

La Meuse comme « Barrière » ? Regards croisés sur une frontière stratégique entre la France et l'Allemagne (1870-1914)⁽¹⁾

Christophe BÈCHET
FRS-FNRS, Université de Liège

Les forteresses héritées par la Belgique au lendemain de sa révolution de 1830 étaient en majeure partie tournées contre la France. Cette orientation « antifrançaise » du système défensif belge, très embarrassante pour une jeune nation « pupille » de la France, était à bien des égards tributaire de la géopolitique européenne des dernières décennies... si ce n'est du siècle précédent. En effet, les traités qui avaient mis fin au début du XVIII^e siècle à la longue guerre de succession d'Espagne – traité des Barrières du 29 janvier 1713, traité d'Utrecht du 11 avril 1713 et traité de la Barrière du 15 novembre 1715 – avaient écorné le Pré-Carré de Vauban à l'avantage de l'Autriche et des Provinces-Unies. Peu de temps avant sa mort, Louis XIV avait dû concéder aux Habsbourg, Menin, Tournai, le fort de Knokke, Loo, Dixmude, Ypres, Furnes et leurs dépendances. Le traité de la Barrière, signé à Anvers le 15 novembre 1715 entre l'Autriche et les Provinces-Unies, avait accordé par ailleurs aux sept provinces septentrionales le droit de garnison dans plusieurs villes fortifiées des Pays-Bas autrichiens. Ces villes constituaient la « Barrière » que l'Europe désirait imposer aux ambitions françaises⁽²⁾.

Un siècle plus tard, les rêves européens déçus de l'Empereur des Français produisirent sensiblement les mêmes précautions défensives de la part des Puissances de la Sainte-Alliance. Une fois les Pays-Bas reconstitués à Vienne en 1815, le protocole militaire secret d'Aix-la-Chapelle signé le 15 novembre 1818 stipula qu'en cas de guerre avec la France, aussitôt le *casus faederis* déclaré, les forteresses méridionales du pays devraient être gardées par une coalition anglo-prusso-batave. Les troupes anglaises tiendraient à l'ouest

(1) Principales abréviations utilisées dans cet article : *APC* = *Annales Parlementaires, Chambre* ; *APS* = *Annales Parlementaires, Sénat* ; *BA-MA* = *Freiburg-im-Breisgau, Bundesarchiv-Militärarchiv* ; *BDOW* = *British Documents on the Origins of the War* ; *DDF* = *Documents diplomatiques français* ; *FO* = *Foreign Office* ; *IND* = *dossiers Indépendance-Neutralité-Défense* ; *MAEB* = *Bruxelles, Ministère des Affaires étrangères de Belgique* ; *MRA* = *Bruxelles, Musée Royal de l'Armée* ; *NA-UK* = *Londres, National Archives-United Kingdom* ; *SHD/DAT* = *Vincennes, Service historique de la Défense/Département Armée de Terre*.

(2) « Barrière » et « Utrecht », dans Jacques DESTRAIS, *Dictionnaire des traités des origines à nos jours*, Roanne, Horvath, 1981, p. 45-46 et 396-397 ; René WILLEMS, « La Barrière des Pays-Bas (1715-1815). De Marlborough à Wellington », dans *Carnet de la Fourragère*, t. 8, 1948-1949, p. 154-181.

les forteresses d'Ostende, Nieuport, Ypres et celles situées sur l'Escaut (Audenarde, Gand et Termonde) à l'exception de la citadelle de Tournai et de la place d'Anvers. Les troupes prussiennes, à l'Est, défendraient les citadelles de Huy, Namur et Dinant ainsi que les places de Charleroi, Mariembourg et Philippeville. Les troupes hollandaises, si elles en avaient l'opportunité, occuperaient en première ligne Menin, Tournai, Ath, Mons et Bouillon. Elles surveilleraient en outre l'embouchure de l'Escaut à Anvers et le passage de la Meuse à Maastricht et à Liège. Il ne s'agissait pas tant d'organiser les Pays-Bas pour leur défense propre que de constituer une immense place d'armes, capable de recevoir au moment d'une guerre avec la France les troupes et le matériel nécessaires aux opérations alliées⁽³⁾.

Dès 1830, la Révolution belge bouleversa les plans militaires établis dans le sillage du Congrès de Vienne. Le 17 avril 1831, un protocole secret fut signé à Londres par les plénipotentiaires d'Autriche, de Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie. Ce protocole réglait partiellement la question des forteresses de la Barrière en reconnaissant la disproportion de leur nombre eu égard aux faibles ressources financières et humaines du jeune Royaume de Belgique. En théorie, la neutralité conférée au nouvel État permettrait d'accroître sa sécurité et parallèlement de détruire certains ouvrages élevés après 1816, sous la houlette de Lord Wellington et des officiers du *Royal Engineers*. Le protocole fut communiqué trois mois après, le 14 juillet 1831, au Gouvernement français de Casimir Perier⁽⁴⁾. En tant que plénipotentiaire français à Londres, Talleyrand présenta le protocole comme une victoire de sa propre diplomatie : l'inique barrière contre la France avait enfin été détruite ! Néanmoins, le célèbre diplomate français restait sur ses gardes car la liste des forteresses belges à démanteler n'avait pas encore été définitivement fixée⁽⁵⁾.

Le 15 novembre 1831, les plénipotentiaires des Cours du Nord à Londres proposèrent au ministre belge Sylvain Van de Weyer, les bases d'une convention des forteresses dont le deuxième article réclamait la destruction des places de Menin, Ath, Mons, Philippeville et Mariembourg. L'article IV demandait au Roi des Belges d'entretenir constamment les autres forteresses de la Belgique⁽⁶⁾. En s'attribuant ainsi un droit sur Philippeville et Mariembourg, anciennes forteresses du Pré-Carré français qui fermaient la dangereuse trouée de l'Oise, les Puissances exerçaient sur la Belgique

(3) Louis DE RYCKEL, *Historique de l'établissement militaire de la Belgique*, t. 1, Gand, 1907, p. 35 ; Bruxelles, Ministère des Affaires étrangères de Belgique [MAEB], Indépendance-Neutralité-Défense [IND], volume n° v, *Note sur la clause secrète du traité de 1831*, le 4 juillet 1894.

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

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

(6) L. DE RYCKEL, *Historique de l'établissement militaire*, op. cit., t. 1, p. 204.

« une sorte de suzeraineté générale »⁽⁷⁾ que la France ne pouvait accepter. En réaction, le ministre français des Affaires étrangères Sébastiani qualifia la Belgique de nation ingrate, « vassale de la Sainte-Alliance »⁽⁸⁾. Il menaça Bruxelles de sévères représailles et se dit même prêt à lancer 80.000 soldats français en Belgique pour venir réparer sur le sol belge l'affront fait à la France⁽⁹⁾.

Ces hauts cris français impressionnèrent considérablement Léopold I^{er} et son gouvernement⁽¹⁰⁾. À Bruxelles, on chercha dès lors à postposer la ratification de la convention du 15 novembre 1831 dans une ultime tentative d'obtenir des compensations pour la France... sans succès⁽¹¹⁾. En effet, la diplomatie belge était confrontée à un refus catégorique de la part de l'Angleterre. Selon le premier ministre anglais Lord Grey, il fallait absolument ratifier le traité tel qu'il était en raison précisément de l'arrière-pensée française de rentrer ultérieurement en possession des deux places belges de Philippeville et Mariembourg⁽¹²⁾. La France ne pouvait que s'incliner. La convention des forteresses fut finalement ratifiée par les Puissances signataires le 4 mai 1832. Les travaux de démolition des forteresses précitées devaient en principe débuter immédiatement et être terminés pour le 31 décembre 1833. La Belgique n'aurait pourtant de cesse que de postposer ces accords, prétextant d'abord la non-signature du traité des XXIV articles par les Pays-Bas ; arguant ensuite, après sa ratification en 1839, de la difficulté de soulever au Parlement une question aussi délicate, susceptible de réveiller à tout instant les anciennes récriminations françaises⁽¹³⁾.

(7) Selon les propres termes du premier ministre de France en Belgique le général Belliard. Jules GARSOU *Le général Belliard, premier ministre de France en Belgique (1831-1832)*, Paris, Centre d'éditions historiques et diplomatiques, 1936, p. 323.

(8) MAEB, Convention des forteresses, I, Le Hon, ministre de Belgique (Paris) à de Müelenenaere, ministre des Affaires étrangères (Bruxelles), le 16 décembre 1831.

(9) Fleury DE LANNOY, « La convention des forteresses de 1831 », dans *Revue générale*, t. 113, 1925, I, p. 456.

(10) Il faut préciser que derrière cette convention se cachait en outre une clause secrète reconduisant, en les amoindrissant fortement, les termes de la convention militaire d'Aix-la-Chapelle de 1818. Le Roi des Belges s'y engageait à se concerter avec les Cours d'Autriche, de Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie pour « toutes les mesures que réclamera la conservation de ses forteresses, toujours sous la réserve de la neutralité de la Belgique ». La Belgique craignait par-dessus tout que la France n'apprît un jour l'existence de cette clause, par exemple suite à une indiscretion diplomatique. MAEB, IND, V, *Note sur la clause secrète du traité de 1831*, le 4 juillet 1894.

(11) J. GARSOU, *Le général Belliard, op. cit.*, p. 319-331.

(12) Voir à ce sujet la correspondance échangée entre Lord Grey et son souverain Guillaume IV qui lui recommandait de ménager les susceptibilités françaises concernant Philippeville et Mariembourg. Lettre de Guillaume IV à Grey, Londres, le 26 décembre 1831 et lettre de Grey à Guillaume IV, Londres, le 27 décembre 1831, dans Théodore JUSTE, *Notes historiques et biographiques, d'après des documents inédits*, Bruxelles, Muquardt, 1871, p. 66-67.

(13) Albert-Joseph GOBLET D'ALVIELLA, *Des cinq grandes Puissances de l'Europe dans leurs rapports politiques et militaires avec la Belgique : une mission à Londres en 1831*, Bruxelles, 1863, p. 234-245.

L'abandon de la Barrière ?

Au cours des années 1850 et 1860, c'est moins sous la pression de cette convention des forteresses, devenue rapidement obsolète, qu'à l'aune des premières coupes budgétaires de l'État belge que s'effectua le démantèlement de plusieurs forteresses de l'ancienne Barrière. Aux motifs économiques s'ajoutaient également des considérations d'ordre politico-stratégique. La crainte du Second Empire couplée à la création de nombreuses routes et lignes de chemins de fer entre la France et la Belgique, engageait les Belges à reculer vers le nord leur ligne défensive⁽¹⁴⁾. Au lendemain du coup d'État bonapartiste du 2 décembre 1851, Léopold I^{er} et son ministre de la Guerre le lieutenant-général Anoul profitèrent du climat international tendu pour débloquer des budgets en faveur de l'amélioration des fortifications d'Anvers. La place avait en effet été désignée depuis la commission militaire de 1848 comme le « réduit national » de la Belgique, susceptible en cas d'invasion d'abriter le Gouvernement et l'armée de campagne en retraite⁽¹⁵⁾. Toutefois, les travaux réalisés en 1852 étaient notamment insuffisants et en appelaient beaucoup d'autres. À partir de ce moment, le Parlement belge et les milieux militaires se divisèrent sur le degré d'extension à donner à ces améliorations : fallait-il doter la métropole commerciale d'une petite enceinte – au risque d'étouffer rapidement le développement économique de la ville – ou d'une grande enceinte – au risque de constituer un camp retranché démesuré, sans rapport avec les moyens et les effectifs de l'armée belge⁽¹⁶⁾ ? Les parlementaires réclamaient par ailleurs que l'extension très coûteuse d'Anvers eût comme corollaire obligatoire le démantèlement de la plupart des places fortes encore en activité. Après plusieurs années de débats mouvementés, les votes du 19 août⁽¹⁷⁾ et du 6 septembre 1859⁽¹⁸⁾ avalisèrent le projet de Grande Enceinte élaboré par l'officier du Génie Henri-Alexis Brialmont, qui serait bientôt internationalement reconnu pour ses idées novatrices en matière de poliorcéétique. Dans un exposé commentant le nouveau système sur le point d'être voté, le ministre de la Guerre le lieutenant-général Chazal déclarait : « Lorsque les démolitions reconnues indispensables seront terminées, notre système permanent de défense se composera : 1° D'une grande position stratégique pouvant servir à l'armée de base d'opération et de point de refuge en cas de revers. 2° Des places de

(14) Plusieurs commissions militaires statuèrent sur le sort des forteresses belges : les commissions de 1847-1848, 1851-1852, 1853, 1856 et 1859. Nous faisons le point sur le travail de ces commissions dans notre thèse, Christophe BECHET, *Traverser la Belgique ? De l'Indépendance au Plan Schlieffen (1839-1905)*, thèse de doctorat en Histoire, inédit, ULG, 2012, p. 380-418.

(15) Jean STENGERS, « Léopold I^{er} et la France au lendemain du coup d'État du 2 décembre », dans *Les relations franco-belges de 1830 à 1934. Actes du colloque de Metz, 15 et 16 novembre 1974*, Metz, 1975, p. 58.

(16) Le premier à être sceptique sur le projet pharaonique de Grande Enceinte était le roi Léopold I^{er} lui-même. A. DE LANNOY, « Le roi Léopold I^{er} et la défense nationale. L'organisation de l'Armée et la question des fortifications d'Anvers », dans *Revue belge d'Histoire militaire*, t. 24, 1981, 2, p. 129-148.

(17) *Annales Parlementaires*, Chambre [APC], 19 août 1859, p. 187.

(18) *Annales Parlementaires*, Sénat [APS], 6 septembre 1859, p. 49.

Diest et de Termonde couvrant la ligne du Rupel, du Demer, de la Dyle et de la Nèthe et de quelques autres places qui nous assureront le libre passage et la défense de nos deux grands fleuves »⁽¹⁹⁾.

Le fait de ne pas mentionner explicitement les fortifications à démolir sur l'Escaut et la Meuse était politiquement très habile sur le moment mais promettait des débats passionnés à l'avenir lorsque se poserait la question inévitable des améliorations à apporter aux autres forteresses non démantelées. Aux yeux de certains commentateurs, le choix d'Anvers comme grand réduit national signifiait à terme la concentration absolue de la défense belge dans le coude de l'Escaut et l'abandon des autres places fortes du pays, notamment des citadelles de la Meuse (Liège, Huy et Namur) devenues rapidement obsolètes suite aux progrès foudroyants de l'artillerie rayée. Ainsi, dès l'hiver 1866-1867, les implications du nouveau système défensif belge dit « de concentration » furent discutées au sein de la commission chargée de statuer sur l'organisation militaire du pays. Diverses interrogations furent soulevées : le principe de concentration ne risquait-il pas d'être interprété par la population et les alliés éventuels comme un abandon du reste du pays ? L'armée de campagne n'hésiterait-elle pas désormais à s'éloigner des murs protecteurs d'Anvers, au point de renoncer par exemple à suivre les opérations d'une armée alliée qui viendrait au secours de la Belgique ? Il apparaissait en effet que la garde de la Grande Enceinte et surtout des forts détachés – de 2,5 à 4,5 kilomètres des murs de la ville – réclamait des effectifs considérables. Les troupes de forteresses y suffiraient-elles ? La réforme de 1868 fixa l'effectif nécessaire de l'armée sur pied de guerre à 100.000 hommes auxquels devaient s'ajouter 30.000 autres dits de « réserve nationale ». Or, 55.000 de ces hommes étaient assignés à la seule garde d'Anvers. Quant à la réserve, elle ne fut organisée que dans les années 1880. *De facto*, en temps de guerre, l'armée de campagne ne pourrait jamais rompre totalement ses communications avec le camp retranché d'Anvers, au risque de gravement compromettre sa sécurité et la capacité de résistance de l'ultime refuge du Gouvernement. Ajoutons que le cordon ombilical entre la grande position fortifiée et l'armée de campagne devrait d'autant plus être maintenu qu'Anvers abriterait désormais les principaux dépôts de vivres et de munitions du pays⁽²⁰⁾.

Une nouvelle Barrière sur la Meuse

Durant la guerre de 1870, après quelques tergiversations au sein du Haut commandement, le Roi Léopold II prit la décision de déployer son armée d'observation à l'extrême sud de la province de Luxembourg et dans l'entre-

(19) APC, 17 août 1859, p. 137.

(20) Procès-verbaux des séances de la commission instituée par arrêté royal du 19 décembre 1866, n° 362, pour examiner si l'organisation actuelle de l'armée répond aux nécessités de la défense nationale, Bruxelles, 1867 ; Mémoires du Lieutenant Général Baron de Ryckel, Sous-chef d'État-major de l'Armée Belge en 1914 puis chef de la Mission militaire belge au Grand Quartier Général des Armées impériales de Russie, Paris, Librairie Chapelot ; Bruxelles, Notre Pays, 1920, p. 62-67.

Sambre-et-Meuse, afin d'y surveiller les frontières menacées par les combats franco-allemands. Le rôle des troupes belges se limita alors à désarmer et interner tous les soldats étrangers pénétrant en uniforme sur le territoire national pendant et après les combats meurtriers de Sedan (1^{er} septembre 1870). Même si l'opération fut réalisée sans rencontrer d'obstacles majeurs, l'armée belge avait néanmoins couru le risque d'être coupée de sa base anversoise, en s'aventurant aussi loin du coude de l'Escaut⁽²¹⁾. La décision audacieuse de Léopold II était due en partie à la pression de son ministre des Affaires étrangères le baron d'Anethan qui estimait que la Belgique était acculée à ce choix en raison de son statut international : une position d'attente de l'armée au centre du pays aurait créé dans les Ardennes belges un *vacuum* trop tentant pour les deux adversaires. Il s'agissait moins en l'occurrence de se protéger d'un potentiel envahisseur que d'interdire aux belligérants l'usage des voies de communication nationales à des fins militaires. Géopolitiquement, la Belgique devait prouver qu'elle demeurait bien une Barrière militaire entre la France et l'Allemagne, malgré le démantèlement d'un grand nombre de ses anciennes forteresses⁽²²⁾.

Une autre leçon du premier conflit franco-allemand était d'avoir mis en lumière le manque de points d'appui fortifiés pour l'armée belge lorsqu'elle devait s'aventurer loin d'Anvers, par exemple sur la rive gauche de la Meuse. Afin de conserver en toutes circonstances la maîtrise du fleuve, il paraissait indispensable de sécuriser davantage les ponts qui permettaient le passage d'une rive à l'autre. C'est pourquoi, dès la sortie du conflit, l'inspecteur général des Fortifications et du Corps du Génie Henri-Alexis Brialmont, le concepteur de la Grande Enceinte d'Anvers, commença à travailler sur l'idée de moderniser les antiques positions de Liège et de Namur. Dans un ouvrage anonyme paru en 1874 qui traitait de la situation politique et militaire des petits États, Brialmont annonça dans sa conclusion les grands chantiers qu'il restait à réaliser en Belgique pour compléter le système de défense nationale. Après s'être étendu sur les nombreux travaux complémentaires à réaliser dans le tonneau des Danaïdes anversois, Brialmont glissa subrepticement un passage ô combien révélateur sur la ligne de la Meuse : « Après avoir pourvu à la défense extérieure d'Anvers, le Gouvernement devra demander des fonds pour compléter et améliorer les fortifications de Namur et de Liège, deux places qui, dans une future guerre entre la France et l'Allemagne, pourraient avoir un rôle important à jouer. Dans leur état actuel, l'une et l'autre seraient complètement insuffisantes ; or, les puissances qui viendront à notre secours, en cas de violation du territoire, ont le droit de demander que nous nous mettions en mesure de défendre efficacement les deux principaux débouchés

(21) Georges HAUTECLER, « Léopold II, commandant en chef de l'armée belge mobilisée en 1870 », dans *Revue internationale d'Histoire militaire*, t. 24, 1965, p. 439-453 ; Philippe RAXHON, « Léopold II, un roi déterminé face à la guerre franco-allemande de 1870 », dans Vincent DUIARDIN, Valérie ROSOUX & Tanguy DE WILDE, éds, *Léopold II. Entre génie et gêne. Politique étrangère et colonisation*, Bruxelles, Racine, 2009, p. 105-125.

(22) La correspondance échangée entre le baron d'Anethan et le ministre de la Guerre le lieutenant-général Guillaume — envoyée en copie à Léopold II — est révélatrice de l'influence du ministre des Affaires étrangères dans le choix de se positionner dans le sud de la province de Luxembourg. Bruxelles, Musée Royal de l'Armée [MRA], Fonds 1870-1871, boîte n° 93 : Ministère de la Guerre, correspondance.

de la Meuse et les nœuds des grandes voies de communication entre la France et l'Allemagne »⁽²³⁾.

Le projet des « forts de la Meuse », à l'étude au cours des années 1870, ne fut pas directement inscrit à l'agenda parlementaire. Il fut d'abord mis sous le boisseau par Brialmont qui jugeait prioritaire l agrandissement du camp retranché d'Anvers dans l'ordre des dépenses militaires à faire voter par les Chambres⁽²⁴⁾. Mais en 1880, un incident parlementaire révéla subitement le pot-aux-roses. Pendant les débats relatifs au budget du ministère des Travaux publics, la construction de nouveaux ponts sur la Meuse fut contestée par le ministre de la Guerre le lieutenant-général Liagre. Ce dernier se justifia devant la Chambre en se retranchant non seulement derrière l'expertise de Brialmont mais en invoquant également des projets de nouvelles fortifications à établir à Liège et à Namur⁽²⁵⁾. L'opposition catholique réagit immédiatement à cette annonce inattendue⁽²⁶⁾. Le Gouvernement libéral lui-même fut sérieusement déstabilisé puisque le Chef de Cabinet (Premier ministre), Frère-Orban, n'hésita pas à manifester ouvertement sa désapprobation suite à l'indiscrétion de son ministre. Il était persuadé que l'incident était volontaire ; que le ministre de la Guerre avait fait préalablement l'objet de pressions de la part de Léopold II et Brialmont pour l'engager à mettre le Gouvernement devant le fait accompli. Frère-Orban refusa par conséquent de céder à ce qu'il considérait comme un chantage et tint bon face au monarque qui le pressait pourtant de présenter le projet aux Chambres⁽²⁷⁾. Liagre fut obligé de démissionner. De retour dans l'opposition en 1884, Frère-Orban se positionnerait désormais comme un opposant acharné des fortifications de la Meuse. Par ailleurs, le refus de Frère-Orban d'obtempérer aux initiatives royales et à l'expertise du Génie militaire ne reposait pas uniquement sur ce seul malentendu parlementaire. Frère-Orban interpréta aussi ces nouveaux travaux sur la Meuse comme le « renversement du système admis en 1859. On dira que l'on aurait trompé les Chambres et le pays si l'on devait aujourd'hui fortifier la Meuse après avoir démontré naguère qu'avec le système nouveau, ces fortifications étaient inutiles. Le Génie militaire aussi changeant et aussi inconsistant ne saurait inspirer aucune confiance au pays »⁽²⁸⁾.

Le cabinet catholique d'Auguste Beernaert, qui succéda le 26 octobre 1884 au Gouvernement libéral, ne fut pas plus pressé que le précédent d'endosser la responsabilité de ce dossier empoisonné. Il fallut attendre la crise franco-allemande de 1886-1887 pour que le Roi se saisît de l'occasion qui lui était offerte d'appeler à nouveau l'attention de ses ministres sur le

(23) [Alexis BRIALMONT], *Situation politique et militaire des petits États et particulièrement de la Belgique*, Bruxelles, Lebègue, 1874, p. 105.

(24) Brialmont expliquerait plus tard son singulier stratagème au ministre de la Guerre. MRA, Fonds Moscou, 1841, Brialmont au lieutenant-général Gratry, ministre de la Guerre, Bruxelles, le 8 décembre 1881.

(25) APC, 9 avril 1880, p. 806-807.

(26) APC, 16 avril 1880, p. 865-872.

(27) Lettre de Frère-Orban à Léopold II, Bruxelles, le 11 avril 1880, dans Nadine LUBELSKI-BERNARD, *Léopold II et le cabinet Frère-Orban (1878-1884). Correspondance entre le Roi et ses ministres*, Louvain-Bruxelles, Nauwelaerts, 1983 (CIHC, cahiers n° 95 et n° 96), t. 1, doc. n° 49, p. 131-135.

(28) *Ibid.*, p. 134.

caractère incomplet du système défensif belge⁽²⁹⁾. Cette fois, la volonté royale triompha. Après bien des palabres, le 14 juin 1887, la Chambre des représentants vota la construction des forts par 80 voix contre 41⁽³⁰⁾. Au Sénat, les débats se clôturèrent le 24 juin 1887 par un vote positif⁽³¹⁾. Les villes de Liège et de Namur seraient entourées sur leurs hauteurs environnantes par une ceinture de forts détachés comptant respectivement pour chacune douze et neuf ouvrages. Dans la mesure où les tirs des forts se croiseraient entre eux, le principe de l'enceinte avait été abandonné⁽³²⁾. Entre l'incident parlementaire de 1880 et l'été 1887, Brialmont n'était pas resté inactif. En infatigable polygraphe, l'ingénieur militaire avait cherché à créer un courant d'opinion favorable en publiant brochures et articles militaires qui faisaient l'apologie des forts de la Meuse. Durant sa campagne, il trouva un soutien de poids en la personne d'Émile Banning, haut fonctionnaire aux Affaires étrangères⁽³³⁾. Les arguments avancés dans les travaux de Brialmont et Banning permettent de cerner l'image forgée à cette époque en Belgique d'une « frontière militaire idéale » entre Meuse et Rhin.

Brialmont s'exprimait avant tout en stratégè. Selon lui, depuis l'achèvement des fortifications du général Séré de Rivières côté français et l'amélioration du pôle Metz-Thionville côté allemand, la tentation serait grande pour les belligérants de se servir de la Meuse comme ligne de communication : « Une ligne d'étapes se compose généralement aujourd'hui, d'une voie ferrée et d'une ou de deux routes ordinaires. Dans le cas présent, elle serait formée par le chemin de fer qui passe à Liège et à Namur et par les chaussées qui longent, l'une la rive droite, l'autre la rive gauche du fleuve. (...) La base secondaire d'une armée française en marche vers le Bas-Rhin, ou d'une armée allemande se portant sur la frontière Nord de la France, serait la ligne de la Meuse avec ses points fortifiés. Il est donc de la plus haute importance que Liège et Namur puissent opposer une longue résistance à l'ennemi, d'abord pour entraver la marche de ses colonnes, ensuite pour retarder le plus possible l'organisation de sa ligne d'étapes et de sa base secondaire »⁽³⁴⁾. En l'occurrence, la Meuse était perçue comme un couloir, une voie de passage incontournable dont les Belges devaient verrouiller l'accès, surtout à Liège et à Namur. Ces verrous pourraient d'autre part servir de points d'appui ou de pivots de manœuvre, « soit que l'armée belge dût opérer isolément sur les communications d'une armée allemande ou d'une armée française traversant

(29) Lettre de Léopold II à Beernaert, le 17 janvier 1887, dans Édouard VAN DER SMISSSEN, *Léopold II et Beernaert d'après leur correspondance inédite de 1884 à 1894*, I : *Fondation de l'État du Congo. Défense de la Meuse*, Bruxelles, Goemaere, 1920, p. 158.

(30) *APC*, 14 juin 1887, p. 1367-1369.

(31) *APS*, 24 juin 1887, p. 466.

(32) Pour une description détaillée des forts de la Meuse, voir Francis BALACE, « Description détaillée des forts de la Meuse en 1914 », dans *Liège, 1000 ans de fortifications militaires*, Liège, Centre liégeois d'Histoire et d'Archéologie militaires [CLHAM], 1980, p. 75-105 ; André GANY, « Construction des forts de la Meuse de l'époque Brialmont (1888-1891) », dans *Bulletin du CLHAM*, t. 3, fasc. 3, juillet-septembre 1986.

(33) Herman VAN DER LINDEN, « Banning (Émile) », dans *Biographie nationale*, t. 29, Bruxelles, Bruylants, 1956, col. 186-200.

(34) Alexis BRALMONT, *Situation militaire de la Belgique. Travaux de défense de la Meuse*, Bruxelles, Guyot-Muquardt, 1882, p. 241-242.

le pays, soit qu'elle eût à combattre directement une de ces armées avec le concours d'une partie des forces du belligérant qui aurait respecté notre neutralité »⁽³⁵⁾. La Meuse était donc susceptible de constituer un pôle de résistance où se réuniraient les armées venues au secours de la neutralité belge. Afin de ne pas concentrer entièrement la logistique à Anvers, il s'agirait aussi de constituer à Liège et à Namur des dépôts de vivres et de munitions à l'abri des attaques de l'ennemi⁽³⁶⁾.

Émile Banning, séduit par les vues stratégiques de Brialmont, entendait les justifier sur le terrain politique. D'après ses notes éditées à titre posthume par Jean Stengers, Banning parvint à convaincre l'ingénieur militaire de concevoir un plan de défense agrandi afin d'offrir « une garantie plus complète de sécurité pour les villes de Liège et de Namur »⁽³⁷⁾. En effet, le premier projet de Brialmont était très minimalistre. Il prévoyait à Liège : des forts à Beyne-Heusay et Saint-Gilles ; des fortins à Ans, Sainte-Walburge et Jupille ; des redoutes à Coronmeuse et au Thier à Liège ; l'amélioration de la citadelle et de la Chartreuse. À Namur, le plan était encore plus simple, il prévoyait : la transformation de la citadelle, un nouveau fort à l'emplacement des lunettes 1 et 2 et un fortin à Bouges⁽³⁸⁾. Un tel programme risquait d'être sévèrement jugé par les parlementaires belges car la défense était trop rapprochée des deux villes pour les mettre sérieusement à l'abri d'un bombardement. Après avoir obtenu l'aval de Brialmont, Banning chercha ensuite à convaincre Frère-Orban du bien-fondé du projet remanié. Le Chef de Cabinet l'engagea à mettre ses vues par écrits. C'est ainsi que la première mouture de ses *Considérations politiques sur la défense de la Meuse*⁽³⁹⁾ fut achevée en mars 1882. Ce document non publié à l'époque fut soumis aux membres du cabinet libéral. Ce dernier délibéra mais décida de ne pas y donner suite. Le mémoire confidentiel fut toutefois amendé et réutilisé en 1886-1887. Il fut alors distribué aux principaux leaders politiques et joua, d'après

(35) *Ibid.*, p. 242.

(36) *Ibid.* Dans ses considérations sur la Meuse, Brialmont oubliait ou feignait d'ignorer un écueil important sur le plan diplomatique. Si les belligérants manifestaient en même temps le désir de traverser la Belgique, comment déterminer l'ami de l'ennemi ? Et le « secours » de la Puissance amie ne risquait-il pas de se transformer après guerre en une encombrante occupation ? Cette problématique de l'armée de secours serait très sérieusement étudiée en 1911 par le ministère des Affaires étrangères, à l'occasion de la crise d'Agadir. Le directeur politique Léon Arendt arriverait aux conclusions suivantes : un accord préalable devrait impérativement précéder l'entrée des garants sur le sol belge ; les forteresses resteraient en toutes circonstances sous le contrôle de l'armée nationale. Sur ce sujet voir l'article exhaustif de Henri HAAG, « Le mémoire de Léon Arendt et les Conseils des ministres d'août 1914 », dans *Bulletin de la Commission royale d'Histoire*, t. 174, 2008, p. 167-257.

(37) Jean STENGERS, *Textes inédits d'Émile Banning*, Bruxelles, Académie royale des Sciences coloniales, Classe des Sciences morales et politiques, 1955, p. 38.

(38) MRA, Fonds Moscou, 1841, Brialmont au ministre de la Guerre, le lieutenant-général Liagre, Bruxelles, le 23 mars 1880.

(39) Émile BANNING, *Considérations politiques sur la défense de la Meuse*. Préface de Historicus, Bruxelles-Paris, G. Van Oest, 1918 (mémoire officieux rédigé entre 1882 et 1886).

Banning, un rôle non négligeable dans la conversion d'Auguste Beernaert au projet⁽⁴⁰⁾.

Le mémoire du haut fonctionnaire inscrivait le rôle de la Meuse dans la Grande Politique européenne. Un chapitre entier était ainsi consacré à l'histoire de la frontière de la Meuse et aux conséquences possibles d'une guerre future pour celle-ci : « Les territoires qui s'étendent entre la Meuse et le Rhin sont depuis des siècles et resteront très longtemps encore l'objet d'appétits invétérés, de compétitions sanglantes. Occupés par des populations mixtes sous le rapport de la race, de la langue, des institutions et des moeurs, ils ont passé par les dominations les plus diverses et souffert des mutilations fréquentes. Les lignes de frontière qui les coupent sont entièrement artificielles ; elles ne correspondent pas à des groupes nationaux non plus qu'à des déterminations géographiques ou historiques »⁽⁴¹⁾. Premier constat de Banning, la frontière orientale de la Belgique n'était ni naturelle au sens militaire du terme, ni nationale au sens identitaire du terme. Le haut fonctionnaire se montrait en réalité très insatisfait du tracé de la frontière belgo-allemande. Il craignait par-dessus tout que l'objectif futur de l'Allemagne ne fût la possession de la rive droite de la Meuse, à l'instar des appétits prussiens à la chute du Premier Empire. À ce propos, il prenait l'histoire à témoin en rappelant le Congrès d'Aix-la-Chapelle de 1818 et sa convention des forteresses qui permettait à la Prusse d'occuper les places de la Meuse dès le *casus foederis* déclaré avec la France⁽⁴²⁾. Même s'il se méfiait de la politique française à l'égard de la Belgique, il paraît évident à la lecture de Banning qu'il soutenait surtout le projet Brialmont parce que dans son esprit, il dissuaderait l'Allemagne de faire de la Meuse une frontière allemande et pérenniseraient la présence belge sur le fleuve.

La critique des traités constitutifs de la Belgique et de ses frontières était également récurrente chez Banning. Ainsi, le haut fonctionnaire regrettait-il amèrement le traité des XXIV articles qui consacrait définitivement la perte du Limbourg hollandais et du Grand-Duché de Luxembourg. L'annexion de ces territoires et la constitution d'une « Grande Belgique »⁽⁴³⁾ auraient permis selon lui d'éloigner davantage les ambitions allemandes de la frontière mosane. Banning justifiait sa germanophobie par le fait que le nouveau Reich allemand était depuis 1870 la première Puissance du continent, donc la plus dangereuse de toutes pour les petits États : « Le courant français vers le Rhin

(40) Marcel WALRAET, *Émile Banning, un grand Belge (1836-1898)*, Bruxelles, Office de Publicité, ancien établissement J. Lebègue, 1945, p. 64-69 ; J. STENGERS, *Textes inédits*, op. cit., p. 38-39 ; N. LUBELSKI-BERNARD, *Léopold II et le cabinet Frère-Orban (1878-1884)*, op. cit., t. 2, p. 892-893.

(41) É. BANNING, *Considérations politiques*, op. cit., p. 74.

(42) *Ibid.*, p. 79-82.

(43) Voir à ce sujet son mémoire rédigé en 1866 : Émile BANNING, *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. Notons la préface rédigée par Pierre Nothomb. Les idées politiques de Banning constituaient en effet une source d'inspiration majeure pour le fondateur du Comité de Politique nationale. Sur le sujet voir entre autres la contribution de Christoph Brüll dans le présent volume et le colloque *Pierre Nothomb et le nationalisme belge de 1914 à 1930*, Arlon, Académie Luxembourgeoise, 1980 (Cahiers de l'Académie Luxembourgeoise, nouvelle série, n° 8).

a fait place à un courant germanique vers la Meuse. Dans leur répartition actuelle entre l'Allemagne, la Hollande, la Belgique, le Luxembourg et la France, les territoires compris entre le Rhin et la Meuse demeurent litigieux malgré les traités, par la force des choses et la puissance des intérêts ; mais la pression, venue si longtemps de l'Ouest, s'exerce maintenant du côté opposé. L'hégémonie du continent a passé en d'autres mains ; la Confédération germanique, constituée seulement pour la défense, a fait place à l'Empire d'Allemagne, gouverné par une dynastie conquérante »⁽⁴⁴⁾.

Ce genre de discours germanophobe était plutôt surprenant de la part d'un fonctionnaire qui jouissait d'une certaine aura intellectuelle auprès des membres de son département. Il se démarquait en tous les cas nettement de la politique étrangère belge classique, laquelle cherchait sagement un équilibre proportionné entre la France et l'Allemagne⁽⁴⁵⁾. Dans sa campagne de soutien à Brialmont, Émile Banning bénéficiait de l'appui discret de la Cour via le ministre de la Maison du Roi Jules Van Praet. Ce dernier encouragea plusieurs fois le fonctionnaire à user de tout son crédit auprès de Frère-Orban pour le faire changer d'avis⁽⁴⁶⁾. Est-ce à dire que l'on partageait au Palais de Laeken des craintes similaires à l'égard de l'impérialisme allemand ? Nous ne le pensons pas. En l'occurrence, tout était affaire d'opportunité. Lorsque Léopold II écrivit au catholique Auguste Beernaert en janvier 1887 pour l'encourager à présenter le projet de fortifications à la Chambre, il le fit dans une perspective beaucoup plus neutre : « Nous devons empêcher qu'on puisse sans coup férir traverser avec des armées la Belgique. Ne pas le faire serait un véritable suicide, ce serait redevenir le champ de bataille de la France et de l'Allemagne et aider au démembrément du pays. Il importe d'agir sans perte de temps. Ces travaux militaires donneraient de l'occupation à un grand nombre d'ouvriers »⁽⁴⁷⁾. Dans cette lettre, c'est bien la logique d'une « Barrière » à ériger entre la France et l'Allemagne qui anime les conseils du roi. Au passage, le souverain belge glisse habilement sur la question sociale pour obtenir l'assentiment du Chef de Cabinet qui se laissera finalement convaincre.

Le projet gouvernemental présenté ensuite au Parlement fut particulièrement « lissé ». Afin de rassurer l'opinion, l'accent fut mis sur le caractère dissuasif des fortifications. Elles seraient construites mais, disait-on, il était fort probable que l'on ne s'en servirait jamais puisque ni la France ni l'Allemagne ne se risqueraient à distraire une partie de leurs forces contre la

(44) É. BANNING, *Considérations politiques*, op. cit., p. 84.

(45) Il n'est pas impossible que ces opinions aient été moins appréciées par le Secrétaire général aux Affaires étrangères le baron Lambermont et qu'elles aient justifié en 1896 – en sus du désaccord de Banning avec la politique de Léopold II dans l'administration de l'État indépendant du Congo – le choix de Léon Arendt comme nouveau directeur général de la Politique, en dépit de la plus grande ancienneté d'Émile Banning. Voir la note n° 19 dans H. HAAG, « Le mémoire de Léon Arendt », op. cit., p. 174.

(46) J. STENGERS, *Textes inédits*, op. cit., p. 39.

(47) Lettre de Léopold II à Beernaert, le 17 janvier 1887, dans Édouard VAN DER SMISSSEN, *Léopold II et Beernaert d'après leur correspondance inédite*, t. 1, op. cit., p. 158.

nouvelle Barrière belge⁽⁴⁸⁾. À ceux qui déclaraient que les forts de Liège, de Namur et de Huy pourraient être tournés de diverses manières, le lieutenant-général Pontus expliquait à la Chambre le 7 juin 1887 que les autres ponts qui franchissaient la Meuse aboutissaient à des routes d'intérêt secondaire. L'argument était peu recevable au vu de la densité du réseau routier belge qui offrait en réalité de nombreux itinéraires parfaitement carrossables aux armées traversant le territoire⁽⁴⁹⁾. Enfin, à ceux qui lui rétorquaient que les belligérants pourraient avoir l'idée de contourner Liège par la trouée du Limbourg, Pontus déclara : « Il est vrai que des ponts plus importants, ceux de Maestricht, de Ruremonde et de Venloo, permettent de tourner Liège par le Nord ; mais vous le savez, Messieurs, une armée ennemie ne pourrait s'en servir sans violer le territoire hollandais et sans augmenter le nombre de ses adversaires »⁽⁵⁰⁾. Le ministre de la Guerre faisait ici un véritable « coup de bluff » devant les parlementaires car il n'avait acquis aucune certitude à l'époque concernant la volonté néerlandaise de défendre le Limbourg. Les pourparlers engagés en 1887 entre Bruxelles et La Haye indiquaient bien que les Pays-Bas n'entendaient pas nécessairement lier leur défense avec celle de la Belgique. Il était par conséquent tout à fait possible que la poche de Maastricht ne serait pas défendue⁽⁵¹⁾.

Commentaires des Puissances sur les fortifications de la Meuse

Le discours officiel belge annonçant la constitution d'une barrière efficace, dissuasive et neutre sur la Meuse avait-il convaincu les observateurs extérieurs ? Publiquement, beaucoup de diplomates étrangers saluaient la volonté belge d'améliorer sa sécurité. De façon plus discrète, les commentateurs militaires français, allemands et anglais ne se gênaient pas pour critiquer la nouvelle politique de défense belge. Les milieux politiques et militaires français étaient à ce point soupçonneux à l'égard de la Belgique qu'ils subodoraient un double jeu de la part de Brialmont. Aux yeux de l'attaché militaire français en poste à Bruxelles, il était étrange que cet officier belge réputé très germanophile se laissât subitement aller à parler d'un danger allemand à côté du danger français : « Mais la partie toute nouvelle, et qui fait surtout pour moi l'intérêt du livre [de Brialmont], est celle où le général admet, et

(48) *Documents Parlementaires*, Chambre des Représentants, doc n° 89, 8 février 1887, budget des recettes et dépenses extraordinaires pour l'exercice 1887 ; doc. n° 153, Rapport fait au nom de la section centrale sur les crédits demandés pour le ministère de la Guerre, par M. de Bruyn, 5 mai 1887.

(49) Le dynamitage éventuel des ponts extérieurs au rayon myriamétrique des forts sera d'ailleurs intégré par la suite au plan de mobilisation générale. Sur la problématique des ponts de la Meuse, voir Chr. BÊCHET, *Traverser la Belgique ?, op. cit.*, p. 783-815.

(50) *APC*, 7 juin 1887, p. 1290.

(51) Voir la correspondance échangée entre Bruxelles et La Haye en janvier-février 1887. Julius WOLTRING, *Bescheiden betreffende de buitenlandse politiek van Nederland 1848-1919. Tweede Periode : 1871-1898*, Vierde deel : 1886-1890, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1962 (Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote Serie, 126) ; MAEB, IND, volume n° III.

démontre, que l'Allemagne pourrait bien être tentée de violer la neutralité du Luxembourg et celle de la Belgique. C'est la première fois que pareille supposition est publiquement avouée, et, pour que le général l'ait risquée, il faut que la résistance à ses projets l'ait bien exaspéré (...) Il sera curieux, et il pourra être profitable, d'étudier les réponses faites au-delà du Rhin à la suite du peu de succès de tant de déclarations hypocrites »⁽⁵²⁾. Qui plus est, le climat de suspicion en France allait être alimenté dès 1888 par une campagne de presse contre les forts de la Meuse. Durant les deux années qui suivirent le vote des Chambres belges, Foucault de Mondion, un espion français à la solde du général Boulanger, rédigea des attaques virulentes contre la politique défensive de Léopold II et de son Gouvernement. Avec l'aide matérielle de la *Nouvelle Revue* de Juliette Adam, Foucault de Mondion accusait la Belgique d'avoir pactisé secrètement avec l'Allemagne. Parmi les actions d'éclat de l'espion français figurait le vol du mémoire secret de Banning sur la défense de la Meuse à l'aide d'un complice, Georges Nieter, travaillant comme fonctionnaire au sein du cabinet du ministre belge de l'Intérieur Thonissen. En citant des extraits de ce document confidentiel hors de leur contexte ou en travestissant certains passages relatifs à l'ancienne convention des forteresses, Juliette Adam aidée dans sa rédaction par Foucault de Mondion, affirmait entre autres qu'en cas de guerre franco-allemande, les fortifications de la Meuse seraient instantanément livrées à l'Allemagne⁽⁵³⁾.

En Allemagne aussi, on suspectait le caractère orienté des fortifications de la Meuse mais en raison d'une réalité plus palpable : l'absence totale de forteresses belges le long de la frontière française. Ainsi, l'ambassadeur belge à Berlin le Baron Greindl rapporta en novembre 1888 les propos tenus par le Baron von Holstein, haut fonctionnaire bien informé à l'*Auswärtiges Amt* et future éminence grise de la politique étrangère allemande : « Les Français, qui, dans tous les cas, auraient l'avance, ne pourraient-ils pas se rendre maîtres de vos forts et s'en servir contre les armées allemandes et belges réunies ? »⁽⁵⁴⁾ Dans les notes conservées du général Alfred von Schlieffen, nous décelons dès l'achèvement des forts de la Meuse en 1892 un jugement de valeur similaire à leur égard : « [La Meuse a été fortifiée] naturellement contre les deux voisins, mais plus majoritairement contre l'Allemagne »⁽⁵⁵⁾.

Enfin, les nouvelles fortifications belges inquiétaient même les Anglais. Un officier attaché au département des renseignements du *War Office*, le

(52) Vincennes, Service historique de la Défense/Département Armée de Terre [SHD/DAT], 7N 1152, de Serres (Bruxelles) au ministre de la Guerre Camponen (Paris), le 15 janvier 1882.

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

(54) MAEB, IND, volume n° IV, Greindl (Berlin) au ministre des Affaires étrangères le Prince de Caraman-Chimay (Bruxelles), le 27 novembre 1888.

(55) Friedrich VON BOETTICHER (Generalmajor), « Der Lehrmeister des neuzeitlichen Krieges », dans Friedrich VON COCHENHAUSEN (Generalleutnant a. D.), éd., *Von Scharnhorst zu Schlieffen (1806-1906), hundert Jahre preußisch-deutscher Generalstab. Auf Veranlassung des Reichswehrministeriums bearbeitet von aktiven und ehemaligen Offizieren des Reichsheeres*, Berlin, Mittler und Sohn, 1933, p. 264.

major George Sydenham Clarke⁽⁵⁶⁾, fut envoyé en 1890 sur le continent en qualité d'expert⁽⁵⁷⁾. Le rapport de Clarke au retour fut très négatif. L'officier britannique ne comprenait pas que les intervalles entre les forts belges fussent si importants alors que les multiples vallons jouxtant les contreforts de la Meuse réclamaient au contraire des ouvrages plus rapprochés les uns des autres afin de contrôler tous les replis du terrain. Il soulignait par ailleurs que l'armée belge était insuffisamment dotée en effectifs pour se permettre à la fois de défendre ses forts et de constituer une armée de campagne digne de ce nom. En raison des faiblesses patentées à ses yeux des nouvelles fortifications, l'officier britannique pensait même que la Belgique s'exposait encore plus qu'auparavant à un coup de main de la part de la France ou de l'Allemagne. Ces nations seraient désormais trop désireuses de s'emparer de la précieuse ligne de la Meuse, pourvue d'ouvrages modernes... mais non d'hommes pour les défendre efficacement. Clarke confiait néanmoins à ses supérieurs qu'il craignait davantage une extension territoriale allemande qu'un danger d'invasion française. L'Allemagne, poursuivait Clarke, n'avait-elle pas encore récemment démontré ses désirs expansionnistes vis-à-vis du Congo : « L'absorption de la Belgique donnerait à l'Empire le plus grand port commercial du continent [Anvers] avec une large bande de territoire à travers l'Afrique depuis l'Océan Indien jusqu'à l'Atlantique [Congo]. Les fortifications de la Meuse, même si elles sont incapables de jouer le rôle que seuls leurs avocats semblent vouloir leur donner, s'avèrent posséder une valeur politico-militaire d'une tout autre nature »⁽⁵⁸⁾.

Parce que le rapport de Clarke ne se cantonnait pas uniquement à des considérations techniques mais qu'il abordait largement des questions de Grande Stratégie, il suscita dans le courant du mois de novembre 1890 trois pages de commentaires tapuscrits rédigés par le directeur du *military intelligence* le lieutenant général H. Brackenbury, lequel concluait gravement ses réflexions en affirmant que le rôle « d'un ou deux corps d'armée anglais » envoyés sur le continent ne pourrait plus se limiter à l'occupation du port d'Anvers mais que de « hauts motifs » appelleraient désormais

(56) La carrière de Clarke par la suite est intéressante. En 1892 il est secrétaire du *Colonial Defence Committee*. De 1901 à 1903 et de 1907 à 1913, il est gouverneur de l'État de Victoria en Australie. Surtout, de 1904 à 1907 il est secrétaire du *Committee of Imperial Defence* instauré juste après la guerre Anglo-Boer. Ce sous-comité du Gouvernement britannique avait un pouvoir décisionnel très important en matière de politique militaire. M.N. LETTICE, « Clarke, Sir George Sydenham (1848-1933) », dans *Australian Dictionary of Biography*, National Centre of Biography, Australian National University, [en ligne] <http://adb.anu.edu.au/biography/clarke-sir-george-sydenham-5669/text9573>, (page consultée le 15 novembre 2012).

(57) George Sydenham Clarke, First Baron Sydenham of Combe (1848-1933) était l'auteur d'un livre récent sur l'art de la fortification dans lequel il s'employait à prouver que les ouvrages fortifiés n'ont d'intérêt que s'ils sont employés de façon complémentaire avec l'armée de campagne. George Sydenham CLARKE, *Fortification. Its Past Achievements, Recent Development and Future Progress*, Londres, John Murray, 1890, 310 p.

(58) Londres, National Archives-United Kingdom [NA-UK], Foreign Office [FO] 881/6020*, SECRET. Report on the Defences of Belgium, 28 october 1890 : by Major G.S. Clarke, C.M.G., R.E. With a memorandum by Lieutenant General H. Brackenbury, C.B., Director of Military Intelligence.

les troupes britanniques au-delà⁽⁵⁹⁾. Ce rapport alarmant contribuerait par la suite à l'envoi d'un attaché militaire britannique à Bruxelles alors que les renseignements militaires avaient été jusqu'à présent transmis par l'ambassadeur en personne⁽⁶⁰⁾.

« Liaisons dangereuses » : les nouvelles lignes de chemins de fer entre la Meuse et le Rhin

Les fantasmes français concernant d'éventuelles visées pangermanistes vers la Meuse allaient être alimentés jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale par l'établissement d'un réseau de chemins de fer de plus en plus dense entre ce fleuve et le Rhin. Au nord, l'Allemagne disposait depuis 1843 d'une liaison ferroviaire entre Cologne et Liège franchissant la frontière à hauteur d'Aix-la-Chapelle. Cette ligne avait été créée en vue de garantir un axe économique entre le Rhin et le port d'Anvers indépendant des voies d'eau néerlandaises. Or, cette ligne n'était ni la plus courte ni la plus facile pour le transport rapide des marchandises entre les deux pays. C'est la raison pour laquelle la Belgique cherchait à obtenir la collaboration des Pays-Bas dans l'établissement d'une voie plus directe traversant le Limbourg hollandais en direction de Düsseldorf. En vain. En dépit d'une autorisation de passage inscrite en toutes lettres dans le traité des XXIV articles, le Gouvernement de La Haye freinait autant qu'il le pouvait la création de cet axe belge susceptible de concurrencer son propre trafic commercial entre la mer du Nord et le Rhin. Ainsi, les Pays-Bas privilégièrent-ils dès les années 1840 la construction d'un chemin de fer reliant Flessingue à la Meuse limbourgeoise vers Venlo. Il s'en suivit alors une longue bataille diplomatique entre les deux pays, compliquée par la volonté néerlandaise d'établir des barrages en terre sur deux bras de l'Escaut – le Sloe et l'Escaut oriental – afin d'y faire passer le chemin de fer zélandais-limbourgeois⁽⁶¹⁾. Le différend ne fut aplani

(59) *Ibid.*

(60) Le premier attaché militaire britannique accrédité pour la Belgique est le colonel Talbot Édouard-Aimé JACOBS, « Les officiers de la légation britannique à Bruxelles (1891-1914) », dans *Annales du XLIII^e Congrès de la Fédération des Cercles d'Archéologie et d'Histoire de Belgique* (1974), p. 425-431 ; Richard BOIJEN, « De Belgische militaire-buitenlandse politiek gezien door een Britse bril. Briefwisseling tussen de Britse ambassade in Brussel en het Foreign Office », dans *Cahiers belges d'Histoire militaire*, Bruxelles, 2001, 1, p. 35-138.

(61) La Belgique protesta car elle craignait que ces travaux ne perturbassent rapidement le régime de l'Escaut occidental, vital pour l'économie anversoise. Selon les ingénieurs belges, le canal de remplacement du Sud-Beveland proposé par le Gouvernement néerlandais n'offrait pas les garanties suffisantes pour la navigation. Émile BANNING, *Du Barrage de l'Escaut oriental et du Sloe, au point de vue des traités et des faits. Réponse à M. Van Lansberge, chargé d'affaires de S. M. le roi des Pays-Bas, chef du Cabinet du ministre des Affaires étrangères, par un diplomate belge*, Bruxelles, Lesigne, 1867 ; Henri Louis Gustave GUILLAUME, *L'Escaut depuis 1830*, Bruxelles, Alfred Castaigne, 1903, t. 2, p. 1-80 ; Stefaan RENARD, *De Kwestie van de 'IJzeren Rijn' (1830-1879). Een politiek-diplomatische benadering van de rechtstreekse spoorwegverbinding tussen Schelde en Rijn. Een bijdrage tot de spoorweggeschiedenis*, mémoire de licence en Histoire (inédit), RUG, 1994.

qu'au début des années 1870 lorsque le Gouvernement de La Haye s'associa enfin au projet germano-belge. Le traité fut signé le 13 janvier 1873 et avalisé par les Chambres belges le 31 mai de la même année⁽⁶²⁾. L'exploitation du chemin de fer fut confiée à la compagnie du *Grand Central Belge* qui avait déjà obtenu en 1867 la gestion du chemin de fer d'Anvers à Aix-la-Chapelle par Hasselt et Maastricht. La nouvelle ligne relierait désormais Anvers à Düsseldorf par Herentals, Mol, Neerpelt, Hamont, Weert, Ruremonde, Rheydt et Mönchengladbach. Parce qu'il constituait une alternative au transport des marchandises par voie fluviale, ce nouvel axe économique reliant en ligne droite l'Escaut, la Meuse et le Rhin, avait été surnommé le « Rhin de fer ». Il était constitué par la mise bout à bout de sections de lignes existantes et de raccords à créer, principalement en territoire néerlandais, ce qui compliquait singulièrement les tableaux horaires des compagnies belges et néerlandaises. En raison de ces nouvelles difficultés, le « Rhin de fer » ne fut ouvert au trafic qu'en 1879⁽⁶³⁾.

Sur le plan militaire, la traversée du Limbourg par une nouvelle ligne de chemin de fer n'était pas sans conséquences. Le « Rhin de fer », à l'instar de la liaison Anvers-Hasselt-Maastricht-Aix-la-Chapelle ouverte en 1865, revêtait un intérêt stratégique évident. Il facilitait le franchissement de la Meuse limbourgeoise par l'établissement d'un viaduc à Ruremonde et *de facto* accentuait la viabilité de toute la région. La « trouée du Limbourg » était d'autant plus béante qu'il n'existant plus de « forteresse verrou » sur le fleuve, ni à Venlo, ni à Ruremonde, ni même à Maastricht qui avait été partiellement démantelée en 1854⁽⁶⁴⁾. En cas de guerre, il paraissait évident que les deux lignes susmentionnées assureraient le transport et le ravitaillement de troupes germano-prussiennes en route vers Anvers. C'est pourquoi le « Rhin de fer » suscita immédiatement la méfiance du ministre de France à Bruxelles le comte Duchâtel. Lors de l'ouverture officielle de la ligne en 1879, Duchâtel attira l'attention du Quai d'Orsay sur le fait que Cologne et Düsseldorf étaient les « quartiers généraux de deux divisions d'infanterie prussienne appartenant au 7^e et 8^e corps d'armée »⁽⁶⁵⁾. Après avoir semé le doute en suggérant des arrière-pensées inavouées du côté de Berlin, il reconnaissait cependant que du côté belge, les objectifs étaient purement commerciaux.

Deux ans plus tard, un nouveau projet ferroviaire engendrait les mêmes émois du côté français. L'attention de l'attaché militaire à Bruxelles était attirée par un débat à la Chambre des représentants concernant une ligne directe à

(62) APC, 31 mai 1873, p. 1252.

(63) Maria HARTGERINK-KOOMANS, « De corridor door Limburg », dans *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, t. 19, 1964, p. 224-225 ; Roland MARGANNE, « Le Rhin de fer, serpent de mer du réseau belge », dans *Le Rail, mensuel des œuvres sociales de la SNCB*, juillet 2002, p. 10-14.

(64) MRA, Fonds Fortifications, boîte n° XXIX : MAASTRICHT, dossier n° 5 ; L.J. MORREAU, *Bolwerk der Nederlanden. De vestingwerken van Maastricht sedert het begin van de 13^e eeuw*, Assen, Van Gorcum, 1979, p. 316.

(65) SHD/DAT, 1M 1454, Duchâtel (Bruxelles) à Waddington, ministre des Affaires étrangères (Paris), le 29 mars 1879. Rapport transmis au général Gresley, ministre de la Guerre, le 31 mars 1879.

construire entre la capitale belge, Mayence et le sud de l'Allemagne⁽⁶⁶⁾. Le projet, indiquait-il, était porté depuis la fin des années 1860 par la famille Van der Straten Ponthoz. La ligne en question passerait par Wavre, Huy, Modave, Melreux, Vielsalm, Saint-Vith et Coblenze⁽⁶⁷⁾. Les débats à la Chambre révélaient néanmoins que le ministre belge des Travaux publics Sainctelette demeurait peu enthousiaste quant au tracé proposé car il avait mis à l'étude celui d'une grande ligne internationale longeant l'Amblève⁽⁶⁸⁾. Les promoteurs de la ligne directe Bruxelles-Mayence n'abandonnèrent pas pour autant tout espoir de faire triompher leurs vues. Le projet fut à nouveau évoqué à la Chambre en 1887. Cette fois-ci, le ministre des Finances Auguste Beernaert se montra plus catégorique : la ligne directe vers Mayence tendait certes à se rapprocher de la ligne droite mais elle prenait toutes les vallées en travers et nécessitait par conséquent des travaux considérables et coûteux que le faible nombre de kilomètres gagnés sur la ligne de l'Amblève ne compensait absolument pas⁽⁶⁹⁾. Du côté des services de renseignement français, on applaudit à l'abandon du « projet Van der Straten-Ponthoz ». L'on y pensait en effet, à tort, que la ligne de l'Amblève serait contrôlée par la place de Liège⁽⁷⁰⁾ dont les nouvelles fortifications étaient sur le point d'être avalisées par les députés belges. La note de renseignement du 2^e Bureau français indiquait d'ailleurs que des préoccupations défensives avait sans doute guidé le Gouvernement dans son choix : « Mayence est un nœud important de chemins de fer allemands. C'est à Mayence que se trouvent les dépôts d'armes, de munitions, d'approvisionnements, d'artillerie, les parcs de siège de l'Allemagne. (...) Quelle importance n'aurait donc pas pour l'Allemagne une ligne nouvelle pouvant mener en 3h^{1/2}, de Mayence à Huy, entre Liège et Namur, et à neuf lieues à peine d'Erquelinnes (sic), des troupes qui éviteraient ainsi toutes les fortifications de première et même de seconde ligne accumulées par la France sur sa frontière de l'Est : c'est la neutralité de

(66) SHD/DAT, 7N 1153, de Serres (Bruxelles) au général Farre, ministre de la Guerre (Paris), le 17 juin 1881.

(67) Le groupe belge avait obtenu des succès significatifs en Prusse où il avait été autorisé par le Gouvernement de Berlin le 20 juillet 1869 à procéder à des travaux provisoires. Le 3 mars 1874, le projet tout entier avait reçu l'approbation du Commissariat royal des Chemins de fer de Coblenze. Le 9 septembre 1874, Achenbach, ministre du Commerce et des Travaux Publics, avait accordé aux Comtes Van der Straten-Ponthoz la concession de Mayence vers Saint-Vith en territoire allemand. En revanche le projet progressait peu en Belgique car la ligne risquait de concurrencer celle de l'État en direction d'Aix-la-Chapelle. *Ibidem*. Voir aussi Leon NILLES, *Der Bau von Eisenbahnen im Lande zwischen Venn und Scheifel. Projekte, Enttäuschungen, Verwirklichungen*, Saint-Vith, H. Doepgen, 1970, p. 14.

(68) APC, 20 mai 1881, p. 1150.

(69) APC, le 25 mai 1887, p. 1188-1189. La ligne de l'Amblève fut ouverte au trafic le 1^{er} juillet 1890 mais n'accueillerait jamais aucun service international avant guerre. La ligne Vielsalm-Saint-Vith fut construite par les Allemands pendant la Première Guerre mondiale. Roland MARGANNE, « Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève », dans *Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève, Trans-Fer hors série*, Liège, GTF, 1989, p. 17 ; ID., « Les lignes dites 'de guerre' (Born-Vielsalm ; Gouvy-Saint-Vith ; Saint-Vith-Losheim) », dans *Trans-Fer spécial n° 3*, Liège, GTF, 1985.

(70) Dans ses plans, le lieutenant-général Brialmont avait évoqué l'opportunité d'établir un fort à Comblain-au-Pont pour contrôler la ligne de l'Amblève, mais cette idée fut vite abandonnée faute de moyens. APC, 1^{er} mars 1887, p. 586 et APC, 7 juillet 1903, p. 1801.

la Belgique violée en quelques heures, la mobilisation des troupes de ce pays empêchée par la rapidité extrême avec laquelle les armées allemandes pourront pénétrer jusqu'au centre de la Belgique ; ce sont aussi les fortifications de Namur rendues inutiles car les Belges n'auraient pas le temps de garnir de troupes suffisantes le camp retranché »⁽⁷¹⁾. L'expert français n'arrête pas là ses explications. Vraisemblablement mû par des opinions ultra-républicaines, il croit également déceler derrière le projet Van der Straten-Ponthoz un grand complot royaliste anti-français mêlant des personnalités importantes de la Cour : « Les Van der Straten forment, avec les d'Oultremont, la Cour intime du Roi. Un Van der Straten est Grand-Maréchal de la Cour ; un autre est actuellement Ministre de Belgique à Berlin ; un autre est Chef du Cabinet du Ministre des Affaires étrangères, Prince de Chimay. Les Van der Straten représentent le Roi »⁽⁷²⁾.

En réalité, avant guerre, toute initiative visant à améliorer le réseau ferroviaire entre l'Allemagne et la Belgique – réseau beaucoup moins dense que le maillage franco-belge pour des raisons géographiques et économiques évidentes – provoquait immédiatement des craintes au sein de la représentation française à Bruxelles. Naturellement, ces craintes n'étaient pas toujours prises au sérieux par le ministère de la Guerre français. Toutefois, dans un cas au moins, les renseignements transmis par l'attaché militaire allaient conduire à des démarches diplomatiques appuyées de la part de la France auprès du Gouvernement belge qui auraient pour objectif d'empêcher la construction de deux nouvelles liaisons transfrontalières. Le dossier ferroviaire en question débuta en 1896, lorsque le Gouvernement allemand chercha à obtenir l'aval de Bruxelles pour la construction d'un chemin de fer entre Malmedy et Stavelot. La proposition allemande suscita directement l'intérêt de l'administration des chemins de fer belges qui croyait le moment favorable pour lier ce dossier « secondaire » avec un projet de voie rapide entre Louvain et Aix-la-Chapelle via Tongres, Visé et Gemmenich, destiné à désengorger le trafic de la ligne de la Vesdre. Après avoir été consulté comme l'exigeait la procédure dans ce domaine sensible, le ministre de la Guerre le lieutenant-général Brassine accordait le 5 mars 1896 l'autorisation de construire la ligne Malmedy-Stavelot⁽⁷³⁾, à condition que le Génie belge maintînt bien dans ses plans la destruction préventive du tunnel de Trois-Ponts en cas de guerre⁽⁷⁴⁾.

(71) SHD/DAT, 7N 1165, 2^e Bureau, Note de renseignements, (Bruxelles), le 2 juin 1887.

(72) *Ibid.*

(73) Cet avis favorable de Brassine est cité dans une lettre de son successeur *ad interim* Jules Vandepereboom. MAEB, IND, VI, Lettre de Jules Vandepereboom, ministre de la Guerre *ad interim* au baron Paul de Favereau, ministre des Affaires étrangères, Bruxelles, le 13 décembre 1897, copie transmise par la direction du Commerce et des Consulats à la direction P. du ministère des Affaires étrangères, Bruxelles, le 27 novembre 1903.

(74) MRA, Fonds Moscou, boîte n° 3086, rapport du général major, chef du corps d'État-major au lieutenant-général Brassine, ministre de la Guerre, Bruxelles, le 28 janvier 1896. Ce rapport proposait de réviser les lieux des destructions à opérer en cas de guerre. Pour des raisons budgétaires et organisationnelles, la destruction du tunnel de Trois-Ponts n'était plus à l'ordre du jour. Néanmoins, une note ajoutée dans la marge, vraisemblablement en mars 1896, indiquait qu'il faudrait maintenir la destruction de ce tunnel en raison de l'accord récent avec l'administration des chemins de fer allemands.

Tout semblait donc « sur les rails » mais le dossier fut stoppé net en raison des réticences de la Prusse qui renâclait à la dépense pour le tronçon d'Aix-la-Chapelle vers la frontière belge. En effet, celui-ci nécessitait de lourds investissements dont la construction d'un tunnel d'un kilomètre de longueur pour accéder à la ville. C'était le début d'une longue saga entre les administrations ferroviaires des deux pays. Après avoir essayé bien des retards, la convention ferroviaire belgo-allemande fut signée à Berlin par les délégués des deux pays le 15 août 1903⁽⁷⁵⁾. Peu de temps avant cette date, la convention n'avait pas manqué d'attirer une nouvelle fois l'attention de l'attaché militaire français le lieutenant-colonel Gallet. Selon lui, le Gouvernement allemand avait habilement négocié avec la Belgique en vue de satisfaire en premier lieu ses intérêts militaires : « Si en effet, le Gouvernement belge tenait à la ligne Louvain-Aix-la-Chapelle par Visé qui doit raccourcir très sensiblement la durée du trajet, le Gouvernement allemand avait à cœur d'obtenir le débouché de Malmédy sur Stavelot et les voies ferrées belges du sud de la Meuse. L'importance de ce débouché est évidente : Malmédy est exactement à 21 kilomètres du camp d'Elsenborn, où des baraquements sont préparés pour abriter, s'il y avait lieu, des troupes nombreuses ; quelques quais ont été construits sur les lignes entre Malmédy et le camp ; mais il est impossible de tirer quelque profit de ces préparatifs tant que l'on ne pourra déboucher de Malmédy autrement que par voie de terre. (...) Il est certain que ce tronçon permet d'amener en quelques heures à Liège par les vallées de l'Amblève et de l'Ourthe les forces rassemblées dans la région de Malmédy à Elsenborn, et comme les garnisons de défense des forts de Liège sont absolument insuffisantes pour parer à une attaque brusquée, les Allemands peuvent être maîtres de Liège avec une grande rapidité en menaçant la ville à la fois par Aix-la-Chapelle et par Malmédy. Mais il convient d'examiner encore si la ligne Malmédy-Stavelot ne crée pas directement une menace pour la France. Par ce tronçon les trains militaires allemands peuvent être amenés – sans trouver la moindre défense de la part des Belges – et par deux voies différentes jusque sur notre frontière entre Montmédy et Sedan : de Stavelot en effet deux lignes qui évitent les défenses belges de la Meuse conduisent sur la Semoy, l'une par la vallée de l'Amblève, Comblain et la vallée de l'Ourthe sur Marche et Chiny, l'autre par Gouvy, Bastogne et Neufchâteau »⁽⁷⁶⁾.

Les renseignements extrêmement précis transmis par l'attaché militaire français au ministre de la Guerre le général André furent pris très au sérieux car dix ans auparavant, la création du camp d'Elsenborn⁽⁷⁷⁾ avait déjà fait l'objet d'un rapport tout aussi alarmant rédigé par le prédécesseur de Gallet à

(75) MAEB, IND, IX, Note de la direction P, 14 décembre 1910.

(76) Lettre du lieutenant-colonel A. Gallet, attaché militaire de France (Bruxelles) au général André, ministre de la Guerre (Paris), le 18 juillet 1903, dans *Documents diplomatiques français [DDF]*, 2^e série, t. III, doc. n° 360, p. 466.

(77) Sur la création du camp d'Elsenborn et les craintes françaises, voir Christophe BECHET, « Les chemins de fer belgo-allemands et le camp d'Elsenborn (1887-1894). Prémisses de la traversée du territoire belge ? », dans *Guerres mondiales et conflits contemporains. Belgique : Guerres en vue et vues de Guerres*, n° 241 (2011/1), Paris, Presses Universitaires de France, 2011, p. 13-31.

Bruxelles le capitaine Haillot. Ce dernier y avait mis pour la première fois en lumière la position privilégiée du camp pour une attaque brusquée vers Liège ou pour une offensive stratégique à travers l'Ardenne belge sans rencontrer les forts de la Meuse. Il ne manquait, disait-il, « qu'un embranchement de 8 kilomètres, facile à établir entre Malmédy et Stavelot par la vallée de la Warche »⁽⁷⁸⁾ pour venir « combler la cassure qui existe actuellement entre les réseaux des 2 pays »⁽⁷⁹⁾. Dix années s'étaient écoulées et la décision de créer cet embranchement venait d'être prise !

Aux yeux du général André, l'affaire était suffisamment grave pour justifier une intervention diplomatique. En réponse à un courrier du ministère des Affaires étrangères, il appuya de toute son autorité une démarche française s'opposant à la construction de la ligne Stavelot-Malmedy, « dans les limites où notre action diplomatique peut le permettre »⁽⁸⁰⁾. À défaut de pouvoir empêcher cette construction, le ministre de la Guerre français indiquait les lieux du réseau belge qu'il convenait de désigner comme ceux à défendre en priorité. Selon lui, les travaux de défense belge devraient être « établis à une distance de la frontière allemande suffisante pour les mettre à l'abri d'un coup de main ou d'une surprise, par exemple vers Marche ou au confluent de l'Amblève et de l'Ourthe d'une part⁽⁸¹⁾, entre Bastogne et Libramont d'autre part »⁽⁸²⁾. Munie de ces instructions, l'ambassade française cherchera à diverses reprises à s'acquitter de sa mission. Mais chaque tentative se soldera par un échec. Quelques années plus tard, le ministre de France à Bruxelles le comte d'Ormesson frisera même l'incident diplomatique lors d'un entretien avec le nouveau ministre belge des Affaires étrangères Julien Davignon. Le 31 mai 1907, penché sur une carte d'État-major en compagnie du ministre fraîchement nommé, d'Ormesson s'appliqua à faire bien saisir à son interlocuteur les desiderata du ministère de la Guerre français « quant aux préparations d'interruptions efficaces tant sur la ligne à créer Aix-la-Chapelle-Louvain à son passage de la Meuse, que sur les lignes déjà existantes de la région de l'Ourthe, Stavelot-Marche et Stavelot-Bertrix, que la construction du tronçon Malmédy-Stavelot va rattacher aux lignes allemandes »⁽⁸³⁾. Cette entrevue complice valut vraisemblablement à Davignon un solide sermon de la part de son directeur politique, Léon Arendt, sur les devoirs de réserve qu'impliquait la neutralité belge⁽⁸⁴⁾. Dès la rencontre suivante, Davignon précisa d'entrée de jeu que la Belgique ne pourrait plus accepter

(78) SHD/DAT, 7N/1154, Capitaine Haillot (Bruxelles) au ministre de la Guerre, État-major, 2^e Bureau (Paris), le 3 septembre 1893.

(79) *Ibid.*

(80) Lettre du général André à Delcassé, ministre des Affaires étrangères, Paris, le 15 octobre 1903, dans *DDF*, 2^e série, t. IV, doc. n° 11, p. 20.

(81) C'est-à-dire à Comblain-au-Pont où Brialmont avait envisagé d'établir également un fort avant de se ravisier faute de budget.

(82) Lettre du général André à Delcassé, Paris, le 15 octobre 1903, dans *DDF*, 2^e série, t. IV, doc. n° 11, p. 20-21.

(83) Lettre de d'Ormesson (Bruxelles) à Pichon, ministre des Affaires étrangères (Paris), 3 juin 1907, dans *DDF*, 2^e série, t. XI, doc. n° 11, p. 21.

(84) MAEB, IND, VII, Notes de la direction P, le 31 mai 1907 et le 15 juin 1907.

les conseils français au risque de devoir agir de la même façon avec les Allemands⁽⁸⁵⁾.

La construction de la jonction Malmedy-Stavelot débute du côté allemand en février 1908⁽⁸⁶⁾. En revanche, les travaux traînèrent en longueur du côté belge à cause des intempéries et des difficultés du terrain⁽⁸⁷⁾. La ligne ne sera inaugurée que quelques mois avant la guerre, le 4 janvier 1914⁽⁸⁸⁾. De l'usage intensif de cette liaison transfrontalière pendant la guerre 14-18 nous pourrions inférer que la convention ferroviaire du 15 août 1903 dissimulait déjà les objectifs stratégiques du plan Schlieffen et la violation de la neutralité belge. Il faut nuancer ce raisonnement hâtif. Les premières tractations belgo-allemandes ont eu lieu en 1896, à une époque où le plan allemand ne prévoyait aucune violation du territoire belge ; nous sommes donc forcés de convenir que le raccordement Malmedy-Stavelot répondait au départ à un souhait économique réel de la part des habitants. En revanche, dans la mesure où sept longues années s'étaient écoulées jusqu'à la signature de la convention, la région avait gagné progressivement en importance sur le plan des transports militaires. En effet, peu de temps avant l'accord, le major von Staabs avait été appelé au sein du Grand État-major pour prendre la tête de l'*Eisenbahnabteilung*⁽⁸⁹⁾. Staabs avait pris ses fonctions en avril 1903 et, d'après ses souvenirs, il fut convoqué rapidement dans le bureau de Schlieffen afin de l'entretenir des améliorations à apporter au réseau ferroviaire allemand en rapport avec le plan de mobilisation⁽⁹⁰⁾. Au cours de cet entretien, Staabs exposa au célèbre stratège un programme exhaustif d'amélioration des chemins de fer dans la région inhospitale de l'Eifel. Le clou de son programme était la constitution « d'une ligne de transport intensif à travers l'Eifel, plus ou moins parallèle à la ligne de la Moselle »⁽⁹¹⁾. Ce nouvel axe militaire serait réalisé par le prolongement de la ligne de l'Ahr (Remagen-Dümpelfeld) et permettrait d'envoyer deux corps supplémentaires le long de la frontière belge. Si ces faits sont exacts, la chronologie des événements est pour le moins troublante. Lorsque le gouvernement prussien signa avec son homologue belge la convention du 15 août 1903, le major von Staabs était donc parfaitement conscient des enjeux qui entouraient la petite jonction Malmedy-Stavelot. Il ne pouvait ignorer qu'elle serait très vraisemblablement dans un avenir proche un utile prolongement de

(85) Lettre de d'Ormesson (Bruxelles) à Pichon (Paris), le 30 juin 1907, dans *DDF*, 2^e série, doc. n° 58, p. 102.

(86) Roland MARGANNE, *Le Fagnard : histoire d'une ligne internationale : Trois-Pont-Junkerath, Transfer hors série*, 2^e édition augmentée, Liège, G.T.F., 1990, p. 11.

(87) Nous connaissons l'évolution des travaux grâce notamment aux renseignements militaires français qui s'intéressaient de très près à la construction de la ligne, comme du reste à tout le réseau ferroviaire allemand qui se développait dans l'Eifel juste avant la Première Guerre mondiale. SHD/DAT, 7N 672, Sommaire des renseignements parvenus à l'E.M.A. (2^e Bureau) sur l'Allemagne et sur l'Europe (décembre 1906-février 1910).

(88) SHD/DAT, 7N 1159, Génie, attaché militaire (Bruxelles) à Noulens, ministre de la Guerre (Paris), le 7 janvier 1914.

(89) Bureau des chemins de fer.

(90) Hermann VON STAABS, *Aufmarsch nach zwei Fronten. Auf Grund der Operationspläne von 1870-1914*, Berlin, Mittler, 1925, p. 25-27.

(91) *Ibid.*, p. 28.

l'*Ahrtalbahn* en Belgique⁽⁹²⁾, ce que les Belges ne remarqueraient pour leur part que quelques années plus tard lors du commencement des travaux.

La ligne de la Meuse dans les plans de guerre des belligérants

À partir de janvier 1904, les renseignements ferroviaires transmis par l'attaché militaire français en poste à Bruxelles furent mis en parallèle avec d'autres informations collectées par le Deuxième Bureau à propos du plan de guerre allemand. Les 6 et 15 janvier 1904, les services secrets français reçurent via un étrange indicateur des cartes figurant les emplacements de concentration occupés par les grandes unités de l'armée allemande avec la date, variable pour chacune d'elles, où elles seraient susceptibles d'entamer les opérations. Les renseignements obtenus faisaient prévoir une violation de la neutralité belge par une armée allemande concentrée autour d'Aix-la-Chapelle, ce qui paraissait confirmer l'intérêt stratégique de la convention ferroviaire belgo-allemande signée quelques mois auparavant. Le traître d'origine allemande affirmait appartenir au *Große Generalstab*. Il déclarait à ses interlocuteurs agir uniquement par soif de vengeance, c'est pourquoi il avait pris le pseudonyme de « Vengeur »⁽⁹³⁾. Suite à la réception de ces documents alarmants, plusieurs rapports techniques furent établis de janvier à mai 1904 par le Deuxième Bureau. Malgré la présence d'arguments contradictoires, ces rapports confirmaient dans l'ensemble la parfaite faisabilité logistique d'une traversée du territoire belge⁽⁹⁴⁾ ; ils allaient convaincre le chef de l'État-major le général Pendézec de la nécessité d'apporter des modifications au Plan XV. Informé, le ministre de la Guerre le général André se rangea lui-même derrière l'avis de Pendézec⁽⁹⁵⁾. Il ne restait désormais plus qu'à emporter l'adhésion du Conseil Supérieur de la Guerre (CSG) pour obtenir un basculement vers le nord du dispositif de concentration français. Une « note

(92) Comme l'*Eisenbahnabteilung* l'indiquait d'ailleurs dans un rapport postérieur : « Je [sans doute le major Hermann von Staabs] me suis déjà exprimé dans un rapport daté du 15 octobre 1903 (...) à propos de l'importance militaire de la nouvelle liaison de l'Eifelbahn avec la Vennbahn (Aix-la-Chapelle – Saint-Vith) réclamée par le ministère de l'Agriculture. L'orientation en ligne droite de la ligne de Blankenheim vers Weismes a encore gagné en importance sur le plan militaire en raison de l'approbation étatique pour une prolongation de la ligne Weismes – Malmedy jusqu'à la frontière du Reich en direction de Stavelot ». Freiburg-im-Breisgau, Bundesarchiv-Militärarchiv [BA-MA], PH3/174, Eisenbahnabteilung, Tagebuch, extrait du 25 novembre 1904. Cette note est transmise à Coler, directeur de la commission ferroviaire de Cologne pour information. BA-MA, PH3/174, Staabs, directeur de l'*Eisenbahnabteilung* (Berlin) à Coler (Cologne), le 29 novembre 1904.

(93) Douglas PORCH, *Histoire des services secrets français*, t.1: *De l'affaire Dreyfus à la fin de la Seconde guerre mondiale*, Paris, Albin Michel, 1997, p. 66-67. Des renseignements intéressants sur les suites de l'affaire du « Vengeur » en France et en Allemagne sont collationnés dans l'ouvrage grand public du journaliste Pascal KROPS, *Les secrets de l'espionnage français de 1870 à nos jours*, Paris, J.C. Lattès, 1993, p. 77-84. Voir aussi Pierre-Yves HÉNIN, *Le plan Schieffer. Un mois de guerre, deux siècles de controverses*, Paris, Economica, 2012, p. 264-273.

(94) SHD/DAT, 7N1756 : « Dossier sur les modifications à apporter au Plan de mobilisation XV ».

(95) SHD/DAT, 7N 1756, lettre du général André au général Dessirier, le 13 août 1904.

sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande » fut rédigée dans ce but par le Troisième Bureau de l'État-major. Elle portait la date du 13 août 1904. Malgré sa volonté d'interpeller les instances supérieures de l'armée, le Troisième Bureau était resté très prudent dans sa formulation. Il s'inquiétait des nouveaux chemins de fer belgo-allemands projetés mais, sans doute pour ne pas bousculer les convictions bien arrêtées des gérontes du CSG, minimisait dans ses conclusions l'importance des modifications à apporter au plan XV⁽⁹⁶⁾. L'ambiguïté de la note était telle qu'une majorité écrasante des membres du CSG demeura convaincue que les Allemands ne tenteraient pas une attaque de grande envergure à travers la Belgique. Seul le général Duchesne admit que le plan XV était mal adapté et estima qu'il aurait été utile de remonter le flanc gauche du dispositif de concentration français afin de manœuvrer du côté de la frontière belge⁽⁹⁷⁾.

Tout changea en janvier 1906, lors de la première crise marocaine entre la France et l'Allemagne. Alors que les pourparlers menaçaient de dégénérer en guerre ouverte, le *Committee of Imperial Defence* (CID) avertit la France via son attaché militaire à Londres le chef d'escadron Huguet qu'il fallait s'attendre à une attaque allemande à travers la Belgique⁽⁹⁸⁾. Une variante du plan XV fut élaborée en urgence en vue de faire face éventuellement à une offensive ennemie au nord de Verdun. Dans cette variante n° 1, une nouvelle cinquième armée fut constituée à partir de 3 corps d'armées (CA) prélevés sur la 2^e (2 CA) et la 4^e armées (1 CA). Elle devait se concentrer dans la région de Bar-le-Duc, derrière la gauche du dispositif, pour s'opposer à une armée allemande débouchant de la province de Luxembourg. Cette variante annula et remplaça le plan XV en mars 1906⁽⁹⁹⁾. Suite à des conversations techniques entre États-majors anglais et belge, il fut décidé qu'en cas d'attaque allemande, les Anglais viendraient soutenir l'armée belge sur la Meuse afin de prendre de flanc les colonnes ennemis traversant le Luxembourg. Le corps expéditionnaire anglais débarqué dans les ports français serait ensuite transporté le plus rapidement possible vers la Haute-Meuse dans le triangle

(96) La quatrième partie conclusive de cette étude a été publiée dans les documents diplomatiques français mais ceux-ci éludent les trois premières parties considérées comme trop techniques. DDF, 2^e série, v, doc. n° 308, 13 août 1904, p. 368-370. Pour la note complète, il faut se reporter au carton déjà cité : SHD/DAT, 7N 1756.

(97) SHD/DAT, 7N 1756, lettre du général Duchesne au général André, le 8 octobre 1904.

(98) Début janvier, le correspondant militaire du *Times* le colonel Repington, après s'être concerté avec deux membres du CID, Lord Esher et Sir G. Clarke, avait remis à l'officier français une liste de questions sur les différents points dont ils s'étaient entretenus. La question du territoire belge occupait une grande place dans le questionnaire britannique, ce qui surprit les Français. Charles A'Court REPPINGTON, *La première guerre mondiale (1914-1918) ; notes et souvenirs traduits par B. Mayra et le lt.-cl. de Fonlongue*, Paris, Payot, 1922-1924, p. 14-18 (Collection des mémoires, études et documents pour servir à l'histoire de la guerre mondiale).

(99) Service historique du Ministère de la Guerre, *Les armées françaises dans la Grande Guerre*. Tome I, volume I – Paris, 1923, p. 31 ; SHD/DAT, 7N 1737, « Étude sur les plans I à XVII », p. 24.

Ciney-Dinant-Namur à l'aide des chemins de fer franco-belges⁽¹⁰⁰⁾. En l'occurrence, les renseignements échangés entre le chef du corps d'État-major belge le lieutenant-général Ducarne et le directeur des opérations militaires britannique le major-général Grierson révélaient que ce dernier croyait peu à un franchissement de la Meuse par l'armée allemande. Grierson cherchait d'ailleurs à obtenir la confirmation que les Belges ne répugneraient pas, si les circonstances l'exigeaient, à s'aventurer au-delà du fleuve – par exemple dans une offensive conjointe vers Bastogne – car l'ambassade de France à Bruxelles avait laissé sous-entendre le contraire⁽¹⁰¹⁾. Ducarne s'était empressé de rassurer à cet égard l'attaché militaire britannique à Bruxelles le colonel Barnardiston en précisant même que « fût il aux commandes et 3 ou 4 divisions eussent-elles été signalées à Aix-la-Chapelle, il n'hésiterait pas à les attaquer là-bas »⁽¹⁰²⁾. En cas de franchissement de la Meuse et d'attaque allemande vers le port d'Anvers, un second plan prévoyait une zone de débarquement anglaise entre Aarschot et Louvain, à droite de l'armée belge appuyée sur le Demer⁽¹⁰³⁾.

Les conversations militaires franco-britanniques de 1906 constituaient une petite révolution dans le cadre de l'Entente cordiale. Les Anglais daignaient enfin sortir de leur réserve⁽¹⁰⁴⁾. Toutefois, ils ne parvenaient pas pour autant à discerner la véritable nature du plan allemand de 1905-1906, lequel prévoyait pour la première fois en cas de guerre à l'ouest un large mouvement à travers toute la Belgique⁽¹⁰⁵⁾. Jusqu'à cette date, les plans allemands s'étaient bornés à envisager un simple « écornement » du Luxembourg belge. Désormais, Schlieffen comptait franchir la Meuse non seulement en Belgique mais aussi au nord de Maastricht, ce qui impliquait la violation de la neutralité néerlandaise. Dès le passage de la frontière, la cavalerie allemande aurait eu pour mission de s'emparer des ponts de Venlo, Ruremonde et Maaseyck mais aussi de certains axes ferroviaires stratégiques

(100) *British Documents on the Origins of the War [BDOW]*, III, doc. n° 221 (c) 10, Barnardiston, attaché militaire (Bruxelles) à Grierson, directeur des opérations militaires (Londres), le 30 mars 1906.

(101) *BDOW*, III, p. 192-193, lettre de Grierson (Londres) à Barnardiston (Bruxelles), le 27 février 1906 et lettres de Barnardiston (Bruxelles) à Grierson (Londres), les 3 et 7 mars 1906.

(102) *BDOW*, III, p. 194, lettre de Barnardiston (Bruxelles) à Grierson (Londres), le 17 mars 1906.

(103) Capitaine F. VAN DAELE, « Les ‘Conversations’ anglo-belges d'avant-guerre », dans *Revue belge des Livres, documents et archives de la guerre 14-18*, 8^e s., 1932-1933, p. 67-68 ; voir aussi BA-MA, PH3/528, *Denkschriften über England, das engl. Expeditionskorps, Belgien und Italien, August 1911-April 1914*. Il s'agit d'un dossier à charge réalisé par les services historiques allemands après la Première Guerre mondiale dans le cadre de la « Kriegsschuldfrage » avec les documents belges emportés en Allemagne. Outre des considérations sur l'immédiat avant-guerre, il contient dans ses « Anlage » (annexes) 6 à 11 tous les documents originaux belges relatifs au transport des troupes anglaises.

(104) Général Charles Julien HUGUET, ancien chef de la mission militaire française attachée à l'armée britannique, *L'intervention militaire britannique en 1914*, Paris, Berger-Levrault, 1928, p. 16.

(105) Le plan allemand était modifié chaque année en avril.

comme la ligne Aix-la-Chapelle-Hombourg-Battice-Liège⁽¹⁰⁶⁾. Même si les documents conservés n'indiquent pas le sort réservé aux fortifications de la Meuse, il est vraisemblable que celles-ci auraient été « masquées » pour éviter de ralentir le mouvement général. Le dispositif adopté en 1905-1906 semblait par conséquent très proche de celui développé par Schlieffen dans son célèbre *Denkschrift* rédigé au cours de l'hiver 1905-1906, auquel la postérité a donné le nom de « Plan Schlieffen »⁽¹⁰⁷⁾. Si l'on s'est beaucoup attardé sur le caractère offensif et belliqueux de ce dernier document, rares sont ceux qui ont fait remarquer que l'on y trouvait aussi, comme un écho des conversations militaires franco-britanniques et belgo-britanniques de l'époque, la crainte exprimée par le général allemand d'être un jour refoulé sur la Meuse par une coalition de la France, de la Belgique et de l'Angleterre : « Le combat autour d'Anvers sera certainement plus difficile pour nous si les Français parviennent à atteindre avant nous la ligne Anvers-Namur et à nous empêcher en collaboration avec les Anglais et les Belges de poursuivre notre marche sur la rive gauche »⁽¹⁰⁸⁾. Dans un de ses brouillons, Schlieffen évoquait même la possibilité de voir s'ériger sur la Meuse un front inexpugnable : « En tous cas, ils [les Français] sont parfaitement en mesure, uniquement avec l'aide des Belges et de leurs forteresses, de fermer toute la ligne de la Meuse Mézières, Givet, Namur, Liège et de faire aboutir les Allemands dans un cul de sac »⁽¹⁰⁹⁾.

Cette peur d'un refoulement sur la Meuse n'était pas fortuite. Pendant un voyage d'État-major réalisé quelques mois plus tôt⁽¹¹⁰⁾, Schlieffen avait déjà eu l'occasion de s'exprimer sur la nécessité pour l'aile droite allemande de dépasser rapidement le défilé Bruxelles-Namur. Il rappelait encore cet impératif stratégique en décembre 1905⁽¹¹¹⁾. Quant à son successeur, Moltke le Jeune, il était d'autant plus effrayé par la perspective d'un refoulement qu'il disposait de moins d'espace que son prédécesseur pour franchir le fleuve. En effet, dès le plan de 1908/1909⁽¹¹²⁾ Moltke avait abandonné l'idée

(106) BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen für die Jahre 1893/94 bis 1914/1915* [ca 1931 ?] ; voir le document édité : « Aufmarsch 1905/1906 » dans Hans EHLERT, Michael EPKENHANS & Gerhard P. GROSS, éds, *Der Schlieffenplan. Analysen und Dokumente*, Paderborn, Schöningh, 2006, p. 394-399.

(107) Pour des raisons de chronologie, le plan de 1905/1906, élaboré au cours de l'hiver 1904/1905, ne doit pas être confondu avec le « Plan Schlieffen » rédigé l'hiver suivant. L'authenticité du « Plan Schlieffen » est d'ailleurs elle-même contestée par l'historien Terence Zuber. Pour une approche exhaustive de la controverse, on consultera utilement H. EHLERT, M. EPKENHANS & G. P. GROSS, éds, *Der Schlieffenplan, op. cit.* ; Terence ZUBER, *The Real German War Plan (1904-1914)*, Stroud, The History Press, 2011 ; P.-Y. HÉNON, *Le plan Schlieffer, op. cit.* ; Christophe BÈCHET, *Alfred von Schlieffen. L'homme qui devait gagner la Grande Guerre*, Paris, Argos, 2013.

(108) « Zusatzmemorandum Schlieffens vom Februar 1906 », dans Gerhard RITTER, *Der Schlieffenplan. Kritik eines Mythos*, Munich, Oldenbourg, 1956, p. 176-177.

(109) « Vorentwurf IV », dans G. RITTER, *Der Schlieffenplan, op. cit.*, p. 169.

(110) BA-MA, N323/9, Nachlass Boetticher, *Große Reise 1905*, voir le commentaire du « Fall Freitag ».

(111) « Schlieffens Große Denkschrift vom Dezember 1905 », dans G. RITTER, *Der Schlieffenplan, op. cit.*, p. 151.

(112) « Aufmarsch 1908/1909 », dans H. EHLERT, M. EPKENHANS & G. P. GROSS, éds, *Der Schlieffenplan, op. cit.*, p. 418-426.

d'un passage par le Limbourg hollandais afin d'éviter un blocus maritime de l'Angleterre sur les ports néerlandais. Cette décision de ne plus fouler le sol batave, y compris la petite poche de Maastricht, avait des conséquences énormes sur les opérations allemandes en Belgique. Schlieffen prévoyait notamment en cas de guerre de « masquer » la place forte de Liège et de faire passer ses troupes au nord et au sud de la ville. À présent, le plan de Moltke réduisait considérablement l'espace de manœuvre des première et deuxième armées allemandes, obligées de pénétrer en Belgique par un étroit couloir. La première armée devrait s'avancer dans le goulot entre Liège et la frontière néerlandaise tandis que la deuxième utiliserait les voies de communications gardées par la forteresse belge. La décision de Moltke de ne pas violer la neutralité des Pays-Bas rendait donc la prise de Liège inévitable. En outre, le siège devait être très rapide afin que les Belges n'occupassent pas les intervalles entre les forts. Il s'agissait de prendre la cité ardente par surprise, par un coup de main (*Handstreich*), avant même le signal de départ des première et deuxième armées allemandes en pleine phase de concentration à la frontière⁽¹¹³⁾. On a souvent affirmé que cette opération commando constituait un pari risqué de la part de Moltke qui hypothéquait ainsi dès le début de la guerre la bonne marche de son aile droite. En réalité, le chef du Grand État-major avait prévu une porte de sortie. Les instructions transmises à la première et à la deuxième armée n'étaient pas uniformes et intégraient un scénario de secours : en cas d'échec du *Handstreich*, les deux armées recevraient l'ordre de contourner la ville. Pour des raisons logistiques, la violation du Limbourg hollandais serait alors autorisée. Ce souci de Moltke de se ménager *in extremis* un couloir en territoire néerlandais indique bien que tout comme son prédécesseur, le chef de l'État-major désirait franchir la barrière de la Meuse le plus rapidement possible, avant que la résistance adverse ne puisse s'y organiser⁽¹¹⁴⁾.

Au sein de l'armée française, l'hypothèse d'une offensive allemande à travers toute la Belgique fut passionnément discutée à partir de 1911. Le débat fut lancé à la suite de conversations entre le général britannique Henry Wilson⁽¹¹⁵⁾ et le personnel diplomatique français en poste à Bruxelles et Berlin. À la fin du mois de janvier, Wilson abordait la question belge avec le capitaine Victor Duruy, attaché militaire français à Bruxelles. Alors que l'officier britannique soutenait à son interlocuteur que le mouvement tournant allemand traverserait la Belgique d'est en ouest, Duruy rétorquait qu'il se limiterait aux Ardennes. Selon l'attaché militaire français, les troupes entre Trèves et Thionville opéreraient un mouvement tournant assez court en plongeant directement sur Montmédy. Celles de Trèves iraient plus loin

(113) « Il est de la plus haute importance de s'emparer au moins de Liège le plus tôt possible, afin d'avoir la voie à disposition ». Commentaire de Moltke en marge du « Plan Schlieffen ». G. RITTER, *Der Schlieffenplan*, op. cit., p. 148.

(114) T. ZUBER, *The Real German War Plan*, op. cit., p. 74. Voir le détail des instructions aux armées concentrées à hauteur de Maastricht-Liège, in BA-MA, RH61/v.96, [Anonyme], *Aufmarschanweisungen* ; H. EHLERT, M. EPKENHANS & G. P. GROSS, éds, *Der Schlieffenplan*, op. cit., p. 426-484.

(115) Directeur des opérations militaires et future cheville ouvrière de l'envoi d'un corps expéditionnaire britannique sur le Continent.

à l'ouest en Belgique pour se jeter sur Vouziers tandis que celles stationnées à Prüm et à Montjoie opéreraient leur mouvement tournant à Dinant pour se diriger ensuite vers le Sud contre Rethel. Duruy ne croyait pas que des troupes partiraient d'Aix-la-Chapelle car celles-ci arriveraient trop tard pour exercer une réelle action sur le théâtre des opérations à cause de la trop grande distance qu'elles auraient à parcourir. L'attaché militaire conservait néanmoins un grand intérêt pour la jonction Stavelot-Malmedy car elle serait, selon ses dires, la plus septentrionale des lignes de ravitaillement de l'armée allemande⁽¹¹⁶⁾. En mars 1911, Wilson rencontra le colonel Maurice Pellé, attaché militaire à Berlin. Il lui exposa à nouveau ses vues à propos d'une offensive allemande de grande envergure en Belgique. Une telle extension du dispositif allemand serait rendue possible, précisait Wilson, par l'intégration de réserves aux unités actives. Pellé fut impressionné par les arguments du directeur des opérations militaires britannique⁽¹¹⁷⁾. Mais le jugement autorisé de Wilson sera en partie décrédibilisé quelques mois plus tard lorsqu'il affirmera à l'attaché militaire français à Londres que les Allemands resteraient sans doute au sud de la Meuse pour éviter de devoir combattre l'armée belge⁽¹¹⁸⁾.

Parmi les officiers français convaincus à cette époque que l'offensive allemande aurait lieu à travers la Belgique occidentale figurait le généralissime et vice-président du CSG le général Michel. À ses yeux, le capitaine Duruy niait l'évidence : dans la mesure où l'Allemagne devait obtenir une victoire rapide, elle ne pouvait espérer l'acquérir en se confrontant massivement au secteur fortifié entre Belfort et Verdun ou même en misant sur une traversée des montueuses forêts ardennaises. Par ailleurs, le général Michel invoquait des arguments économico-ferroviaires à l'appui de ses théories stratégiques : « L'Allemagne marche depuis longtemps, par la voie économique et commerciale, à la conquête du port d'Anvers, en attendant de s'en emparer par la force. (...) Le réseau ferré du Rhin inférieur, très dense entre Bonn, Cologne, Düsseldorf et Wesel, donne aux Allemands la facilité d'étendre leur concentration jusqu'aux confins de la Hollande. Une voie excellente, à assez grand rendement, met en communication directe Wesel et Flessingue, en tournant par le nord les défenses d'Anvers, qui perdrait ainsi ses communications avec la mer et serait menacée dans ses œuvres vives »⁽¹¹⁹⁾. Fort de ses convictions, Michel proposait dès février 1911 une nouvelle stratégie pour contrecarrer le plan allemand. Il

(116) SHD/DAT, 7N 1157, Duruy (Bruxelles) au général Brun, ministre de la Guerre (Paris), le 27 janvier 1911.

(117) SHD/DAT, 7N 1110, Pellé à Henri Maurice Berteaux, ministre de la Guerre, le 7 mars 1911, cité d'après Jan Karl TANNENBAUM, « French estimates of German plans », dans Ernest MAY, éd., *Knowing one's Enemies. Intelligence Assessment before the Two World Wars*, New Jersey, Princeton University Press, 1984, p. 159.

(118) SHD/DAT, 7N 1783, colonel Huguet (Londres) au général Dubail, ministre de la Guerre (Paris), le 10 septembre 1911, cité d'après J.K. TANNENBAUM, « French estimates », *op. cit.*, p. 167.

(119) Général de division MICHEL, vice-président du Conseil supérieur de la Guerre, « Rapport au ministre au sujet de l'étude d'un projet d'opérations », le 10 février 1911, dans Service historique du Ministère de la Guerre, *Les armées françaises dans la Grande Guerre*, Paris, 1923, Tome I, Annexes, volume 1, annexe n° 3, p. 7-8.

s'agissait d'intégrer à chaque régiment français de l'*« active »*, un régiment de réserve, afin d'atteindre le chiffre mirifique de 1.290.000 hommes. Michel souhaitait diviser cet effectif disponible en quatre groupes, dont deux devraient prendre l'offensive en Belgique. Le plus important d'entre eux, 490.000 hommes, se concentrerait dans la région de Lille pour opérer en Belgique entre la mer et la ligne de Sambre et Meuse. Un second groupe de 280.000 hommes concentré entre Hirson et Rethel devrait opérer à la droite des premiers, c'est-à-dire dans les Ardennes au sud de la Sambre et de la Meuse. La défense de la frontière de l'Est incomberait à un troisième groupe de 300.000 hommes concentré entre Montmédy et Belfort. Enfin 220.000 hommes constituerait la réserve stratégique à Paris⁽¹²⁰⁾. Le lieutenant-colonel François de Grandmaison, qui dirigeait les opérations au Troisième Bureau, accueillit très mal les propositions de Michel. Il fit remarquer que si les Allemands se décidaient à attaquer en Alsace-Lorraine, plus de la moitié des troupes françaises arriveraient beaucoup trop tard sur le théâtre réel des opérations. La question était d'autant plus dérangeante qu'elle abordait le problème délicat des réservistes, fleurant bon les querelles politiques entre la gauche et la droite française. Le directeur des opérations au Troisième Bureau ne pouvait admettre que des soldats *« de seconde ligne »* pussent soudainement être employés au front. Parallèlement, Grandmaison faisait remarquer que pour réaliser une manœuvre enveloppante d'une si grande envergure en Belgique, il était nécessaire que les Allemands utilisassent leurs réserves en première ligne. Or, rien ne prouvait qu'ils se risqueraient à une telle éventualité⁽¹²¹⁾.

Le plan Michel plaça le ministre de la Guerre Adolphe Messimy dans une situation délicate. Alors que la crise d'Agadir venait d'éclater, réclamant une unité de vues au plus haut sommet de l'armée, le généralissime et vice-président du CSG était critiqué par la majorité des autres généraux. Il fut finalement limogé en Conseil des ministres le 28 juillet 1911 pour cause d'incapacité et remplacé par le général Joffre. Messimy profita de l'incident pour réformer le haut commandement français en regroupant sous une même casquette la fonction de chef d'État-major général et de généralissime⁽¹²²⁾. Contrairement à son prédécesseur, Joffre pensait que les armées allemandes ne dépasseraient pas la Meuse. Pour contrer l'aile droite allemande censée traverser les Ardennes, le nouveau généralissime préconisait au départ, dans son plan XVII, d'avancer préventivement sur Namur et de se servir de la Haute-Meuse comme base d'opérations pour menacer les flancs des colonnes allemandes engagées dans le Luxembourg belge. Ainsi, lors de la séance du Conseil Supérieur de la Défense nationale du 9 janvier 1912, Joffre expliqua à l'assistance l'intérêt qu'il y aurait à violer la neutralité belge ; il accusa cependant un refus unanime des membres du Conseil. Trop intéressé par

(120) *Ibid.*, p. 11.

(121) SHD/DAT, 7N 1766, Rapport du Troisième Bureau, « Étude d'un projet de plan », 1911, cité d'après J.K. TANNENBAUM, « French Estimates of German Plans », *op. cit.*, p. 161-163.

(122) Adolphe MESSIMY, général, *Mes souvenirs. Jeunesse et entrée au Parlement. Ministre des colonies et de la Guerre en 1911 et 1912 : Agadir. Ministre de la Guerre du 16 juin au 26 août 1914*, Paris, Plon, 1937, p. 71-77.

les avantages d'une offensive préventive en Belgique, Joffre revint sur cette idée le 21 février 1912, après la formation du gouvernement Poincaré, lors d'une séance secrète au ministère des Affaires étrangères. Ce fut au tour de Poincaré de mettre tout son poids dans la balance pour s'opposer au plan XVII ainsi conçu, afin de ménager l'alliance avec l'Angleterre⁽¹²³⁾. Une visite personnelle du général Wilson le 27 novembre 1912acheva de convaincre Joffre de l'utilité de préserver la neutralité belge, pour ne pas faire vaciller l'Entente Cordiale⁽¹²⁴⁾. Par conséquent, aux premiers jours d'août 1914, Joffre fut relativement heureux d'apprendre que les Allemands s'apprêtaient à violer la neutralité belge : « J'entrevois dès lors la possibilité de la manœuvre à travers la Belgique qui m'avait toujours paru la plus avantageuse, et dont j'avais entretenu le gouvernement dès le mois de février 1912 (sic). Cette probabilité, et en tout cas, la possibilité d'agir par le Luxembourg dès maintenant acquise, entraînait évidemment une modification au plan de concentration, en reportant vers le nord le centre de gravité de nos forces de gauche. (...) Dès le 2 au soir, je donnai l'ordre d'exécuter cette variante »⁽¹²⁵⁾.

Durant les jours qui suivirent l'entrée en guerre, Joffre demeura convaincu qu'un franchissement conséquent de la Meuse par les Allemands à hauteur de Liège n'aurait pas lieu, au grand désespoir des Belges qui ne cessaient de réclamer un appui français plus efficace sur la rive gauche du fleuve⁽¹²⁶⁾. On a beaucoup glosé dans les milieux militaires belges sur l'*« aveuglement »* funeste du généralissime français sans faire remarquer que ses opinions stratégiques étaient globalement partagées par le Roi Albert I^{er}, jusqu'à ce que les rapports de renseignements arrivés au Quartier général belge annonçassent la progression en Campine et en Hesbaye de deux armées allemandes. En effet, les deux officiers les plus appréciés du Palais – le capitaine Émile Galet et le sous-chef d'État-major, le lieutenant-colonel de Ryckel – s'étaient surtout attardés avant guerre à élaborer des plans en vue de répondre efficacement à une attaque allemande à travers les Ardennes⁽¹²⁷⁾. Cet *« à priori stratégique »* explique largement pourquoi, au terme du conseil de la couronne du 2 août 1914, le Roi choisit, contre l'avis de son chef d'État-major le lieutenant-général de Selliers de Moranville, de concentrer l'armée belge sur la Meuse et non au centre du pays. Le souverain dut cependant se raviser assez vite, en l'absence d'un véritable plan de transport concerté de longue date avec le département des chemins de fer. Dans l'urgence, il

(123) M.-Th. BITSCH, *La Belgique*, op. cit., p. 462-463 ; Guy PEDRONCINI, « Influence de la neutralité belge et luxembourgeoise sur la stratégie française : le plan XVII », dans *Les relations franco-luxembourgeoises de Louis XIV à Robert Schuman*, Metz, 1978, p. 192-193.

(124) Joseph JOFFRE, *Mémoires du Maréchal Joffre (1910-1917)*, Paris, Plon, 1932, t. 1, p. 125-127.

(125) *Ibid.*, p. 231-232.

(126) Émile GALET, général, S.M. le Roi Albert, *Commandant en chef devant l'invasion allemande*, Paris, Plon, 1931, p. 115-143.

(127) Émile GALET, S.M. le Roi Albert, op. cit., p. 374-389 ; *Mémoires du Lieutenant Général Baron de Ryckel, Sous-chef d'État-major de l'Armée Belge en 1914 puis chef de la Mission militaire belge au Grand Quartier Général des Armées impériales de Russie*, Paris, Librairie Chapelot ; Bruxelles, Notre Pays, 1920, p. 126-139.

adopta un plan intermédiaire, ne laissant sur la Meuse à Liège et Namur que les 3^e et 4^e divisions d'armée (DA)⁽¹²⁸⁾.

Considéré *a posteriori*, l'abandon de la position de concentration de toute l'armée belge sur le fleuve fut une bonne décision. Une telle concentration aurait certes été utile pour prendre de flanc des colonnes allemandes traversant le Luxembourg mais en l'occurrence, elle se serait révélée particulièrement dangereuse face à des forces supérieures en nombre et en qualité bien décidées à foncer sur Bruxelles. L'armée belge largement inexpérimentée et trop avancée sur la Meuse aurait risqué à tout moment d'être bousculée, voire de perdre le contact avec le camp retranché d'Anvers, ultime lieu de retraite et principal dépôt de vivres et de munitions. Bien conscient de cet état de fait comme de l'incapacité de son armée à manœuvrer, Albert I^r préférera d'ailleurs éconduire le lieutenant-général Léman lorsque ce dernier lui suggérera le 8 août 1914 de tenter un mouvement en avant pour réoccuper la Position Fortifiée de Liège (PFL), qui avait été évacuée trop rapidement par la 3^e DA⁽¹²⁹⁾.

Conclusion

Après guerre, la parution d'ouvrages comme les souvenirs du commandant de la première armée allemande le général von Kluck, qui s'étonnait de ne pas avoir rencontré sur la Meuse une résistance bien organisée appuyée sur les forts⁽¹³⁰⁾, incita des écrivains militaires belges à rejeter principalement la faute sur le manque de discernement français : « Les forts de Liège – sauf ceux de Barchon, de Hollogne et de Flémalle – furent cités à l'ordre du jour de l'armée. Il apparaît incontestable que leur résistance a retardé d'au moins quatre jours pleins l'offensive générale allemande et ce retard eût été bien plus grand sans l'efficacité insoupçonnée des mortiers de 420. (...) On ne peut s'empêcher de penser que si le Commandement français avait mis ce délai à profit pour garnir jusqu'à Namur la Meuse dont l'armée belge unie à l'armée anglaise aurait prolongé la défense jusqu'à Liège, la tournure de la guerre eût pu être changée ». « Avec des *si* on met Paris en bouteille », dit le proverbe. Il eût été plus honnête de reconnaître que l'arrivée sur la Meuse belge des Français et *a fortiori* des Anglais – débarqués tardivement dans les ports français – ne dépendait pas uniquement du degré de lucidité de leur État-major mais aussi d'une résistance prolongée des Belges à hauteur des positions fortifiées de Liège et de Namur. Comme l'écrirait plus tard

(128) Sur ce sujet, voir notre article « Pre-war Planning in Belgium », dans Oliver JANZ & Nicolas APOSTOLOPOULOS, éds, 1914-1918-online. *International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität Berlin, avec le soutien de la Deutsche Forschungsgemeinschaft et des Instituts historiques allemands de Paris, Varsovie et Moscou (sous presse) URL : <http://www.1914-1918-online.net/>.

(129) La PFL n'était alors occupée que par une seule brigade allemande. Marie-Rose THIELEMANS, éd., *Albert I^r. Carnets et correspondance de guerre, 1914-1918*, Paris, Louvain-la-Neuve, Duculot, 1991, p. 37.

(130) Alexander VON KLUCK, *Der Marsch auf Paris und die Marneschlacht 1914*, Berlin, Mittler, 1920, p. 17-18.

le professeur d'Histoire militaire Henri Bernard, une telle résistance eût été envisageable avec des effectifs supérieurs en quantité et en qualité: « 300.000 hommes, garnissant la Meuse, appuyés par les positions fortifiées de Liège et de Namur, auraient sans doute permis l'arrivée des forces franco-britanniques et préservé la grande partie de notre pays de l'occupation »⁽¹³¹⁾. En 1914, l'armée de campagne belge ne comptait que 117.500 hommes tandis qu'un nombre pratiquement équivalent était aspiré par la défense des forteresses. La guerre arrivait trop tôt ! Elle surprenait l'armée belge en pleine phase de réorganisation⁽¹³²⁾. Il manquait en effet à celle-ci plusieurs années de service militaire obligatoire pour rééquilibrer le poids relatif de ses effectifs par rapport aux armées bien entraînées des Puissances voisines et permettre ainsi à la « Barrière de la Meuse » de remplir pleinement le rôle dissuasif que Brialmont entendait lui donner vingt-cinq ans auparavant. Dans ces conditions seulement, l'Allemagne aurait peut-être hésité à violer la neutralité belge et le cours de la guerre en eût effectivement été changé.

RÉSUMÉ

Christophe BÊCHET, *La Meuse belge comme « Barrière » ? Regards croisés sur une frontière stratégique entre la France et l'Allemagne (1870-1914)*

En marge des tractations de Londres de 1831, le maintien d'une garantie secrète – relative à la défense des forteresses belges par les Puissances en cas de guerre avec la France – transféra le fardeau de l'ancienne « Barrière des Pays-Bas » sur les épaules fragiles du nouveau Royaume de Belgique. À la grande satisfaction du Gouvernement belge, l'évolution des relations internationales reléguera ensuite cette « convention des forteresses » aux oubliettes de l'histoire. Cependant, après la guerre franco-prussienne de 1870-1871, la probabilité d'un passage des armées française et allemande par la vallée de la Meuse s'accrut sensiblement. En conséquence, les villes de Liège et de Namur furent ceinturées de forts modernes. Ce changement de paradigme défensif suscita de nombreux commentaires diplomatiques et militaires en Belgique et à l'étranger. Dans le même temps, les nouvelles lignes de chemins de fer établies entre Meuse et Rhin conféraient un intérêt stratégique accru à la région Ardenne-Eifel. Au final, ces transformations de l'espace frontalier altérèrent les plans de guerre français et allemands. Au début du XX^e siècle, la Meuse belge fut considérée par les stratégies avec un regard entièrement neuf.

Frontière stratégique – Meuse belge – Rhin – Première Guerre mondiale – XIX^e siècle – Chemins de fer – Plans de guerre.

(131) Henri BERNARD, *L'an 14 et la campagne des illusions*, Bruxelles, la Renaissance du Livre, 1983, p. 48.

(132) Le service militaire obligatoire généralisé ne fut voté en Belgique qu'en 1913. *Ibid.*

SUMMARY

Christophe BÊCHET, *The Belgian Meuse as a “Barrier”? Perspectives on a Strategic Frontier between France and Germany (1870-1914)*

In the margins of the London Treaty of 1831, a secret provision – regarding the defence of the Belgian fortresses in case of a war against France by the other Powers was maintained, putting the strategic burden of the old “Low Countries Barrier” of 1815 on the frail shoulders of the newly-formed Kingdom of Belgium. To the full satisfaction of the Belgian Government, this “Fortress agreement” was practically forgotten afterwards. Nevertheless, after the Franco-Prussian War of 1870-1871, a march of the French and German armies through the Meuse valley became more and more a nightmarish eventuality. As a consequence, the towns of Liège and Namur were surrounded with modern forts to check any invasion attempt by belligerents. This shift in defensive paradigm led to numerous diplomatic and military commentaries in Belgium and abroad. Meanwhile, the new railways established between Meuse and Rhine increased the strategic value of the Ardennes-Eifel area. Finally, these modifications to the border area distorted the French and German war plans. At the beginning of the twentieth century, war-planners had started to look at the Belgian Meuse valley from a completely new perspective.

Strategic border – Belgian Meuse – Rhine – First World War – 19th century – Railways – War plans

SAMENVATTING

Christophe BÊCHET, *De Belgische Maas als “barrière”? Perspectieven op een strategisch grensgebied tussen Frankrijk en Duitsland (1870-1914)*

In de marge van het Verdrag van Londen van 1831 kwam het tot een behoud van een geheime bepaling inzake de verdediging van de Belgische forten indien de andere grootmachten een oorlog tegen Frankrijk zouden beginnen. Het behoud van deze bepaling legde de strategische last van de oude “Barrière der Nederlanden” van 1815 op de eerder zwakke schouders van het net opgerichte Koninkrijk België. Tot grote voldoening van de Belgische regering werd deze zogenaamde “fortenovereenkomst” achteraf nagenoeg vergeten. Na de Frans-Pruisische Oorlog van 1870-1871 werd een mars van het Franse en Duitse leger doorheen de Maasvallei echter steeds meer een realistisch nachtmerriescenario. Bijgevolg werden Luik en Namen door moderne forten omringd om zo elke poging tot invasie door een agressor te verijdelen. Deze verandering van defensieparadigma leidde tot verschillende diplomatische en militaire reacties in België en in het buitenland. Ondertussen hadden de nieuwe spoorwegen tussen Maas en Rijn de strategische waarde van de Ardennen-Eiffelregio verhoogd. Ten slotte zorgden deze wijzigingen in het grensgebied voor een vervorming van de Franse en Duitse oorlogsplannen. Aan het begin van de twintigste eeuw begonnen strategen vanuit een volledig nieuw perspectief naar de Belgische Maasvallei te kijken.

Strategische grens – Belgische Maas – Rijn – Eerste Wereldoorlog – 19^e eeuw – spoorwegen - oorlogsplannen