu'il doit en demander l'autorisation au Roi. Il est néanmoins manifeste que le général Renard est particulièrement soucieux de plaire à l'Angleterre puisqu'il précise que s'il obtient l'autorisation, il ajoutera au

---

<sup>476</sup> NA – UK, FO 10/297, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 3 octobre 1869.

<sup>477</sup> On peut se demander si les directeurs de compagnies étrangères étaient également pourvus de documents aussi confidentiels.

<sup>478</sup> NA – UK, FO 10/297, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 3 octobre 1869.

<sup>479</sup> *Ibidem*.

dit travail un travail similaire pour la concentration rapide à Anvers des chevaux et provisions pour une armée de 100.000 hommes<sup>480</sup>.

Enfin, le 24 octobre 1869, suite à une visite des Ardennes belges, Lumley revient sur les arrière-pensées stratégiques françaises concernant le réseau ferroviaire belgo-luxembourgeois. Après avoir emprunté ledit réseau, il se déclare désormais convaincu que l'intérêt français dans cette affaire n'était pas uniquement économique. Il attire l'attention du *Foreign Office* sur la ligne Arlon – Marloie – Liège : « Le chemin de fer du Grand Luxembourg d'Arlon à Marloie et ensuite par la vallée de l'Ourthe vers Liège, qui constituait la ligne que le Marquis de Lavalette était désireux d'acquérir, court à travers une contrée ouverte et fertile et il ne fait aucun doute que la possession de cette ligne par la France faciliterait le mouvement des troupes impériales vers le Rhin...<sup>481</sup> ». Outre les renseignements fournis, le diplomate ne cherche-t-il pas aussi à justifier ainsi ses appels répétés en faveur d'une intervention anglaise lors de la crise ferroviaire franco-belge ?

Nous avons vu que du côté prussien, l'intérêt que pourrait manifester l'Angleterre pour la défense du territoire belge est l'objet de toutes les attentions. Une fois la crise apaisée, les rapports de Balan et de Bernstoff continuent à prêter une grande attention aux relations militaires belgo-anglaises. Suite à la visite de Lord Clarendon à la mi-août 1869 à Bruxelles, Balan profite d'une conversation à ce sujet avec le baron Lambert pour le sonder sur l'existence d'une éventuelle alliance militaire belgo-anglaise au cours de la crise. Le secrétaire général de la politique belge, rompu à ce type de conversations, a bien compris le sens des approches de Balan. Il lui répond sur le ton de la confiance : « l'Angleterre n'a pas l'habitude de prendre des engagements formels d'avance, elle attend les événements »<sup>482</sup>.

Une autre question taraude la diplomatie prussienne. Au sortir de la crise franco-belge, une rumeur diplomatique circule selon laquelle un conseil de guerre aurait été tenu à Paris au cours duquel la décision est prise d'envahir la Belgique. Selon Bismarck qui s'ouvre de cette

---

<sup>480</sup> Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 23 octobre 1869, NA-UK, FO 10/297. Le document ne sera finalement pas transmis. Toutefois, Lumley reviendra à la charge en octobre 1871 auprès du ministre des Affaires étrangères le Baron d'Anethan. Ce dernier s'est empressé de délivrer le document. La médiation anglaise l'année précédente lors du conflit entre la France et la Prusse n'est peut-être pas étrangère à cette décision, à moins que ce ne soit dû plus prosaïquement au changement de ministère survenu entretemps et au manque de suivi des dossiers. Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), le 20 octobre 1871, NA-UK, FO 10/321.

<sup>481</sup> NA – UK, FO 10/297, Lumley (Bruxelles) à Clarendon (Londres), le 24 octobre 1869.

<sup>482</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 18 août 1869.

affaire à Bernstoff, un informateur digne de confiance atteste que le conseil de guerre aurait eu lieu à Paris le 6 mars. Sur ordre du général Bazaine, le général Bourbaky aurait alors immédiatement quitté Metz pour se rendre à Lille afin d'y organiser l'armée destinée à envahir la Belgique. La France n'aurait stoppé ses préparatifs que suite à la menace d'une intervention anglaise. Toujours selon cet informateur bien renseigné, l'Angleterre fut de fait très vite mise au courant des intentions françaises. Une invasion française de la Belgique constituait pour elle un *casus belli* ; c'est pourquoi le Cabinet londonien a immédiatement ordonné à quelques navires de la Flotte de Sa Majesté de croiser en avant de l'estuaire de l'Escaut afin d'ouvrir la voie à un corps expéditionnaire britannique. L'Angleterre disposait à ce moment de 10.000 hommes immédiatement disponibles pour prêter appui à la garnison belge à Anvers. L'information semble suffisamment sérieuse aux yeux de Bismarck pour qu'il cherche à savoir auprès de Bernstoff si elle est fondée<sup>483</sup>.

Bernstoff s'engage alors dans un travail de classement du courrier expédié au cours de l'année écoulée afin de repérer dans sa correspondance les traces éventuelles d'une intervention militaire britannique. Il explique d'abord pourquoi il ne croit pas à la tenue d'un conseil de guerre à Paris à cette date. En admettant qu'une telle réunion ait eu lieu, elle n'a pu se tenir qu'à la fin du mois de février ou aux tous premiers jours du mois de mars. Quant au croisement de navires anglais devant l'estuaire de l'Escaut, il y croit encore moins car il n'aurait pas manqué d'être informé d'une pareille initiative. La seule information digne d'intérêt à cette époque, rappelle Bernstoff, est son rapport du 15 mars 1869 où il informe Berlin qu'un ordre a effectivement été donné par le ministre de la Marine pour que la flotte se tienne prête à intervenir. Mais le reste de sa correspondance témoigne bien à ses yeux de l'extrême prudence que l'Angleterre a manifestée tout au long de la crise franco-belge<sup>484</sup>.

Le 15 février 1870, Balan confirme les doutes de Bernstoff. Au cours d'une conversation avec l'ambassadeur britannique à Bruxelles Lumley à propos de cette rumeur, ce dernier lui a confirmé n'avoir jamais entendu parler du moindre plan de guerre français et encore moins d'une intervention de la part de son Gouvernement. Dans la mesure, explique Balan, où Lumley a été des plus catégoriques et qu'il fut par ailleurs une des personnes les plus impliquées de la diplomatie à l'époque, il est à peu près certain que la rumeur est

---

<sup>483</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Bismarck (Berlin) à Bernstoff (Londres), le 18 août 1869.

<sup>484</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Bernstoff (Londres) à Bismarck (Berlin), le 28 janvier 1870.

complètement infondée<sup>485</sup>. En revanche, que l'Angleterre se soit tenue prête à intervenir au premier coup de canon, Bernstoff croit en obtenir la confirmation suite à une conversation avec le Roi des Belges Léopold II au cours d'un voyage à Londres en mai 1870. Alors qu'ils conversaient tous les deux de la crise franco-belge de l'année précédente, de l'importance d'Anvers et de la facilité pour l'Angleterre de protéger le port belge avec sa flotte, le souverain belge s'est exclamé : « Oui, et combien la flotte anglaise était prête militairement pour être là dans les plus brefs délais ». Et le Roi d'ajouter, peut-être pour impressionner son interlocuteur, que le camp d'Anvers possède déjà 2000 canons rayés avec le nouveau système prussien et en comptera prochainement 4000. Bernstoff note avec intérêt que malgré les coupes sombres opérées à Londres dans le budget de la Guerre, l'Angleterre est donc toujours capable d'envoyer un corps expéditionnaire sur le continent. Quant à l'armement belge d'Anvers, il le qualifie de « colossal » et note avec satisfaction que le souverain belge a marqué des signes appuyés de germanophilie envers lui et son épouse<sup>486</sup>.

---

<sup>485</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Balan (Bruxelles) à Bismarck (Berlin), le 15 février 1870.

<sup>486</sup> AW, Belgique, Chemins de fer, microfilm n° 6, REEL II B 252/1, Bernstoff (Londres) à Bismarck (Berlin), le 1<sup>er</sup> juin 1870.