

Le rôle des chemins de fer. La ligne de chemin de fer Stavelot-Malmedy : construction, inauguration et expérience de guerre

par Christophe Bechet, chargé de recherches FRS-FNRS à l'Université de Liège

1. Les sabotages belges en août 1914

En août 1914, de nombreuses destructions furent réalisées par le Génie belge sur les lignes de chemin de fer en provenance d'Allemagne. Toutefois, il semble qu'elles n'aient pas totalement répondu aux espérances que l'on avait placées en elles. Dans les années 1930, une polémique émerge au sein de l'armée concernant les « destructions manquées » sur l'axe ferroviaire principal du pays, à savoir la ligne Aix-la-Chapelle-Liège-Bruxelles ; les sabotages prévus sur l'épine dorsale du trafic ferroviaire belgo-allemand n'avaient pas fonctionné dans leur pleine mesure¹. Le compte rendu très précis des destructions belges dressé après-guerre par Wilhelm Kretschmann, major à l'État-major allemand des chemins de fer de campagne, se félicite même qu'il n'y ait pas eu davantage de sabotages sur une ligne qui comportait un si grand nombre de tunnels et d'ouvrages d'art. Il note que dans le tunnel de

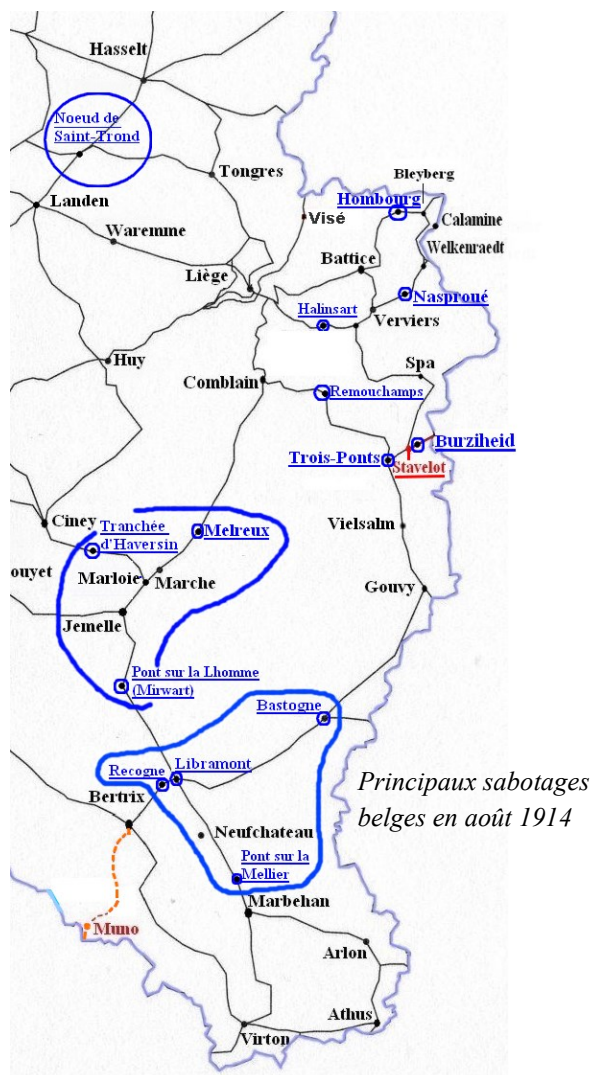
Nasproué, situé un peu en aval du viaduc de Dolhain, quatre chambres de mines avaient été remplies de matière explosive mais n'avaient pas été allumées par les Belges². Selon le général

Leman, gouverneur de la Position Fortifiée de Liège (P.F.L.), la notice concernant la destruction de cet ouvrage d'art prévoyait la création d'une interruption au milieu du tunnel. Dix chambres – et non quatre – avaient été préparées dans les

piédroits (5 par piédroit) devant recevoir chacune 470 kilos de poudre noire³. Une seule charge explosa au milieu du tunnel. Pour compléter la destruction, le capitaine commandant Baudry fit lancer dans le tunnel une quinzaine de locomotives sur quatre autres qui avaient été préalablement dérailées⁴.

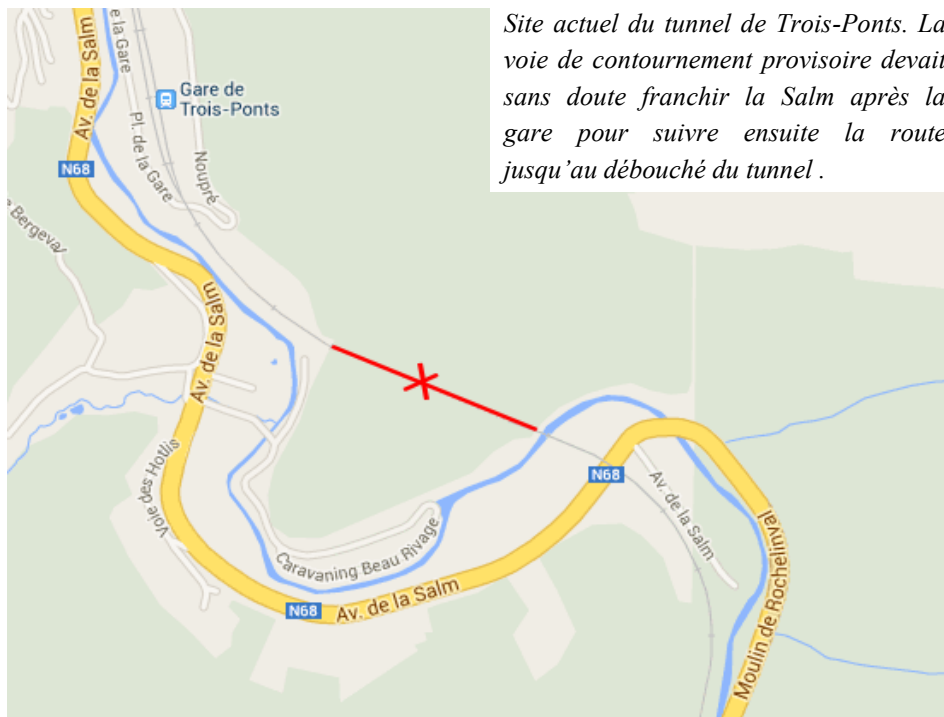


Et surtout, à Liège, le fameux viaduc du Val-Benoît n'avait pas sauté. Les installations de la gare des Guillemins elles-mêmes étaient relativement épargnées. Seuls quelques sabotages étaient constatés comme l'alimentation en eau des locomotives, l'alimentation électrique, le téléphone et quelques aiguillages vite réparés⁵.



Selon le compte rendu du major allemand, tous les travaux sur la ligne Aix-la-Chapelle-Liège furent rapidement effectués. La dite ligne fut ouverte au trafic sur toute sa longueur dès le 15 août 1914, soit l'avant-dernier jour de la prise des forts, jour fatidique où sautait notamment le fort de Loncin⁶. Les avantages d'une telle prise de guerre furent considérables pour le ravitaillement de l'aile droite de l'armée allemande qui aurait été gravement ralentie par une destruction réussie à Dolhain. En effet, l'établissement d'une voie de contournement aurait réclamé beaucoup de temps et d'hommes à cause de la configuration de la vallée de la Vesdre particulièrement encaissée dans cette région. Si l'on insiste généralement sur cet échec relatif du Génie belge, qui arrêta néanmoins les convois allemands à Dolhain une dizaine de jours, c'est par comparaison avec l'explosion réussie du tunnel de Trois-Ponts. Dans celui-ci, qui verrouille l'accès à la ligne de Gouvy et du Grand-duché de Luxembourg, sept des huit

charges prévues fonctionnèrent, provoquant une obstruction d'une longueur de cent mètres au milieu du tunnel⁷. Plutôt que d'attendre sa réparation, qui risquait de prendre plusieurs semaines voire plusieurs mois, les Allemands optèrent pour la construction d'une voie de contournement provisoire. La configuration délicate du terrain nécessitait toutefois des travaux d'envergure, dont la construction d'un pont en bois au-dessus de la Salm. Quatre cents civils belges furent réquisitionnés pour prêter main forte aux troupes de chemins de fer allemandes afin d'établir la voie de contournement.

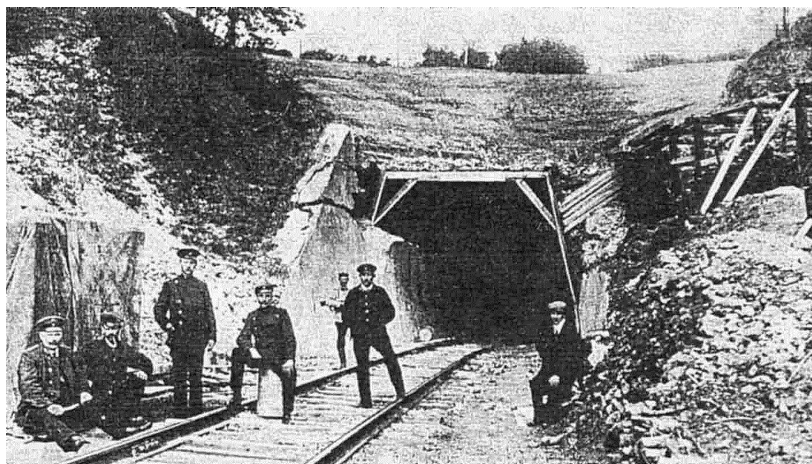


Site actuel du tunnel de Trois-Ponts. La voie de contournement provisoire devait sans doute franchir la Salm après la gare pour suivre ensuite la route jusqu'au débouché du tunnel.

Celle-ci fut ouverte au trafic le 28 août 1914, plus de trois semaines après le début de l'offensive⁸. Le pont en bois franchissant la Salm n'était cependant pas suffisamment solide pour faire passer les convois. Par conséquent, les Allemands durent procéder à des transbordements jusqu'à ce que le tunnel soit dégagé⁹. Des travaux furent ensuite entrepris au tunnel de Trois-Ponts proprement dit. Les troupes de chemins de fer ne suffirent pas pour de telles réparations. On dut faire appel à une firme privée de Manheim, la firme *Grün und Bilfinger*. Le tunnel de Trois-Ponts ne fut rouvert à la circulation que le 26 novembre 1914, pratiquement quatre mois après l'explosion très efficace réalisée par le Génie belge¹⁰.

Au tunnel de Hombourg, qui donnait accès à la ligne à simple voie du plateau de Herve, la notice prévoyait la création de deux interruptions d'une vingtaine de mètres chacune : l'une à la tête ouest, la seconde au milieu du tunnel¹¹. Seul le dispositif de tête ne fonctionna que partiellement avec l'explosion de deux fourneaux sur les quatre prévus. Une interruption – d'une quinzaine de mètres selon le rapport du sous-lieutenant Van Billoen – fut réalisée à la sortie ouest du tunnel¹². D'après l'historique allemand, le tunnel était bouleversé à sa sortie ouest sur une plus grande longueur : 40 mètres. Les compagnies chargées du déblaiement y découvrirent trente-cinq caisses de poudre noire (de 25 kilos chacune) non explosées. Le retard occasionné aurait donc pu être beaucoup plus conséquent. Quoiqu'il en soit, deux semaines furent nécessaires pour déblayer le tunnel. Les travaux, commencés le 7, s'achevèrent le 21 août. À l'exception du tunnel, la ligne du plateau de Herve avait néanmoins été dégagée jusqu'à Chênée-Liège dès le 14 août¹³.

On ne peut donc pas totalement exclure le passage de certains convois militaires sur cette voie, avec une étape de transbordement à hauteur de Hombourg. Du côté belge, le rapport du général Leman fait état du passage d'un premier train allemand dans le tunnel dès le 18 août : « Les travaux furent poursuivis sans désespérer nuit et jour, en utilisant trois équipes de travailleurs de 200 hommes chacune. La remise en parfait état du tunnel se prolongeant jusqu'au 26, avec des équipes réduites à 120 hommes »¹⁴.



Carte postale du tunnel de Hombourg après sa réparation

2. Une ligne à simple voie sous haute surveillance

Incontestablement, c'est au débouché de la petite jonction ferroviaire Stavelot-Malmedy que les sabotages belges furent les moins efficaces. La ligne était très récente puisqu'elle venait d'être inaugurée quelques mois auparavant, le 4 janvier 1914. Depuis le début de sa construction et même avant, cette petite jonction transfrontalière, d'apparence anodine, avait défrayé la chronique¹⁵. À la Chambre des Représentants, plusieurs députés s'étaient opposés à son établissement. D'aucuns la considéraient comme extrêmement dangereuse pour la sécurité du pays puisque, depuis le camp d'Elsenborn, elle donnait accès à tout le réseau ferroviaire ardennais, en dehors du rayon d'action des forts de la Meuse. Prophétiquement, certains commentateurs annonçaient que la ligne pourrait aussi servir dans le cadre d'un coup de main allemand sur la PFL. Dans son rapport sur le budget de la guerre du 30 mars 1904, le député catholique Henri Delvaux de Fenffe, représentant de l'arrondissement Arlon-Marche-Bastogne, consacra un chapitre entier à cette délicate question¹⁶.

L'avertissement de Delvaux de Fenffe serait anecdotique s'il n'était devenu par la suite gouverneur de la province de Liège (de 1908 à 1919), doté d'un droit de regard direct sur les nouveaux projets routiers et ferroviaires provinciaux. Dans le sillage de ce rapport parlementaire, il y eut ensuite plusieurs tentatives infructueuses de l'ambassade de France à Bruxelles pour inciter le gouvernement belge à abandonner définitivement le projet¹⁷. Au moment de l'inauguration, la presse britannique elle-même se faisait le relais des craintes des milieux militaires français.

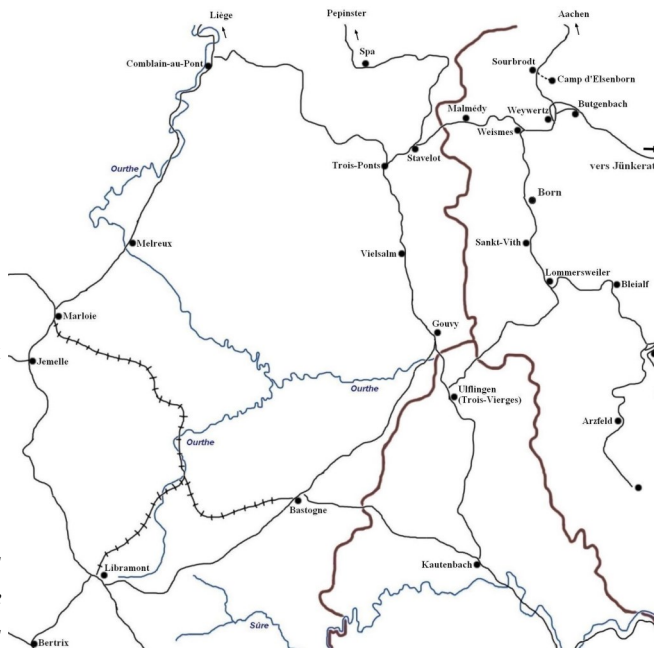
Le 30 décembre 1913, le *Morning Post* soulignait qu'avec la jonction Malmedy-Stavelot, l'Allemagne avait achevé la première et la plus importante partie de son projet de pénétration pacifique des Ardennes¹⁸. Quelques semaines après l'inauguration, paraissait dans la *Fortnightly Review* de février 1914 un article très détaillé sur le danger que constituait pour la Belgique et pour la France le réseau ferré allemand à la frontière luxembourgeoise. D'après l'auteur de l'article, la nouvelle jonction Stavelot-Malmedy venait en quelque sorte apporter la confirmation des intentions malveillantes de l'Allemagne¹⁹.

Nos futurs alliés avaient-ils raison de s'inquiéter ? On a souvent affirmé que les Allemands avaient forcé la main aux Belges pour construire cette voie de chemin de fer à proximité du camp d'Elsenborn. Cyniquement, ils auraient présenté aux Belges le grand intérêt commercial de la ligne Stavelot-Malmedy, alors qu'ils caressaient en sous-main des objectifs militaires moins avouables. Cette affirmation un peu rapide doit être nuancée. En réalité, ce projet de jonction ferroviaire internationale entre la Belgique et l'Allemagne était dans les cartons du ministère belge des Affaires étrangères depuis 1896²⁰. Il était même réclamé des deux côtés de la frontière. Il s'agissait notamment de favoriser la tannerie locale et les échanges commerciaux des petites entreprises ardennaises avec l'Allemagne²¹. À cette époque, on ne trouve pas de trace d'une quelconque pression de la part des milieux militaires berlinois. Rappelons que les plans du général Alfred von Schlieffen ne prévoyaient pas encore la violation de la neutralité belge. Après bien des palabres, une convention ferroviaire fut signée entre l'Allemagne et la Belgique, le 15 août 1903, au grand désespoir des Français. Ces derniers continuèrent à exercer une pression diplomatique sur Bruxelles jusqu'à la ratification du traité par le parlement belge en 1907. L'échange définitif des ratifications eut lieu à Berlin le 26 octobre 1907²².

Entre 1896 et 1903, la situation stratégique avait diamétralement changé ! Le plan Schlieffen programmat désormais un passage à travers les Ardennes belges, ce qui impliquait notamment la concentration de troupes jusqu'à hauteur d'Eupen-Malmedy²³. En avril 1903, le major von Staabs fut appelé au sein du Grand État-major pour prendre la direction du bureau des chemins de fer (*Eisenbahnabteilung*)²⁴. Dès sa première entrevue avec Schlieffen, Staabs lui soumit un programme complet d'amélioration des chemins de fer sur la rive gauche du Rhin, dans toute la région frontalière de l'Eiffel. L'axe majeur de ces travaux pharaoniques était le projet d'extension de la ligne de la vallée de l'Ahr (*Ahrthalbahn*) entre Remagen (sur le Rhin) et Dümpelfeld, prolongée ensuite vers le camp d'exercices d'Elsenborn/Sourbrodt²⁵. Le 22 septembre 1903, ce projet fut envoyé pour expertise à Coler, le collaborateur militaire de la *Linien Kommission H* à Cologne. Selon la procédure, ce dernier fut chargé d'analyser le nouveau projet sous l'angle des intérêts de l'armée²⁶. Le 3 octobre 1903, Coler répondit par un rapport très enthousiaste concernant les perspectives militaires ouvertes par la ligne annoncée. Selon lui, le nouveau chemin de fer permettra « en temps de paix » de faciliter les communications avec l'*Übungsplatz* d'Elsenborn. Il note aussi que la ligne augmentera l'efficacité des transports sur l'*Eifelbahn* en provenance d'Euskirchen. Au point de rencontre de cette ligne, il préconise la création d'un nœud ferroviaire à Blankenheim au détriment de Jünkerath, qui sera pourtant choisi par la suite comme point de jonction entre l'*Eifelbahn* et l'*Ahrthalbahn*.

Les conseils de Coler sont particulièrement révélateurs concernant l'utilisation de la ligne dans le cadre du plan de guerre allemand. En temps de guerre, note-t-il, Sourbrodt deviendrait « un point de sortie idéal pour des opérations ultérieures »²⁷. Néanmoins, poursuit-il, il faudra privilégier comme point de rencontre de la nouvelle ligne avec la *Vennbahn*, la gare de Waimes (Weismes), située au sud de Sourbrodt, parce qu'elle se relierait ainsi « avec la prolongation déjà existante en direction de Malmédy, un important nœud routier et qu'elle établirait une liaison parallèle à la chaussée Jünkerath-Saint-Vith et à la ligne Gerolstein-Lommersweiler »²⁸. L'année suivante, l'*Eisenbahnabteilung* souligne dans une nouvelle note que l'approbation récente du projet de jonction germano-belge Stavelot-Malmédy augmente encore significativement l'intérêt militaire de la voie de chemin de fer entre Blankenheim et Waimes²⁹. On ne peut être plus explicite !

Liaisons ferroviaires allemandes avec le réseau ardennais



Le chantier débuta du côté allemand en février 1908. En Belgique, le premier coup de pioche fut donné en juillet de la même année³⁰. Étant donné la terreur que le projet avait suscitée à Paris, on ne sera guère étonné d'apprendre que la progression des travaux fut soigneusement surveillée par le 2^e Bureau français³¹. Suite aux difficultés du terrain et au retard accumulé du côté belge, la ligne ne fut inaugurée que le 4

janvier 1914. Sa réalisation avait nécessité la construction de deux tunnels : l'un à la sortie de Stavelot, l'autre du côté allemand, juste après le poste frontière. En Belgique, le ministère de la Guerre avait bien pris soin d'exiger la création de chambres de mines dans le tunnel de Stavelot percé à proximité de la Haute Levée, appelé aussi tunnel du Monty ou tunnel de Burziheid³².

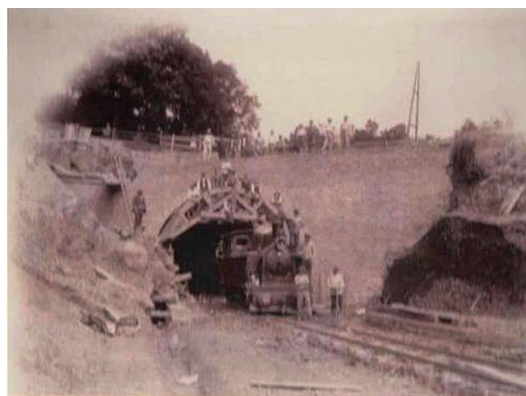


Photo prise lors de la construction du tunnel de Burziheid entre 1909 et 1911

Cependant, en août 1914, sur les huit charges préparées à 185 mètres de l'entrée du tunnel, seule une fonctionna. La paroi et le sol furent arrachés sur une quinzaine de mètres, mais la voûte en pierre calcaire demeura intacte. La circulation fut rétablie en quatre jours. Les wagons allemands purent donc entrer en gare de Stavelot dès le 8 août³³.

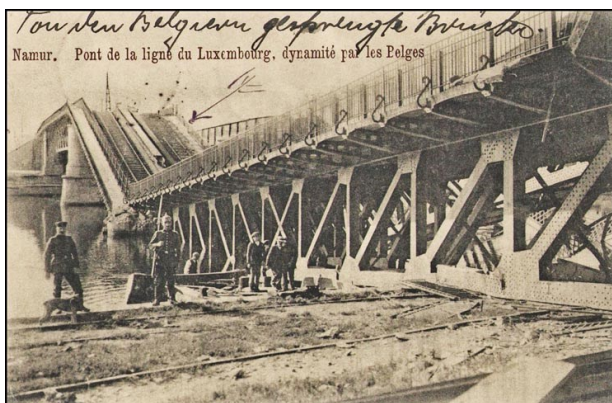


Intérieur du tunnel de Burziheid qui livre aujourd'hui le passage au Ravel

3. Le service des étapes de la 3^e armée allemande

À partir du 20 août, le service des étapes de la 3^e armée allemande utilisa la ligne transfrontalière Malmedy-Stavelot pour convoier les vivres et munitions en provenance de Coblenze. Le 25 août, la ligne Lommersweiler-Trois-Vierges-Gouvy fut également mise à contribution. Idéalement, les approvisionnements de la 3^e armée devaient atteindre les nœuds ferroviaires de Marloie et Jemelle, pour ensuite se diriger vers la vallée de la Meuse et franchir le fleuve au nord et au sud de Dinant. Toutefois, dans les provinces de Namur et du Luxembourg, les destructions effectuées par le Génie belge avaient été très efficaces : la gare de Libramont et la tranchée rocheuse d'Haversin (entre Marloie et Ciney) ne furent dégagées respectivement que les 26 et 31 août ; le viaduc de Melreux (sur la ligne de l'Ourthe) et le pont de la Lhomme à Mirwart (entre Libramont et Jemelle) furent opérationnels le 28 août et le 9 septembre. Si la réparation rapide du tunnel de Stavelot fut assurément une aubaine pour le service des étapes de la 3^e armée, en revanche, la logistique allemande piétina après la prise de Namur le 24 août ; les convois ferroviaires dépassaient tout au plus les gares de Rivage (Comblain-au-Pont) et de Bastogne. Qui plus est, toute perspective de pouvoir faire passer les approvisionnements de la 3^e armée par les viaducs de Houx (Anhée) et Anseremme ou même Namur dut également être écartée puisque les trois ponts ferroviaires avaient sauté suite à l'action combinée des Génies français et belge. Il fallut plusieurs semaines, voire plusieurs mois pour les réparer et l'on dut encore faire venir d'Allemagne des firmes privées³⁴.

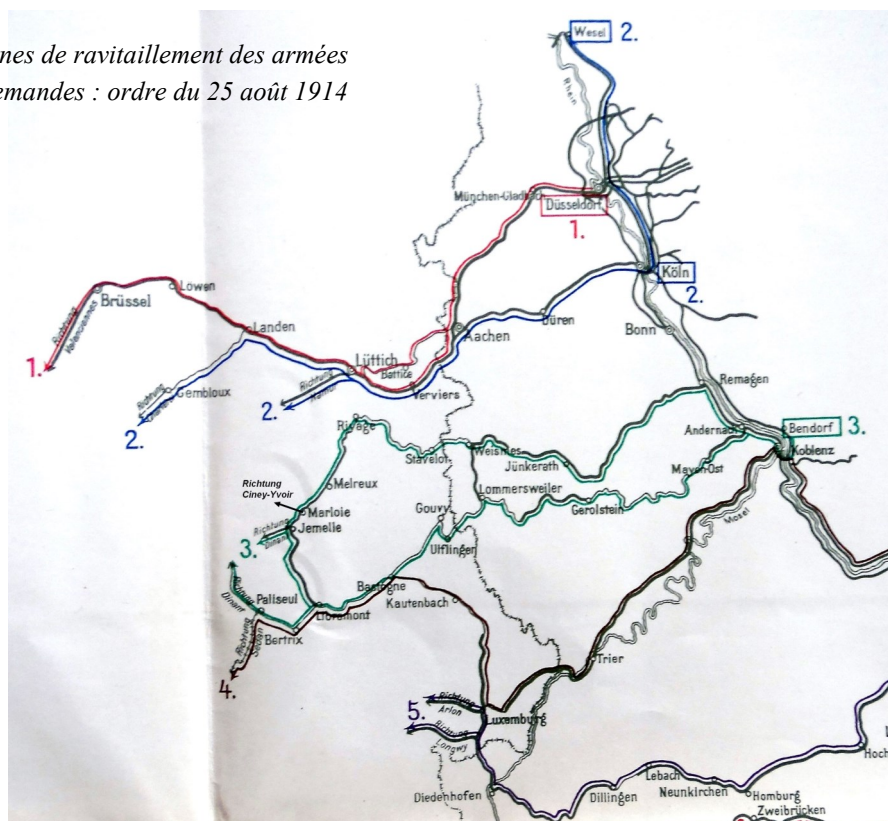
Viaduc de Namur dynamité par les Belges en 1914



Le général Max von Hausen commandant la 3^e armée confia dans ses souvenirs que les ponts provisoires établis sur la Meuse n'étaient qu'un « pis-aller » : « Déjà au moment du forçement de la ligne de la Meuse, je prévoyais qu'aussitôt le passage conquis, l'intérêt du commandement exigerait le repliement des ponts de bateaux qui avaient été jetés et leur acheminement vers l'avant. Je me disais que la construction des ponts de circonstance, nécessaires pour les remplacer, prendrait beaucoup de temps et ne laisserait pas d'influer sérieusement sur le service des étapes, en réduisant infailliblement le nombre de points de passage »³⁵.

Le 30 août, décision fut prise de ne plus faire passer les approvisionnements de la 3^e armée par les Ardennes, mais d'orienter ceux-ci vers Liège où ils devaient franchir la Meuse sur le seul pont ferroviaire qui n'avait pas été détruit : le viaduc du Val-Benoît. Nécessité fait loi ! Toutefois, il s'agissait là d'une solution peu souhaitable pour le service des étapes allemand, obligé désormais de faire passer par Liège les ravitaillements des trois premières armées commandées respectivement par les généraux von Kluck, von Bülow et von Hausen. On peut sans peine imaginer les bouchons ferroviaires que cela dut engendrer. D'autant plus que jusqu'au 2 septembre, la ligne à double-voie Liège-Namur-Charleroi-Maubeuge était elle-même inutilisable à cause de la destruction du tunnel de Seilles à hauteur d'Andenne, ce qui obligea les approvisionnements des 2^e et 3^e armées de transiter pendant un court laps de temps par la petite ligne à simple voie Landen-Gembloix-Fleurus³⁶.

Lignes de ravitaillement des armées allemandes : ordre du 25 août 1914



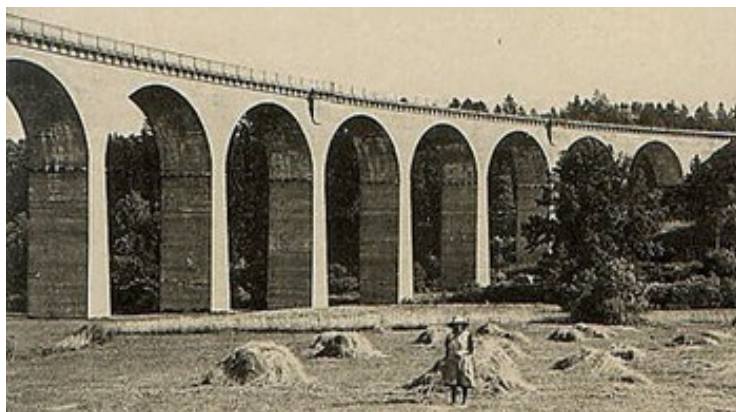
À la fin du mois d'août 1914, von Hausen déplora les difficultés d'approvisionnement de la 3^e armée. Malgré une grande adaptabilité du service des étapes aux circonstances de l'heure, les troupes allemandes durent se « rattraper » par de larges réquisitions au sein de la population civile, ce qui provoqua bien entendu des drames dans certaines localités : « Afin d'accélérer la marche en avant, on n'avait pu, après le passage de la Meuse à Dinant, attendre l'arrivée de toutes les colonnes d'approvisionnement. Dans la suite, il en résulta bientôt une pénurie d'avoine parce que les maigres ressources du pauvre pays de la Meuse et des Ardennes avaient déjà été épuisées par notre cavalerie d'armée. L'avance rapide sur des routes encombrées de masses de troupes ne permit pas d'assurer suffisamment l'arrivée du pain et de la viande ; les troupes pouvaient bien se contenter des ressources qu'offraient les nombreux troupeaux qui paissaient dans les champs et des maigres approvisionnements en vivres qu'elles rencontraient ; mais les chevaux souffraient déjà à la fin du mois d'août d'un épuisement dangereux de leurs forces »³⁷.

4. Expérience de guerre

Outre son utilité logistique pour l'approvisionnement de la 3^e armée, c'est aussi par Malmedy que fut rapatrié à la fin du mois d'août, pendant la bataille de Tannenberg, le XI^e corps d'armée, envoyé sur le front de l'est pour renforcer la VIII^e armée allemande aux prises avec les 1^{ère} et 2^e armées russes. Pendant toute la guerre, c'est par Stavelot, Gouvy et Luxembourg que devaient arriver d'éventuels renforts allemands en direction du secteur de Verdun. Il faut encore ici souligner l'importance du grand axe stratégique qui, depuis Remagen sur le Rhin, traversait l'Eifel d'est en ouest. Il se reliait à la *Vennbahn* à hauteur de Waimes-Wévercé (Weywertz), à quelques kilomètres de Malmedy et du camp d'Elsenborn. Programmée par von Staabs dès 1903, la ligne fut finalement inaugurée le 1er juillet 1912. Elle avait été construite selon des normes inhabituelles pour les besoins économiques de cette région rurale, ce qui explique d'ailleurs le surnom d'*Ahrbömmel* (littéralement « pompon de l'Ahr ») qui lui fut donné par la population locale³⁹. Elle répondait en revanche à tous les standards militaires : rampes atténuées, absence de passages à niveau, double voie, armement de la voie permettant une vitesse de 50 km/h, saut de mouton à l'arrivée à Wévercé, installations gigantesques dans cette dernière gare qui était le point de jonction avec la *Vennbahn* (une douzaine de voies de réception, couloirs sous-voies, plaque tournante, prise d'eau...)⁴⁰.

Il n'en allait pas de même du côté belge où la faible capacité des lignes ardennaises rendait leur utilisation très aléatoire dans un contexte de guerre. Les débouchés en Belgique via Stavelot et Gouvy furent rapidement confrontés aux encombrements les plus divers. Les deux jonctions transfrontalières étaient à simple voie. Qui plus est, l'assiette de ces lignes n'était guère conçue pour les convois militaires. Réalisé pour des transports de marchandises légères, le parcours entre Malmedy et Stavelot devait s'effectuer à la vitesse maximale de 25 km/h⁴¹. Dans la mesure où la guerre paraissait se prolonger, l'occupant allemand décida dès décembre 1914 de réaliser des travaux de grande envergure sur le réseau ardennais. L'objectif était aussi de soulager la « ligne de la Vesdre » Aix-la-Chapelle-Verviers-Liège sur laquelle reposait une trop grande part des transports allemands.

Le 18 décembre 1914, l'*Oberstleutnant* Wilhelm Gröner, chef du *Deutsche Feldeisenbahnwesen*, prit la décision d'améliorer les communications avec le front en construisant deux autres lignes le long de la frontière germano-belge : la ligne Born-Vielsalm et la ligne Saint-Vith-Gouvy. En vue de se relier plus efficacement avec le port d'Anvers, il ordonna également de construire une grande ligne à double voie entre Tongres et Aix-la-Chapelle, qui franchirait la Meuse en aval de Visé⁴². Pour obtenir un roulement optimal des convois, les Allemands décidèrent également de mettre à double voie les lignes Vielsalm-Rivage (ligne de l'Amblève) et Gouvy-Libramont, ce qui entraîna par conséquent la mise à double voie du tunnel de Trois-Ponts. Tous ces travaux d'envergure exceptionnelle nécessitèrent une main-d'œuvre abondante. On utilisa notamment des prisonniers de guerre russes. Plusieurs viaducs importants furent construits en un temps record eu égard aux moyens techniques de l'époque. Leurs grandes arches continuent encore aujourd'hui à marquer notre paysage.



Carte postale du viaduc de Hermanmont (Vielsalm) dynamité en 1940



Viaduc de Born, toujours debout

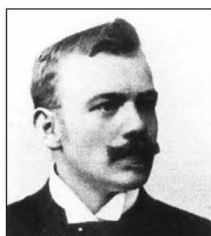
L'utilité pour les Allemands de la jonction ferroviaire Stavelot-Malmedy – et par extension de tout le réseau ardennais – est bien illustrée par les activités du réseau d'espionnage fondé par le liégeois Dieudonné Lambrecht. Ce dernier fut l'un des premiers à saisir l'importance de l'observation territoriale des trains, susceptible de repérer de vastes transports de troupes et de déterminer la nature de ces troupes par la notation des signes distinctifs des unités déplacées (couleur des insignes, numéros des régiments et des corps d'armées).

En janvier 1915, grâce à trois postes d'observation établis dans la périphérie liégeoise, Lambrecht pouvait déjà fournir à un agent du *War Office* résidant à Maastricht, les principales caractéristiques des trains militaires qui quittaient Liège en direction de Namur, Bruxelles ou Hasselt. En revanche, la surveillance du trafic ferroviaire ardennais ne s'opérait alors que de façon lacunaire. Lambrecht était bien conscient que ce trafic pouvait donner des renseignements très précieux sur les mouvements de l'ennemi en direction du secteur de Verdun. Au printemps 1915, Constant Grandprez entra dans l'organisation. C'était un industriel originaire de Stavelot qui avait réussi dans le secteur de la tannerie. Du fait de son activité commerciale, il disposait d'un bon réseau de relations dans toutes les Ardennes. Il en fit bénéficier Lambrecht. Constant Grandprez avait déjà eu l'occasion de favoriser le « passage » en Hollande de volontaires belges désireux de rejoindre les troupes sur l'Yser. Il avait entraîné toute sa famille dans ses activités : ses sœurs Élise et Marie et son frère François. Il recevait également une aide précieuse du facteur André Grégoire et de sa femme dont trois fils avaient rejoint l'Yser. Une fois relié au réseau Lambrecht, le couple Grégoire fut chargé de relever, nuit et jour, le passage des convois allemands à la gare de Stavelot. Les Grégoire pouvaient relever non seulement les trains allemands en provenance de Malmedy, mais aussi ceux en provenance de Herbesthal qui bifurquaient à Pepinster sur la « ligne des Fagnes » Spa-Hockay-Francorchamps-Stavelot, ligne aujourd'hui désaffectée au-delà de la gare de Spa. Grâce à d'autres observateurs soigneusement sélectionnés par Dieudonné Lambrecht à proximité des principaux nœuds ferroviaires du pays, citons notamment les postes importants de Jemelle ou Namur, le réseau Lambrecht était capable de déterminer par recoupements successifs la direction des trains vers le front⁴⁴.

*Les martyrs du
réseau Lambrecht*



Dieudonné Lambrecht



Constant Grandprez

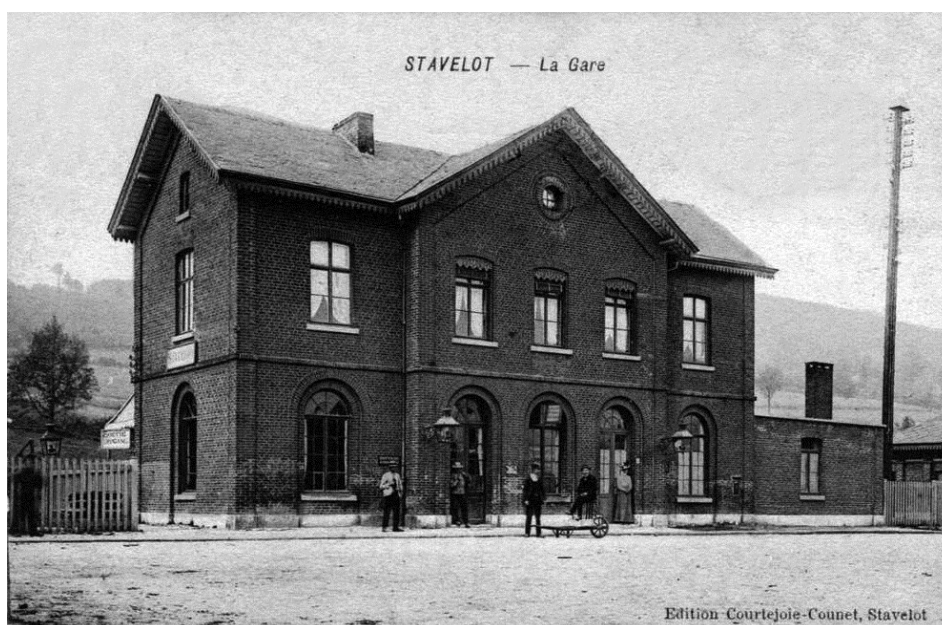


Elise Grandprez



André Grégoire

Au cours de l'année 1915, l'efficacité du réseau d'espionnage wallon fut constatée par le *War Office*. À l'aide de ses nouveaux observateurs ardennais, le service Lambrecht put fournir assez de renseignements pour que l'on puisse déterminer en mai 1915 le nombre des troupes allemandes qui étaient passées de la Serbie vaincue au front des Flandres par la ligne du Luxembourg. En août, il détermina très rapidement l'arrivée de renforts allemands venant du front russe. Ces renforts étaient destinés à parer l'offensive française de septembre en Champagne. En décembre, le réseau saisit les prémices d'une offensive de grande envergure du côté de Verdun. Alerté, l'agent du *War Office* réclama avec insistance la création de nouveaux postes dans les Ardennes afin d'affiner la qualité des renseignements fournis. Il semble que le réseau ait encore réussi à signaler l'arrivée au front de Verdun de la 143^e division allemande, annonciatrice de l'offensive déclenchée à la fin du mois de février 1916. Le 4 mars 1916, Lambrecht fut arrêté alors qu'il venait de créer un nouveau poste d'observation à Gouvy. Il fut fusillé le 18 avril à la Chartreuse⁴⁵. L'arrestation du chef du réseau obligea les Grandprez et André Grégoire à cesser pour un temps leur activité, au plus mauvais moment puisque la bataille de Verdun faisait rage. Émile Delacourt, un agent double, finit par les dénoncer. Les 29 et 30 janvier 1917, Élise et Constant furent arrêtés avec le facteur André Grégoire. Le 8 mai, ils subirent le même sort que l'infortuné Dieudonné Lambrecht. Pour commémorer leur courage, la rue de l'ancienne gare de Stavelot a été baptisée rue André Grégoire tandis que la rue parallèle s'appelle toujours aujourd'hui rue Constant Grandprez⁴⁶.



Carte postale de l'ancienne gare de Stavelot

Notes

- ¹ Lieutenant-colonel C. Requette, « Les destructions manquées », in la *Nation belge*, 31 décembre 1932 ; O. Bansart, « Les destructions manquées en 1914 », in *La Belgique militaire*, n° 3, 29 janvier 1933, p. 79-83 ; Major P. Mersch, « Le problème des destructions et le plan d'opérations avant 1914 », in *La Belgique militaire*, le 26 mars 1933, p. 193-200.
- ² Wilhelm Kretzschmann (Archivrat und Mitglied des Reichsarchivs, im Kriege Major im Generalstabe des Chefs des Feldeisenbahnwesens), *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz*, Berlin, Mittler, 1922, p. 38-39.
- ³ Lieutenant-général Gérard Lemman, *Le rapport du général Lemman sur la défense de Liège en août 1914*, publié par Georges Hautecler, Bruxelles, Académie royale de Belgique, Commission royale d'Histoire, 1960, p. 78.
- ⁴ Musée Royal de l'Armée [MRA], Fonds Moscou, boîte n° 2569, Service historique : étude concernant la défense de la position fortifiée de Liège en 1914, 1^{er} volume, p. 13.
- ⁵ W. Kretzschmann, *Die Wiederherstellung...*, p. 39-40. Concernant la non-destruction du viaduc du Val-Benoît, voir Laurent Cultiaux, *Le viaduc ferroviaire du Val-Benoît en août 1914*, mémoire de Master en Histoire (inédit), ULG, 2010-2011.
- ⁶ W. Kretzschmann, *Die Wiederherstellung...*, p. 39.
- ⁷ G. Lemman, p. 78-79.
- ⁸ W. Kretzschmann, *Die Wiederherstellung...*, p. 61-62.
- ⁹ G. Lemman, p. 79 ; MRA, Fonds Moscou, boîte n° 569, 1^{er} volume, p. 18-20.
- ¹⁰ W. Kretzschmann, *Die Wiederherstellung...*, p. 62-63.
- ¹¹ G. Lemman, p. 77.
- ¹² G. Lemman, p. 77 ; MRA, Fonds Moscou, boîte n° 2569, 1^{er} volume, p. 18-20.
- ¹³ W. Kretzschmann, *Die Wiederherstellung...*, p. 40.
- ¹⁴ G. Lemman, p. 78.
- ¹⁵ Marie-Thérèse Bitsch, *La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Thèse de doctorat (Sorbonne-Paris I-1992), Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, p. 347.
- ¹⁶ Documents Parlementaires, Chambre des Représentants, doc. n° 97, 30 mars 1904, p. 372 et suivantes.
- ¹⁷ Ministère des Affaires étrangères de Belgique [MAEB], dossiers Indépendance-Neutralité-Défense [IND], volume n° VII, note de la direction P, 10 mai 1904 ; *Documents diplomatiques français* [DDF], 2^e série, t.V, n° 116, 10 mai 1904, p. 131. Pour une relation complète des tentatives françaises, voir Christophe Bechet, *Traverser la Belgique ? de l'Indépendance au Plan Schlieffen (1839-1905)*, thèse de doctorat en histoire [inédite], Université de Liège, 2012, volume n° 3.
- ¹⁸ MAEB, IND, XIII, « Belgian Frontier Railways. The Stavelot-Malmédy Line. Strategic possibilities », in *Morning Post*, 30 décembre 1913, annexe à la lettre de Lalaing, ministre de Belgique (Londres) à Davignon, ministre des Affaires étrangères (Bruxelles), le 30 décembre 1913.
- ¹⁹ [BOULGER (Demetrius C.)], « A further object lesson in German plans », in *Fortnightly Review*, février 1914, p. 306-314.
- ²⁰ MAEB, IND, IX, Note de la direction P, 14 décembre 1910.
- ²¹ Roland Marganne (dir.), *Liège-Cologne : Premier chemin de fer trans-européen*. Préface de J. Renard, Liège, G.T.F., 1993, p. 49. Voir l'intervention à la Chambre du député socialiste verviétois Jean Malempré : *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, 12 juillet 1901, p. 1912.
- ²² M.-T. Bitsch, *La Belgique entre la France et l'Allemagne...*, p. 347.

- ²³ Hans Ehlert, Micheal Epkenhans et Gerhard P. Groß (dir.), *Der Schlieffenplan. Analysen und Dokumente*, Schöningh, Paderborn, 2006, p. 383-388 ; Pierre-Yves Hénin, *Le Plan Schlieffen. Un mois de guerre – Deux siècles de controverse*, Paris, Economica, 2012, p. 91-94. Précisons qu'un tel déploiement ne signifiait pas nécessairement que la violation de la neutralité belge serait assumée par l'Allemagne. Il pouvait aussi répondre à une offensive française à travers la province du Luxembourg.
- ²⁴ Il sera successivement remplacé par Quade en 1908 et Groener en 1911. Wilhelm Groener, *Lebenserinnerungen. Jugend, Generalstab, Weltkrieg*, Göttingen, Hiller von Gaertringen, 1957, p. 131-132.
- ²⁵ Hermann von Staabs, *Aufmarsch nach zwei Fronten*, Berlin, Mittler und Sohn, 1925, p. 27-28. ; Klaus Kemp, *Die Ahrthalbahnen*, Freiburg im Breslau, Eisenbahn-Kurier, 1983, p. 31-35.
- ²⁶ Bundesarchiv – Militärarchiv, Freiburg [BA-MA], PH3/174, Eisenbahnabteilung (Berlin) à Coler, « Militär Mitglied der Linien Kommission H » (Cologne), le 22 septembre 1903.
- ²⁷ BA-MA, PH3/174, Coler (Cologne) à Eisenbahnabteilung (Berlin), le 3 octobre 1903.
- ²⁸ *Ibidem*.
- ²⁹ BA-MA, PH3/174, Eisenbahnabteilung, *Tagebuch*, extrait du 25 novembre 1904. Cette note est transmise à Coler pour information le 29 novembre 1904 : BA-MA, PH3/174, Staabs, directeur de l'Eisenbahnabteilung (Berlin) à Coler (Cologne), le 29 novembre 1904.
- ³⁰ R. Marganne, *Le Fagnard : histoire d'une ligne internationale : Trois-Ponts-Jünkerath*, 2^e éd. augmentée, in *Transfer hors-série*, 2^e édition augmentée, Liège, G.T.F., 1990, p. 11.
- ³¹ Service Historique de la Défense / Département Armée de Terre, Vincennes [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)* ; SHD/DAT, 7N 672, Note sur les chemins de fer allemands à la fin de 1910.
- ³² MRA, Fonds Moscou, boîte n° 1841, lettre du ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes au ministre de la Guerre, Bruxelles, le 3 octobre 1911 ; Major P. MERSCH, « Le problème des destructions... », p. 199.
- ³³ G. Leman, p. 80 ; W. Kretzschmann, *Die Wiederherstellung...*, p. 52.
- ³⁴ W. Kretzschmann, *Die Wiederherstellung ...*, p. 52-64 ; Reichsarchiv, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen*, I : *Die Eisenbahn zu Kriegsbeginn*, mit 14 Karten und Skizzenblättern, Berlin, Mittler, 1928, p. 64-72.
- ³⁵ Colonel-Général Baron Max von Hausen, *Souvenirs de la campagne de la Marne en 1914*, préface du général Mangin, Paris, Payot, 1922, p. 196-197.
- ³⁶ Reichsarchiv, *Das Deutsche Feldeisenbahnwesen...*, I, p. 91-92.
- ³⁷ M. von Hausen, *Souvenirs...*, p. 216.
- ³⁸ M. von Hausen, *Souvenirs...*, p. 178.
- ³⁹ K. Kemp, *Die Ahrthalbahnen...*, p. 31-35.
- ⁴⁰ R. Marganne, *Le Fagnard ...*, p. 13 ; SHD/DAT, 7N 658, « Historique des travaux exécutés à l'ouest du Rhin depuis 1904 ».
- ⁴¹ R. Marganne, *Le Fagnard...*, p. 11 ; Georges Henrard, *Histoire des tortillards ardennais*, tome 2 : *Malmedy-Stavelot-Trois-Ponts, la voie ressuscitée*, 1999.
- ⁴² Jaak Nijssen, *De spoorlijn Tongeren-Aken in oorlogstijd aangelegd*, Voeren, 1985, p.14-16.
- ⁴³ W. Kretzschmann, *Die Wiederherstellung...*, p. 110-114 ; R. Marganne, « Les lignes dites « de guerre » (Born-Vielsalm ; Gouvy-Saint-Vith ; Saint-Vith-Losheim) », in *Trans-Fer spécial* n° 3, Liège, GTF asbl, 1985 ; Robert Nizet et André Lejeune, « Modifications apportées par les Allemands à l'infrastructure ferroviaire dans la région de Vielsalm durant la guerre 1914-1918 », in *Glain et Salm*, n° 18, octobre 1983, p. 5-40.
- ⁴⁴ E. Merchie, *Un patriote liégeois. Dieudonné Lambrecht*, Paris, Bruxelles, Strasbourg, Desclée de Brouwer, [s.d.], (col. Annales Patriotiques, n° 6), p. 9-34.
- ⁴⁵ *Idem*, p. 26 et p. 34-50.
- ⁴⁶ Pour un panorama bien documenté des activités d'espionnage en Belgique pendant la Grande Guerre : Emmanuel Debruyne et Jehanne Paternostre, *La Résistance au quotidien - 1914-1918, témoignages inédits*, Bruxelles, Racine, 2009.