

UNIVERSITE DE LIEGE  
DROIT ET SCIENCES POLITIQUES  
DEA Relations internationales  
et Intégration européenne

La Belgique et la France  
à la veille de la Première Guerre mondiale :  
La question des chemins de fer stratégiques

BECHET CHRISTOPHE  
Mémoire de DEA  
Relations internationales  
Intégration européenne  
Année académique 2004-2005

# TABLE DES MATIERES

Introduction .....p.1

<b>Le Partie : Trains « en attente » : Louvain-Aix-la-Chapelle et Stavelot-Malmédy</b>
--

A Louvain-Aix-la-Chapelle et Stavelot-Malmédy. Les aléas de la convention  
germano-belge du 15 août 1903

**1) Une question très ancienne et un « accouchement » difficile.....p.6**

**2) L’opposition liégeoise et verviétoise s’organise.....p.13**

**3) Une concrétisation difficile : entre opposition liégeoise et hésitations  
allemandes .....p.16**

**4) Malmédy-Stavelot : Achèvement tardif et polémique autour d’une inauguration .....p.22**

B) Un débat selon trois axes : économique, technique et militaire

**1) L’axe économique .....p.27**

**2) L’axe technique**

a) Le projet Ancion-Mahiels .....p.33

b) Le projet Fontaine-Laloux .....p.36

**3) L’axe militaire**

a) Une interpellation qui tombe à l’eau .....p.38

b) La commission mixte des transports .....p.40

c) Le Rapport Delvaux et les considérations du Général Ducarne .....p.43

d) Le camp d’Elsenborn .....p.50

e) La campagne de presse .....p.53

## Ile Partie : La réaction française

### A) Chronologie des relations diplomatiques entre la France et la Belgique

- 1) 1903-1905 : Les débuts de la question jusqu'au dépôt du projet de loi .....p.60
- 2) 1905-1907 : Du dépôt du projet de loi jusqu'à son adoption par les  
Chambres belges .....p.76
- 3) 1907-1914 : Les relations diplomatiques laissent la place aux renseignements  
stratégiques .....p.85

### B) Les intérêts militaires sous-jacents

- 1) Les chemins de fer de l'Eifel et les « lignes de pénétration » allemandes .....p.90
- 2) Le « Vengeur » .....p.96
- 3) Conséquences sur le plan de concentration français : La note du 13 août 1904 .....p.105
- 4) Les suites de l'affaire : l'évolution timide de la doctrine française .....p.110

Conclusion.....p.115

Annexes

Bibliographie

Table des matières

## Introduction

La problématique des chemins de fer de Louvain-Aix-la-Chapelle et Stavelot-Malmédy est intéressante à plus d'un titre puisqu'elle permet à l'historien de toucher à « des histoires » de types très différents : histoire économique, histoire des techniques, histoire diplomatique et histoire militaire. Tout l'intérêt de ce travail, nous l'espérons, sera de tisser des liens entre ces différents domaines et d'en montrer les connexions. Le chemin de fer comme outil d'étude s'y prête merveilleusement, faut-il le rappeler, surtout à la veille du premier conflit mondial, alors que la « motorisation » de l'Europe n'a pas encore eu lieu et que la voie ferrée est devenue le premier mode de communication international par voie terrestre. Les hommes d'affaires ne jurent plus que par lui. Ulysse Lamalle, dans son histoire des chemins de fer belges raconte à quel point ce mode de transport révolutionne les relations économiques entre pays. A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, un homme d'affaire bruxellois peut désormais partir le matin de la capitale belge, rencontrer un client à Paris, déjeuner avec lui, traiter ses affaires et reprendre ensuite le train du soir pour rejoindre ses pénates. Parallèlement le roi Léopold Ier dans une de ses lettres à son beau-frère Emmanuel, Comte de Mensdorff-Pouilly, s'inquiète déjà en 1852 de ce que le trajet entre Bruxelles et Paris est désormais réduit à quelques heures.<sup>1</sup> Notre capitale verra-t-elle un jour déferler les soldats français par la ligne Paris-Bruxelles ? Le Transsibérien, la fameuse *Bagdadbahn*, les chemins de fer chinois dans lesquels notre Roi Léopold II s'est d'ailleurs lui-même beaucoup investi sont alors les sujets de prédilection des salons européens où se rencontrent diplomates et hommes politiques. Aymeric Chauprade, le géopoliticien français explique que l'on comprendrait mal l'histoire de l'Etat ottoman sans considérer parallèlement la politique européenne des chemins de fer. Alors que « l'Empire ottoman ne voit dans l'arrivée du chemin de fer européen qu'une source de revenus kilométriques », l'ensemble des réseaux ferrés européens au Moyen-Orient « dessine les contours des zones d'influence d'un Empire ottoman qui n'en finit pas de se décomposer. »<sup>2</sup>

Le début du XX<sup>e</sup> siècle est d'ailleurs marqué par les théories du célèbre géopoliticien anglais Mackinder qui développe en 1904 dans le *Geographical Journal* sa théorie du « Pivot

---

<sup>1</sup> Lettres de Léopold Ier à sa soeur la princesse Sophie, à son beau-frère Emmanuel, comte de Mensdorff-Pouilly, à son neveu Alphonse, comte de Mensdorff-Pouilly. 1804 – 1864. Traduction et édition critique par Jean PURAYE et Hans-Otto LANG.- Liège, Vaillant-Carmanne, 1973. Lettre du 18 février 1852, n° 104, p.405.

<sup>2</sup> CHAUPRADE (Aymeric), *Géopolitique. Constantes et changements de l'histoire.*- Paris, Ellipes, 2003, 2<sup>e</sup> édition revue et augmentée, p.721.

géographique de l'Histoire ». Selon les théories du sujet de sa gracieuse majesté britannique dont la flotte domine les océans, le développement du chemin de fer est une révolution dans les modes de transports terrestres car il dote les puissances « continentales » d'avantages nouveaux qui risquent bien de faire vaciller le leadership anglais. La Russie occupant au cœur de l'Eurasie une position centrale (*Heartland*) pourrait voir sa puissance décupler grâce à son prodigieux effort ferroviaire.<sup>3</sup> Les chemins de fer permettraient à la Russie, puissance continentale par excellence, de mobiliser en un temps record des masses de troupes considérables tout en exploitant de manière beaucoup plus rationnelle les ressources de son gigantesque territoire. Elle deviendrait ainsi une des premières puissances du globe. En réalité, la leçon n'était pas seulement valable pour la Russie mais elle l'était aussi pour l'Empire allemand. Sa politique ferroviaire contribuera pour beaucoup à consolider le *Zollverein* et l'unité politique de la nation. Rappelons d'ailleurs que la résistance allemande à l'alliance franco-russe de 1893 n'aurait jamais été concevable dans l'esprit des stratèges tels le Comte Von Schlieffen sans une utilisation massive des chemins de fer permettant de transporter des divisions entières d'un front à l'autre. Le XIX<sup>e</sup> siècle et la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle constituent à bien des égards l'époque par excellence où la voie de chemin de fer est conçue comme « outil de projection de la puissance »<sup>4</sup> économique et militaire des Etats.

Notre travail revêt bien entendu un intérêt plus local. Il relève de l'analyse de la géopolitique belge avant la Première Guerre mondiale, sujet de notre thèse dont ce mémoire constitue un chapitre. Le caractère national, voire parfois régional de cette étude n'en diminue pas pour autant son importance eu égard à la situation de la Belgique entre la France et l'Allemagne juste avant le premier grand conflit du XX<sup>e</sup> siècle dont les effets politiques et géographiques se font encore sentir jusqu'à nos jours. La récurrence des projets belges visant à améliorer les liaisons avec l'Allemagne est du reste, en terme géopolitique, très instructive. La position de la Belgique, entre l'île anglaise et le cœur du continent européen, fait de notre pays une voie de passage nécessaire, concurrencée toutefois par les Pays-Bas au nord et la France au sud. Il existe donc inévitablement dans la politique ferroviaire belge des **constantes** : volonté de réduire la durée des trajets entre la Belgique et l'Allemagne, désir toujours avorté (car problématique en terme diplomatique) de passage par le Limbourg

---

<sup>3</sup> Rappelons que grâce à la politique énergique du Comte Serge de Witte depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le Transsibérien était alors en phase d'achèvement. LOROT (Pascal), *Histoire de la Géopolitique*.- Paris, Economica, pp.20-25. Voir aussi MACKINDER (Halford), *Le pivot géographique de l'histoire*. Traduction française sur le site d'histoire de stratégie française [www.stratisc.org](http://www.stratisc.org).

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

hollandais pour gagner l'Allemagne du nord en évitant le « fossé belge » de la vallée de la Meuse ou tentative, techniquement ambitieuse, de se frayer un passage par le relief accidenté du Luxembourg vers l'Allemagne du centre et du sud.<sup>5</sup> Plus anecdotique, mais revenant quand même régulièrement dans l'argumentaire des hommes politiques belges, est le grand objectif de jonction avec l'Orient, la Belgique doit rester sur la « route des Indes » ou du Transsibérien en proposant la ligne la plus rapide pour les hommes d'affaires ou le courrier anglais en transit. Nous tenterons de démontrer à quel point ces constantes surgissent à nouveau dans le débat sur la création d'une ligne rapide entre Louvain et Aix-la-Chapelle.

Nous essayerons également de mettre en lumière une autre constante : la continuité de la politique française entre le XIX<sup>e</sup> siècle et le début XX<sup>e</sup> siècle. Au XIX<sup>e</sup> siècle, face aux projets « belgo-prussiens », la réaction française consistait à surveiller le développement de l'« influence germanique » en Belgique et à éventuellement hausser le ton lorsqu'elle estimait que cette influence s'opérait au détriment de ses propres intérêts. La Belgique, tenaillée entre ses deux puissants voisins devait évidemment tenir compte, vu son statut d'Etat neutre, de ces contingences diplomatiques. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple parmi tant d'autres, nous avons retrouvé dans les archives militaires françaises une note de l'Etat-major général en date du 2 juin 1887 qui se réjouissait de l'abandon du projet Bruxelles-Mayence par le Gouvernement belge. Les raisons qui ont poussé les autorités belges à abandonner la construction de cette ligne étaient, selon la note française, essentiellement militaires même si le cabinet Beernaert s'est toujours gardé de le déclarer publiquement. Parallèlement cette même note française se réjouit que ce projet ne vienne pas concurrencer l'axe Calais-Brindisi en détournant à son profit la « Malle des Indes. »<sup>6</sup> Un peu moins de vingt ans après, nous verrons à quel point les mêmes causes produisent les mêmes effets.

L'aspect militaire retiendra particulièrement notre attention et nous nous efforcerons de comprendre les intérêts stratégiques sous-jacents. Cette approche de la question est

---

<sup>5</sup> Parmi les projets les plus ambitieux d'un point de vue technique qu'a comptés le XIX<sup>e</sup> siècle, figure la création d'un canal de la Meuse à la Moselle. Ce canal devait suivre l'Ourthe jusqu'à Ortho puis la branche orientale de l'Ourthe, la Wilz et la Sûre jusqu'à la Moselle en amont de Trèves. La canalisation de l'Ourthe avait d'ailleurs commencé en 1827, durant la période hollandaise, avant d'être interrompue par la révolution belge et finalement jamais reprise. L'Ourthe avait ainsi été canalisée jusque Comblain-au-Pont. La difficulté technique résidait évidemment dans le franchissement de la ligne de séparation des bassins du Rhin et de la Meuse. D'après DU FIEF (J.), *Voies navigables et routes*, dans *Patria Belgica*, partie I,- Bruxelles, Bruylant-Christophe et Cie, 1873, in- 8°, pp. 821.

<sup>6</sup> SHAT 7N 1165. Note du 2 juin 1887 du chef de l'Etat-major général du Ministère de la Guerre. Dossier « Chemins de fer ».

cruciale étant donné la proximité avec le premier conflit mondial. On sait à quel point la guerre franco-allemande de 1870-1871 a constitué un choc pour l'armée française. Selon de nombreux ouvrages publiés après le conflit et tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, la très bonne organisation des chemins de fer prussiens a contribué pour une large part à la victoire allemande. En Belgique le livre du Capitaine J.B Eugène, publié en 1874, sur *les chemins de fer et télégraphes électriques considérées au point de vue de la défense* du territoire témoigne également du souci belge d'appréhender ce nouvel outil militaire révélé par la guerre de sécession, la victoire allemande de Sadowa en 1866 et les opérations militaires de 1870-1871.<sup>7</sup>

L'usage militaire des chemins de fer va alors progressivement se systématiser dans toutes les armées européennes avec la création de bataillons spéciaux et la publication de manuels méthodologiques extrêmement techniques sur l'utilisation des chemins de fer en cas de guerre. Avec la « course aux armements » et l'augmentation continue du contingent, les chemins de fer acquièrent de plus en plus d'importance dans les plans de mobilisation et la conduite de la guerre ne se conçoit plus sans l'usage d'un réseau ferroviaire dense et bien organisé. Conséquence logique de l'adoption du rail pour transporter les troupes, l'artillerie et le ravitaillement, la surprise stratégique est fortement réduite. Le plan de mobilisation est en quelque sorte « inscrit », « imprimé » sur le sol du belligérant. Autre conséquence, les renseignements sur les chemins de fer de l'adversaire ou des Etats limitrophes deviennent très précieux pour les services de renseignements. Ainsi, si les Allemands souhaitent passer par la Belgique, des « traces » tangibles doivent exister sur le territoire belge ou à la frontière belgo-allemande témoignant de la possibilité d'un tel passage. L'étude des lignes de chemin de fer reliant la Belgique à l'Allemagne ou du développement des chemins de fer de l'Eifel est donc au cœur du débat stratégique français. Le premier intérêt suscité par le territoire belge dans les études d'Etat-major est bien de savoir si l'infrastructure belge (routes, chemins de fer) permet le passage de troupes suffisamment conséquentes pour inquiéter l'aile gauche française.

Le glissement est évidemment facilement opéré dans l'esprit français pour considérer que, si un tel passage est possible, c'est que la Belgique « facilite » le passage des armées

---

<sup>7</sup> EUGENE (J.-B.) (Capitaine en premier du Génie, chevalier de l'ordre de Léopold), *Etudes sur les chemins de fer et télégraphes électriques considérés au point de vue de la défense du territoire.*- Anvers, J.-E. Buschmann, 1874, 2 t., 347 p et 329 p.

allemandes sur son territoire. De question militaire, la question devient diplomatique et les hommes politiques entrent en jeu. Car plus grave encore que la question du passage possible de l'armée allemande par la Belgique est celle de savoir au Quai d'Orsay si la Belgique le fait inconsciemment alors qu'elle cherche à améliorer son infrastructure pour des raisons économiques ou consciemment suite à la germanophilie d'une partie des autorités gouvernementales voire pire encore, en vertu d'un pacte secret. Il sera intéressant de voir dans ce travail jusqu'où iront les soupçons français. Une question que nous aurons également à élucider étant la marge de manoeuvre dont dispose la France vis-à-vis de la Belgique. Autrement dit, quelles bornes les doléances françaises ne peuvent-elles pas franchir au risque de froisser « la Belgique ombrageuse et fière »<sup>8</sup> et de créer ainsi un incident diplomatique ?

Quelles belles leçons de diplomatie « à la belge » nous offraient alors nos agents du Ministère des Affaires étrangères, regardant tantôt à l'est, tantôt au sud, tantôt de l'autre côté de la Manche afin d'évaluer les dispositions des « garants », multipliant les démarches auprès de nos puissants voisins pour bien s'assurer que les traités sanctionnant notre statut de neutralité n'étaient pas simplement des « chiffons de papier » mais, sublime paradoxe, n'hésitant pas dans le même temps, après avoir quémanté leurs bonnes grâces, à affirmer à ceux qui voulaient l'entendre qu'elle ne souhaitait pas qu'un quelconque pays lui dicte la façon dont elle devait se défendre.

---

<sup>8</sup> Le terme est de l'ambassadeur français d'Ormesson, ministre de France à Bruxelles de 1906 à 1908.

## Le Partie : Trains « en attente » : Louvain-Aix-la-Chapelle et Stavelot-Malmédy

### A) Louvain-Aix-la-Chapelle et Stavelot-Malmédy. Les aléas de la convention germano-belge du 15 août 1903

#### **1) Une question très ancienne et un « accouchement » difficile**

Cette convention avait pour but d'améliorer les communications par voie ferrée entre la Belgique et l'Allemagne en construisant deux lignes de chemins de fer, l'une entre Louvain et Aix-la-Chapelle, l'autre entre Malmédy (allemand à l'époque) et Stavelot.<sup>1</sup> Chaque partie contractante s'engageait à construire sur son propre territoire et à ses frais le parcours de la ligne, étant entendu que les deux Etats se réservaient le droit de statuer sur le trajet pour leur territoire respectif. Ce détail a son importance car ce fut un des premiers griefs présentés par les représentants de Liège et de Verviers contre la ligne : ils pensaient, avant que le traité ne

---

<sup>1</sup> Les principaux articles de la Convention sont libellés comme suit :

« **Art. 1<sup>er</sup>**. Les deux gouvernements ont l'intention :

1. D'améliorer les communication par voie ferrée entre Louvain et Aix-la-Chapelle ;
2. De construire une ligne de chemin de fer entre Malmédy et Stavelot.

**Art.2.** En vue d'améliorer les communications par voie ferrée entre Louvain et Aix-la-Chapelle, et d'obtenir, entre autres avantages, une réduction notable de la durée du trajet des express internationaux (souligné par nous), la Belgique fera construire, sur son territoire et pour son compte, une ligne de raccourcissement de Louvain à Welkenraedt (souligné par nous). De son côté, la Prusse modifiera, à ses frais, le tracé de la ligne existante entre Herbesthal et Aix-la-Chapelle, de manière à supprimer le plan incliné de Ronheide.

**Art.3.** Chacun des deux gouvernements contractants construira, à ses frais et sur son territoire jusqu'à la limite séparative des deux Etats, la section nécessaire à l'établissement d'une voie ferrée directe entre Malmédy et Stavelot. Chacun des deux gouvernements se réserve de statuer pour son propre territoire, sur le tracé de la ligne, sur le plan général et sur les projets spéciaux de construction (souligné par nous). Le point de jonction à la frontière ayant été fixé, les Hautes parties contractantes approuvent l'accord intervenu à ce sujet.

(...)

**Art. 10.** La mise en exploitation de ces lignes aura lieu au plus tard :

1. Pour la ligne de Louvain à Aix-la-Chapelle, dix ans après la promulgation des lois qui la décrètent, et
2. Pour celle de Malmédy à Stavelot, cinq ans après la promulgation des lois qui la décrètent.

Les deux gouvernements s'obligent à présenter à leurs assemblées législatives un projet de loi relatif aux fins de la présente Convention, si possible pendant la session prochaine, mais en tout cas et au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 1905. (Souligné par nous)

(...) Fait à Berlin, le 15 août 1903.

Ch. RAMAECKERS, L. GARNIR, E. DE RUDDER. » (Respectivement Secrétaire Général du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, Administrateur de l'exploitation à l'administration des chemins de fer de l'Etat et Administrateur des voies et travaux à l'administration des chemins de fer de l'Etat.) » Cité d'après *Chambre des représentants.- Documents.-Session de 1904-1905. Séance du 13 avril 1905.* Projet de loi approuvant la Convention conclue à Berlin, le 15 août 1903, entre les plénipotentiaires du gouvernement prussien et du gouvernement belge pour l'amélioration des communications par voie ferrée, entre la Belgique et la Prusse. *Document n° 159*, pp.534-539

soit publié dans les documents parlementaires, que le trajet avait déjà été décidé. Ce détail écarte également *partiellement* l'argument selon lequel l'Allemagne aurait dicté à la Belgique le trajet des lignes à construire selon ses propres impératifs stratégiques. La Belgique comme l'Allemagne, ont ainsi la possibilité selon les clauses de la convention, de déterminer les ponts, tunnels et autres ouvrages d'art à construire. Ces ouvrages d'arts sont cruciaux en temps de guerre car leur destruction entraîne irrémédiablement un retard dans la progression des armées (acheminement des troupes, de l'artillerie, des munitions, etc.). Les chemins de fer revêtant dans tous les pays un caractère hautement stratégique, la plupart du temps, les autorités militaires sont appelées à donner leur avis sur les projets de construction des nouvelles lignes. En Belgique, une « commission mixte (civile et militaire des transports » composée de quatre membres militaires et de quatre membres techniques civils est chargée d'analyser tous les nouveaux projets à l'aune de la défense nationale. Ainsi, il n'est pas rare que cette commission réclame des modifications au tracé d'une ligne ou l'établissement d'ouvrages d'arts aisément destructibles en cas de guerre.<sup>2</sup> Les tunnels sont généralement « préférés » aux ponts (sauf s'il s'agit de viaducs) et autres tranchées car ils permettent, lorsqu'ils sont bouchés, de ralentir assez longtemps la progression de l'ennemi. Ainsi, l'administration des chemins de fer de l'Etat ou une compagnie privée, peut parfois être obligée à l'encontre de considérations d'ordre économique ou pratique de modifier le parcours d'une ligne projetée, juste pour la faire passer en tunnel « à obstruer en cas de guerre ».<sup>3</sup> Les destructions à opérer, si l'Etat-major est suffisamment prévoyant, sont préparées dès le temps de paix et les tunnels stratégiques sont préalablement minés. Dans le

---

<sup>2</sup> Dans les débats à la Chambre, certains politiciens pestent ainsi contre les avis de la « commission mixte des transports » lorsqu'ils vont à l'encontre des intérêts économiques de leur région. Ainsi M. Malempré (député de Verviers) interpelle à plusieurs reprises le Ministre de la Guerre pour connaître les raisons du retard de l'établissement du vicinal Trooz-Dison. La commission mixte des transports exige en réalité le passage de cette ligne par Fléron et Magnée afin qu'elle soit dans la zone « battue » par le fort de Fléron, ce qui n'enchant pas certaines communes intéressées par le tracé primitif de la ligne. Dans *Annales parlementaires, Chambre des représentants*, 19 mars 1901, p.778 ; 29 octobre 1901, p.2592 ; 19 novembre 1901, p.43 ; 11 mars 1902, p.889 et 25 novembre 1902, p.51.

<sup>3</sup> Ainsi le Général Léman raconte, dans son rapport sur la défense de la position fortifiée de Liège, que peu après sa prise de fonction comme commandant de la place forte il fut déjà confronté avec l'administration des chemins de fer de l'Etat. Cette dernière avait décidé de doubler la voie de chemin de fer allant de Liège à Aix-la-Chapelle par Herve, en passant en tunnel à Hombourg. L'administration estimait que seule une tranchée était suffisante pour le passage d'Hombourg tandis que le Général exigeait l'établissement d'un tunnel. Il pensait que l'affaire était close lorsque le 14 mars 1914 il reçut un lettre de l'Etat-major de l'armée qui lui demandait de revoir sa position à la lumière d'un ancien travail du Général Deguise, quand celui-ci était commandant du génie à Liège. Cette histoire illustre à merveille les différents conflits d'intérêts qui peuvent survenir lors de l'établissement d'une nouvelle voie, d'autant plus dans les régions frontalières particulièrement sensibles. D'après *Rapport du général Leman sur la défense de Liège en août 14*. Publié avec une introduction et des notes par le commandant Georges Hautecler.- Bruxelles, Académie royale de Belgique, Commission royale d'Histoire, 1960, pp.55-56.

cadre de la convention germano-belge du 15 août 1903, la commission mixte des transports n'a pas formulé d'objections à l'établissement des deux nouvelles lignes ; cette absence d'objections ne laissera pas de préoccuper le Ministère de la Guerre français, nous aurons l'occasion d'y revenir.

Nous avons affirmé que, selon les termes utilisés dans la convention, l'argument d'une « influence allemande » dans le réseau ferroviaire belge pouvait être écarté *partiellement*. En réalité, les clauses de la convention ne permettent pas d'écarter *totalemment* les soupçons français. En analysant attentivement les possibilités de tracé des deux lignes, nous comprenons aisément les inquiétudes de nos voisins. La portion à établir entre Malmédy et Stavelot possède un trajet pré-déterminé vu la faible distance entre les deux villes (9 kilomètres exactement) et l'encaissement du terrain.<sup>4</sup> Elle éviterait aux marchandises et aux voyageurs (et à fortiori aux convois militaires) en provenance de la région de Malmédy de faire une large boucle en passant par Eupen ou par Gouvy<sup>5</sup> pour accéder au réseau ferroviaire belge. L'établissement de cette ligne est donc stratégique en soi, commercialement et militairement si l'on accorde de l'importance à la proximité du camp d'Elsenborn, raisonnement que les autorités françaises ne se priveront pas de faire. De même le tracé à établir entre Louvain et Welkenraedt, comme une carte nous le révèle aisément<sup>6</sup>, ne permet pas lui non plus un nombre indéfini de possibilités. Certes, la distance est bien plus considérable que pour le tronçon Malmédy-Stavelot ; cependant, une des questions clefs tant d'un point de vue économique que militaire est de savoir si cette ligne passera toujours à proximité des villes de Liège et de Verviers. Or, il est bien plus rationnel, dans la mesure où l'objectif est d'obtenir une « réduction notable du parcours », de passer plus au nord par Visé,

---

<sup>4</sup> Le passage par les vallées de l'Amblève puis de la Warche était difficilement réalisable vu les méandres de ces deux rivières, sans compter le sérieux détour qu'il aurait occasionné. Le trajet le plus rationnel était donc une ligne presque directe longeant la route Stavelot-Malmédy à proximité du Ruisseau de Stave, affluent de l'Amblève. Ce trajet nécessitait cependant l'établissement du tunnel belge de Berziheid juste à la sortie de Stavelot et d'un second tunnel après le passage de la frontière. D'après MARGANNE (Roland), *Les autres liaisons ferroviaires germano-belges* dans MARGANNE (Roland) (dir.), *Liège-Cologne : Premier chemin de fer trans-européen*. Préface de J. Renard.- Liège, G.T.F. asbl, 1993, p.50.

<sup>5</sup> Voir Annexe n° 1: Institut cartographique militaire (1888-1904), *Carte officielle des chemins de fer de la Belgique au 31.12.1903*. Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes. Auparavant la circulation entre les deux localités des marchandises et des voyageurs s'opérait par un service de voitures à chevaux et à traction automobile, ce qui occasionnait évidemment une perte de temps considérable.

<sup>6</sup> Voir Annexe n°2 : Carte fournie dans Ville de Liège: Travaux publics: *Projet de détournement des Grands express internationaux: Rapport de M. A. Mahiels, ingénieur en chef des travaux de la ville.*- Liège, Gustave Thiriart, [avril 1903], 95 p., Plans dépl. H.-T.

c'est-à-dire en dehors de la position fortifiée de Liège dont la portée des canons ne permet pas de contrôler l'entièreté du cours de la Meuse jusqu'à la « poche de Maastricht ».<sup>7</sup>

A la lumière de ces quelques considérations, il convient de revenir sur l'historique des tractations belgo-allemandes pour comprendre que les intérêts belges et allemands dans l'établissement de ces lignes sont en réalité assez différents. En schématisant, nous dirons que l'Allemagne était surtout intéressée par l'établissement de la ligne Malmédy-Stavelot suite à la pression des habitants du district de Malmédy. Entre autres raisons économiques, les tanneurs de Malmédy souhaitaient disposer d'une liaison commode avec les Ardennes belges, dont les forêts produisaient un tan d'excellente qualité, mais les petits entrepreneurs de la ville désiraient surtout un accès plus direct au réseau ferroviaire belge.<sup>8</sup> De son côté, l'Etat belge souhaitait essentiellement désengorger la ligne Bruxelles-Aix-la-Chapelle, véritable épine dorsale du pays et moteur de sa vie économique. Cette ligne, en plus du trafic local, transportait les voyageurs et hommes d'affaires anglais débarquant à Ostende et se rendant en Allemagne et vers l'Orient (par les fameux express internationaux) et elle convoyait aussi certaines marchandises en provenance ou en direction d'Anvers. La liaison économique avec l'Allemagne avait été au cœur de la politique ferroviaire belge dès le début de notre indépendance. Le besoin d'une jonction Escaut-Meuse-Rhin était une question vitale pour notre économie et cette jonction avait été réalisée dès 1843. A l'époque, différents projets avaient été analysés pour réaliser au mieux celle-ci : reprise du vieux projet français de « canal du Nord » reliant la Meuse à l'Escaut, « route en fer » (c'est à dire chemin de fer) à établir entre Anvers et le Rhin en passant par le Limbourg hollandais (canton de Sittard), etc. ;

---

<sup>7</sup> Les plans du général Brialmont suivant lesquels on a établi la position fortifiée de Liège prévoyaient bien à la base un fort aux environs de Visé-Argenteau mais les parcimonies budgétaires du gouvernement belge ne permirent pas de boucher l'étroit couloir par lequel s'engouffra en 1914, non sans quelques bouchons, la première armée du général Von Kluck. D'après CROKAERT (P.), *Brialmont. Eloges et mémoires* (Avant-propos de M. Paul Hymans).- Bruxelles, Editions d'Histoire Nationale et d'Art Militaire, A. Lesigne, 1925, p.255.

<sup>8</sup> MARGANNE (Roland), *Les autres liaisons ferroviaires germano-belges, op.cit.*, p.49. N'ayant pas encore consulté les archives allemandes, il nous est impossible de dire si l'établissement de cette ligne a été commenté favorablement voire soutenue par les autorités militaires allemandes, notamment à cause de la présence du nouveau camp d'instruction d'Elsenborn dans la région depuis 1894. Signalons également pour être honnête que des comités belges de la région souhaitaient également l'établissement de cette ligne comme en témoigne l'intervention de M. Malempré (député de Verviers) à l'occasion de la discussion du budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, de 1901-1902. Il rappelle qu'il est intervenu plusieurs fois depuis 1896 pour défendre les intérêts de la ville de Stavelot dans l'établissement d'une jonction avec l'Allemagne. *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 12 juillet 1901, p.1912. En juillet 1903, M. Davignon, député verviétois et futur ministre des Affaires étrangères, malgré son opposition à la nouvelle ligne Louvain-Aix-la-Chapelle, réclamera également la construction de la ligne « Stavelot-Malmédy » sauf « opposition absolue et motivée du génie militaire ». D'après *Annales Parlementaires, Chambres des Représentants*, 7 juillet 1903, p.1805.

finalement le projet des ingénieurs Simons et De Ridder proposant de faire passer le chemin de fer par les grands centres urbains du pays, Bruxelles, Louvain, Liège, Verviers, l'emporta.<sup>9</sup> Cependant, avec l'accroissement du trafic commercial, cette voie se révèle progressivement insuffisante. Le plan incliné d'Ans génère également des retards importants suite aux difficultés techniques inhérentes à la forte déclivité des rampes<sup>10</sup>, retards augmentés par les sinuosités de la Vesdre qui ne permettent pas un transit rapide.<sup>11</sup> Conséquence, le nœud ferroviaire de Liège est périodiquement engorgé.<sup>12</sup> Un autre argument en faveur de la nouvelle ligne est d'ordre commercial. Alors que le débat fait rage à la chambre entre les députés liégeois, verviétois d'une part et le Ministre des Chemins de fers d'autre part, M. Buyl, représentant de Furnes-Dixmude-Ostende, prend le parti du gouvernement et relie la question avec celle de la concurrence entre les lignes des grands express internationaux<sup>13</sup> :

*« Ainsi donc, la ligne d'Ostende à Douvres est moins rapide et plus chère que sa concurrente hollandaise. Dans ces conditions, il est facile de comprendre qu'elle sera de plus en plus abandonnée par les voyageurs se rendant d'Angleterre en Allemagne. Et cependant, il y a lieu de ne pas le perdre de vue, le trafic vers l'Allemagne est primordial pour notre ligne maritime, car, quoi qu'on fasse, les services vers la Suisse et l'Italie seront toujours plus rapides par Boulogne et Calais que par Ostende. Cela résulte clairement de la situation géographique de ces pays par rapport à Londres et est prouvé, d'ailleurs, par les horaires des guides officiels. Si nous voulons donc que notre ligne Ostende-Douvres occupe le rang qu'elle mérite, tous nos efforts doivent tendre à lui assurer la faveur du trafic allemand. Malheureusement les quatre cinquièmes de ce trafic sont actuellement détournés de la Belgique au profit de Flessingue et du Hoek van Holland ! (...) »<sup>14</sup>*

---

<sup>9</sup> LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belge 1830-1913 : genèse du réseau et présentation critique de données statistiques*.- Bruxelles, Académie royale des Sciences, des Lettres et des beaux-arts de Belgique, 1995, pp.161-180.

<sup>10</sup> Ce sont les arguments utilisés dès le début par le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, Liebaert, pour justifier l'établissement d'une nouvelle ligne. *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 9 décembre 1902, pp.170-171. Réponse à la question de M. Gielen (représentant de Tongres-Maeseyck) au sujet de la nouvelle ligne internationale de Louvain à Aix-la-Chapelle.

<sup>11</sup> Annexe n°3 : *Plan du chemin de fer entre Liège et Aix-La-Chapelle*.- Bruxelles, Etablissement géographique, 1843. Cette ligne constituait une prouesse technique pour l'époque vu le grand nombre de tunnels et le rayon important des courbes réalisées. Le revers de la médaille était que la vitesse des trains sur cette tronçon de la voie était inévitablement ralentie.

<sup>12</sup> MARGANNE (Roland), *Le nœud ferroviaire de Liège*, dans *Trans-Fer* (spécial), hors-série, Musée des Transports en commun en pays de Liège, 1985

<sup>13</sup> D'où évidemment l'expression utilisée par les représentants liégeois et verviétois et par la presse pour caractériser l'affaire sous le nom très négatif de *question du détournement des grands express internationaux*. Cette expression n'est d'ailleurs pas exacte selon De Broqueville, Ministre des chemins de fer Postes et Télégraphes en 1912, car il n'a selon lui jamais été question de détourner un seul train des villes de Liège ou de Verviers mais uniquement d'augmenter le trafic par la construction d'une nouvelle voie. Dans *Annales Parlementaires*, Sénat, 9 mai 1912, pp.524-526. Ces considérations sont en réalité actées depuis longtemps par Liège et Verviers. Le fait que les trains actuels ne seront pas « détournés » ne change rien en soi pour les deux villes car s'il existe une voie concurrente plus rapide par rapport à laquelle elles sont excentrées, cette situation reléguera irrémédiablement les deux cités sur une voie de passage de « seconde zone », tel est bien le cœur de la question. D'après LALOUX (Georges), *La ligne électrique vers l'Allemagne doit et peut passer à portée de Tirlumont, Saint-Trond, Tongres, Liège et Dison-Verviers*.- Liège, imprimerie liégeoise, 25 mai 1907, p.10.

<sup>14</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1903, p.1802.

L'intervention de M. Buyl est intéressante à plus d'un titre car elle soulève également la question des solutions à apporter pour éviter la faillite de la malle Ostende-Douvres. Il évalue la possibilité d'une liaison avec l'Allemagne en passant par le territoire hollandais et réactualise même un projet vieux de plus de trente ans, rejeté définitivement en 1887 par le cabinet Beernaert, la ligne Bruxelles-Mayence :

*« Il faut aménager une autre route plus courte et plus facile. Celle par Gladbach, Ruremonde, Neerpelt, Contich, Termonde et Gand, qui traverse un terrain plat où l'on pourrait faire du 80 kilomètres à l'heure, apporterait, en outre, au trajet une économie de près de 70 kilomètres. (...) Je vais avoir l'honneur de le démontrer dans un instant. Au cas où l'impossibilité d'arriver à une entente avec les chemins de fer néerlandais, ne permettrait pas de réaliser ce projet, il faut améliorer les conditions de la lutte contre les services concurrents : 1° par la construction d'une ligne de Malines à Aerschot, de Munster-Bilsen à Visé et de Visé à Bleiberg, ce qui nous permettrait de drainer le trafic de l'Allemagne du Nord sans devoir emprunter le territoire hollandais ; 2° par l'établissement d'une voie qui partirait dans les environs de Bierset-Awans pour aller se raccorder à la ligne de l'Amblève, à prolonger sur le territoire prussien, de façon à réaliser ainsi l'ancien projet de Bruxelles-Mayence et à nous assurer le trafic de l'Allemagne du Centre et du Sud. »<sup>15</sup>*

La question de la construction d'une ligne de chemin de fer destinée à raccourcir la durée du trajet entre Ostende, Bruxelles ou Anvers et l'Allemagne était donc ancienne. Le premier projet de jonction avait eu le mérite de relier les principales cités du pays mais il n'était pas rationnel en terme d'horaires. Soulevée dès la fin des années 1860 par la famille Van der Straten Ponthoz, enterrée définitivement en 1887<sup>16</sup>, elle est à nouveau mise sur le tapis au début des négociations engagées avec le Gouvernement allemand et le gouvernement des Pays-Bas pour la reprise du réseau Grand-Central Belge.<sup>17</sup> M. Buyl dans son intervention à la Chambre le 7 juillet 1903 regrette d'ailleurs qu'à l'époque on ne se soit pas entendu avec le gouvernement des Pays-Bas pour tenter de lever ses réticences<sup>18</sup> au passage sur son sol de

---

<sup>15</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1903, p.1802.

<sup>16</sup> Le projet Bruxelles-Mayence avait déjà soulevé à l'époque des protestations de la part de la France. Celle-ci redoutait que la ligne ne constitue une voie de pénétration ultra-rapide sur le territoire belge, d'autant plus que Mayence abritait alors les parcs de siège de l'Allemagne et les principaux dépôts d'armes, de munitions, d'artillerie et d'approvisionnement de l'armée allemande. D'après SHAT 7N 1165. Note du 2 juin 1887 du chef de l'Etat-major général du Ministère de la Guerre. Dossier « Chemins de fer ».

<sup>17</sup> L'exploitation du Grand-Central Belge par l'Etat est effective à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1897 mais l'Etat laisse la Compagnie l'exploiter pour son compte jusqu'au 01.07.1898, dans LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges*.- Bruxelles, Office de Publicité, ancien établissement J. Lebègue, 3<sup>e</sup> édition, 1953, p.61 et LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belge 1830-1913 : genèse du réseau et présentation critique de données statistiques*.- Bruxelles, Académie royale des Sciences, des Lettres et des beaux-arts de Belgique, 1995, p.222.

<sup>18</sup> Le tronçon de 50 kilomètres de Hammont-Dalheim (à vérifier) par lequel passeraient les trains belges vers Gladbach puis Düsseldorf est exploité par la Compagnie hollandaise des chemins de fer de l'Etat. Celle-ci redoutant la concurrence que la ligne Ostende-Douvres ferait à la route de Flessingue mettrait sans doute des

trains en provenance d'Ostende-Douvres sur ou du moins de voitures directes à raccrocher aux express hollandais car il croit résolument, et la géographie lui donne raison, que le passage par les Pays-Bas est le plus rationnel.<sup>19</sup>

La recherche d'une jonction Escaut-Meuse-Rhin « la plus rapide possible » étant une constante de la géopolitique belge, la question finirait bien, malgré les aléas des différents projets par trouver une solution. Une nouvelle démarche faite en 1896 par le Gouvernement allemand auprès du Gouvernement du Roi en vue de la construction d'un chemin de fer ayant pour but de raccorder Malmédy à Stavelot suscite directement l'intérêt de l'administration des chemins de fer belges qui croit le moment favorable pour aborder à nouveau le problème. Nous accéderons à la demande de la Prusse, en réclamant, en échange, son concours pour la réalisation d'un projet de chemin de fer de Louvain-Tongres-Visé-Gemmenich-Aix-la-Chapelle (contournant donc le territoire hollandais). Le 7 juillet 1896, la Belgique apprend par une lettre du Baron Greindl, ambassadeur de Belgique en Allemagne, que la Prusse renâcle à la construction de la nouvelle ligne vu le coût important des travaux et notamment l'établissement d'un tunnel d'un kilomètre de longueur permettant d'aboutir à Aix-la-Chapelle. A cette dépense vient s'ajouter la diminution de recettes à provenir de ce que la nouvelle ligne aura une section plus courte de onze kilomètres que celle existante.<sup>20</sup> La question Stavelot-Malmédy étant liée à la réalisation de cette ligne, elle reste également en suspens. L'administration des chemins de fer belges prépare alors un autre projet à nouveau refusé en septembre 1898 par le Gouvernement allemand. Les pourparlers continuent néanmoins, cette fois-ci directement avec la Direction Royale des chemins de fer à Cologne. Ces pourparlers donnent naissance à un troisième projet obtenant cette fois-ci l'aval des

---

obstacles sérieux à la réalisation du projet de M. Buyl. D'après *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1903, p.1803.

<sup>19</sup> « Un coup d'œil sur les chemins de fer européens suffit pour constater que la route directe entre Ostende et le nord de l'Allemagne passe à vol d'oiseau par Anvers, le nord de la Campine et Gladbach. L'itinéraire à suivre serait le suivant : Ostende, Bruges, Gand-Saint-Pierre, Termonde, Boom, Contich, Neerpelt, Hamont, Ruremonde, Gladbach, Neuss et Düsseldorf. » D'après *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1903, p.1803.

<sup>20</sup> La ligne Liège-Verviers-Aix-la-Chapelle effectue effectivement une courbe très prononcée vers le nord à partir de la gare de Limbourg pour se diriger vers Aix-la-Chapelle. (Voir Annexe n° 1: Institut cartographique militaire (1888-1904), *Carte officielle des chemins de fer de la Belgique au 31.12.1903*. Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes.) Une ligne directe réduirait fortement le parcours en Belgique mais aussi en Allemagne malgré la faible longueur de la section en territoire allemand. Or, il ne faut pas oublier que le prix du transport des voyageurs et des marchandises est calculé en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Plus la voie est longue, plus les bénéfices sont importants, surtout si la compagnie exploitante détient un monopole de fait dans une région donnée.

ingénieurs belges et allemands. En mai 1902, l'Allemagne fait savoir qu'elle est prête à recevoir les délégués belges à Berlin pour la conclusion d'une convention définitive.<sup>21</sup>

Une fois arrivés à Berlin, quelle n'est pas la stupeur des délégués belges lorsque les délégués allemands amènent sur la table un quatrième projet, totalement neuf, réclamant notamment que la section à construire en territoire allemand soit réalisée aux frais de la Belgique, étant entendu que c'est elle qui est la grande bénéficiaire dans la réalisation de la ligne vu la diminution du parcours sur le territoire allemand. Les délégués belges ne se laissent pas démonter et soumettent fin septembre 1902 un cinquième projet : La Belgique construirait, d'après le projet arrêté, la voie de Louvain à Visé ; de cette localité, la voie, au lieu de se diriger en ligne droite vers Aix-la-Chapelle, irait rejoindre à Welkenraedt la voie ferrée existante. La Prusse, de son côté, construirait une ligne évitant la rampe et le tunnel de Ronheide, et mettant Aix-la-Chapelle en communication avec Welkenraedt. Les délégués prussiens s'engagent à examiner cette nouvelle proposition tandis que les délégués belges promettent d'examiner le projet Malmédy-Stavelot. Ces derniers se réunissent enfin à Cologne du 10 au 14 juin 1903 pour fournir leurs conclusions et c'est vraisemblablement alors qu'est élaboré le texte de la convention que les délégués des deux pays signent à Berlin le 15 août 1903.<sup>22</sup> Toutefois, il reste une dernière étape à franchir : l'approbation des Chambres.

## **2) L'opposition liégeoise et verviétoise s'organise**

Nous avons choisi de développer dans ce travail l'opposition liégeoise et verviétoise au projet, opposition que l'on pourrait qualifier même à certains moments de wallonne. Ces considérations plus locales ne sont pas dénuées d'intérêt, d'abord parce que la légation française elle-même y attache de l'importance, ensuite parce que le « remue-ménage » suscité par les comités d'opposition va finalement éveiller l'intérêt de la presse étrangère, particulièrement pour la ligne Stavelot-Malmédy, enfin parce qu'elles permettent de comprendre les interpénétrations entre le domaine politico-économique et le domaine militaire.

---

<sup>21</sup> *IND*, t.9, Note du MAEB, 14 décembre 1910.

<sup>22</sup> *IND*, t.9, Note du MAEB, 14 décembre 1910.

Au cours des négociations entre les délégués allemands et les délégués belges, des rumeurs courent déjà dans la presse qui alertent certains députés. En février 1901, M. Neujean, député liégeois, introduit auprès de M. Liebaert, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, une question relative au « projet d'établissement d'une nouvelle ligne de chemin de fer destinée aux grands express de Calais et Ostende vers Vienne, l'Allemagne du Nord et la Russie. » La réponse fournie<sup>23</sup> confirme les inquiétudes du député liégeois et suscite un long débat lors d'une séance du conseil communal présidée par le bourgmestre Kleyer le 1<sup>er</sup> mars 1901. La question reste en suspens mais l'on croit l'affaire sur le point de se régler favorablement, après que le sénateur Ancion (sénateur de Huy-Waremme<sup>24</sup>), en qualité de rapporteur de la commission des chemins de fer, ait présenté en séance du 6 mai 1902 un projet visant à désengorger les plans inclinés d'Ans, la gare des Guillemins, le pont du Val-Benoît, voire même la gare de Chênée. Le conseil communal est cependant à nouveau alerté en juillet 1902 que les tractations continuent avec l'Allemagne et qu'elles risquent de se faire au détriment de Liège. Dans les rangs liégeois c'est l'étonnement, on accorde d'abord peu de bruit à la rumeur ; jusqu'au conseil communal du 6 octobre 1902 où le bourgmestre confirme le danger, suite à un entretien qu'il a eu avec le ministre. Pour contrecarrer le plan de l'administration des chemins de fer, le bourgmestre propose alors de reprendre les termes de la réponse du ministre des chemins de fer du 26 février 1901 et d'élaborer un projet en conformité avec les exigences ministérielles mais ne sacrifiant pas les intérêts liégeois et verviétois. Cette démarche est à la base du premier projet de l'ingénieur de la ville de Liège Mahiels visant à désengorger le nœud ferroviaire de Liège ; couplée avec le rapport du sénateur Ancion, elle prendra le nom de projet « Ancion-Mahiels ».<sup>25</sup> Nous comprenons d'autant mieux l'intérêt liégeois et verviétois pour la question que cette dernière conditionne en réalité les projets prévus de longue date par les deux villes visant à l'amélioration de leur gare respective. Pendant des années, faute de connaître le trajet de cette ligne de désengorgement vers l'Allemagne, ces travaux de réfection avanceront à pas de souris

---

<sup>23</sup> « La ligne de Louvain-Liège touche à la limite de sa capacité ; la création de trains nouveaux y est devenue quasi impossible ; l'expérience a démontré que, à certaines époques, les transports y sont devenus des plus difficiles et que le développement continu du trafic rend nécessaire la création d'une ligne nouvelle. Il est rationnel d'appliquer aux lignes nouvelles de grand trafic le programme de la plus courte distance et du meilleur profil ; c'est dans cet ordre d'idées qu'a été conçu le projet de la ligne Louvain-Tongres-Aix-la-Chapelle, qui éviterait les plans inclinés d'Ans, ainsi que les sinuosités de la Vesdre et qui raccourcirait d'une heure le trajet entre l'Angleterre et l'Allemagne. Il convient d'ajouter qu'il ne s'agit que d'un projet dont la réalisation serait subordonnée au vote de la législature et qui exigerait l'accord préalable avec l'Allemagne. » Cité d'après *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 26 février 1901, pp.593-594.

<sup>24</sup> La région de Waremme est également concernée car la voie traditionnelle passe par Waremme tandis que la nouvelle voie passera plus au nord à proximité de Saint-Trond et Tongres.

<sup>25</sup> Ville de Liège: Travaux publics: *Projet de détournement des Grands express internationaux: Rapport de M. A. Mahiels, ingénieur en chef des travaux de la ville.*- Liège, Gustave Thiriart, [avril 1903], 95 p., Plans dépl. H.-T.

contribuant à exaspérer la population des deux villes. A Verviers, ne voyant rien venir malgré les promesses du collège communal, les habitants avaient fini par parler de « gare fantôme » quand ils discutaient des projets ferroviaires à venir et du trou béant laissé au beau milieu de la ville par le site dit du « chic-chac ».

La première interpellation en règle à la Chambre est celle de MM. Mullendorff (député verviétois) et Neujean le 7 juillet 1903, peu avant la signature du traité, alors que les journaux affirment désormais que les dernières réticences allemandes ont été levées et que la convention est sur le point d'être conclue. M. Mullendorff se sert du rapport adressé par M. Mahiels au collège des bourgmestre et échevins de Liège<sup>26</sup> et soutient le rapport Ancion devant le ministre des chemins de fer. M. Neujean renchérit et demande que tous les éclaircissements soient faits sur cette affaire qui est restée trop longtemps le domaine réservé des ingénieurs de l'administration des chemins de fer. L'étude doit sortir des « cartons » du Ministère pour être soumise au débat des Chambres ! L'interpellation de MM. Mullendorff et Neujean sera suivie de toute une série d'interventions des représentants de la région Liège-Verviers, témoignant tous auprès du Ministre de leur opposition au projet ; prennent ainsi successivement la parole MM. Davignon, Borboux, Troclet et Dallemagne.<sup>27</sup>

Cette détermination de la province de liège provoque d'ailleurs une certaine amertume chez les représentants de la province du Limbourg. En effet, si la ligne s'infléchit de manière trop importante vers le sud, elle risque de léser les localités du Limbourg et particulièrement de Saint-Trond et de Tongres, localités pour lesquelles la ligne « directe » fait déjà un effort puisqu'elle s'infléchit légèrement<sup>28</sup> vers le nord afin de les desservir. M. Gielen et M. Hellepute reprochent aux représentants liégeois et verviétois de faire passer leurs intérêts avant les « intérêts du pays », ce que tout le monde traduit évidemment par « intérêts du Limbourg ».<sup>29</sup> M. Gielen fera même valoir l'idée plus tard que la province limbourgeoise a toujours été négligée depuis le début de l'indépendance du pays, les liégeois ne doivent donc pas être égoïstes et doivent désormais penser à l'intérêt national (car la nouvelle ligne, il le

---

<sup>26</sup> Rapport contenu dans la brochure : Ville de Liège: Travaux publics: *Projet de détournement des Grands express internationaux: Rapport de M. A. Mahiels, ingénieur en chef des travaux de la ville.*- Liège, Gustave Thiriart, [avril 1903], 95 p., Plans dépl. H.-T.

<sup>27</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1903, pp.1799-1813.

<sup>28</sup> De 3 km vers le nord si l'on en croit la brochure de LALOUX (Georges), *La ligne électrique vers l'Allemagne doit et peut passer à portée de Tirlemont, Saint-Trond, Tongres, Liège et Dison-Verviers.*- Liège, imprimerie liégeoise, 25 mai 1907, p.3.

<sup>29</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1903, p.1810.

répète, relève avant tout de l'intérêt national) et en second lieu à leurs frères du Limbourg.<sup>30</sup> Le même schéma se reproduit au Sénat où MM. les sénateurs Dupont, d'Andrimont, Magis et Ancion défendent le projet Mahiels et les intérêts de Liège et Verviers<sup>31</sup>, tandis que M. Keesen, sénateur du Limbourg proteste contre le particularisme des sénateurs liégeois et verviétois. Il faut, dit-il, tenir compte de l'intérêt national. Il fait valoir « accessoirement » la nécessité pour le Limbourg, vu la découverte récente de gisements carbonifères en 1901, de disposer d'une ligne de chemin de fer permettant de désenclaver la région.<sup>32</sup>

Dans sa réponse à la Chambre, M. Liebaert accepte bien de considérer les intérêts de la ville de Liège et de Verviers et de soumettre le projet à la discussion mais tout dans son discours laisse supposer que les grandes orientations du projet ont été prises par l'administration des chemins de fer de l'Etat. Ayant préparé sa réponse en soumettant le rapport de M. Mahiels à ses propres services, il critique une par une les idées de l'ingénieur liégeois et se prononce nettement en faveur d'un passage au nord de Liège. La guerre semble donc s'être engagée entre le ministère des chemins de fer et les villes de Liège et Verviers, elle allait durer jusqu'en 1913. Les débats qui ont eu lieu à la Chambre ce 7 juillet 1903 ont été fort complets et les deux camps ont fixé lors de cette séance la majorité des arguments de l'attaque et de la défense. Ces arguments s'articulent autour de trois axes : un axe économique, un axe technique et un axe militaire. Les débats reprendront périodiquement par la suite lorsqu'il s'agira de voter la convention puis de déterminer un tracé mais ils s'organiseront toujours autour de ces trois pôles.<sup>33</sup> Ils seront alimentés par la presse belge et étrangère, mais aussi par les avis « autorisés » des spécialistes militaires.

### **3) Une concrétisation difficile : entre opposition liégeoise et hésitations allemandes**

Les termes de la convention stipulent bien que les deux pays s'obligent à la soumettre à l'approbation des Chambres, au plus tard avant le 1<sup>er</sup> mai 1905. Déjà en 1904, suite au dépôt du « rapport Delvaux »<sup>34</sup>, on avait évité de peu le débat sur la jonction Malmédy-Stavelot. Alors que le député verviétois Borboux réclamait la réalisation de la jonction, M.

---

<sup>30</sup> *Idem*, 4 mars 1904, pp.856-857.

<sup>31</sup> *Annales Parlementaires, Sénat*, 11 août 1903, pp.447-453 ; 12 août 1903, pp.469-470.

<sup>32</sup> *Annales Parlementaires, Sénat*, 17 mars 1904, pp.249-253.

<sup>33</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1903, pp.1799-1813.

<sup>34</sup> Député luxembourgeois, rapporteur du budget de la guerre pour l'exercice 1904. *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 30 mars 1904, p. 1169. Nous analysons en détail ce rapport dans le passage consacré au débat militaire que la convention a suscité.

Delvaux avait déclaré que ce n'était pas le moment d'aborder une question aussi grave pour la défense nationale, étant donné la fin toute proche de la session parlementaire et le peu de membres présents à la Chambre.<sup>35</sup> Le texte de la convention n'avait d'ailleurs même pas encore été publié. Monsieur de Favereau<sup>36</sup>, mauvais élève, dépose finalement le projet sur le bureau des Chambres le 13 avril 1905.<sup>37</sup> Le 9 mai, M. Neujean, député liégeois, suivant l'affaire de très près, réclame toujours la publication du projet. Il ne faudrait pas, dit-il, qu'on oblige les députés à discuter « à l'improviste » la convention.<sup>38</sup> Enfin, le 16 mai 1905, M. Dupont, sénateur liégeois, acte avec plaisir de la réception du texte de la convention, se déclare rassuré que le trajet n'ait pas été fixé unilatéralement à l'avance par les délégués belges et prussiens mais réclame le temps nécessaire pour analyser à tête reposée les différents projets. Ce temps va évidemment être mis à profit par les villes de Liège et de Verviers pour « fourbir » leurs armes et confronter notamment le projet de l'ingénieur de la ville de Liège Mahiels avec les grandes lignes du projet gouvernemental.<sup>39</sup> En 1906, les Annales parlementaires restent silencieuses. Au Sénat, on signale juste que la discussion du projet est à nouveau reportée à la prochaine législature.<sup>40</sup> Peut-être a-t-on peur de réveiller les passions locales ? Toujours est-il que la Belgique se donne le temps, ce qui finit d'ailleurs par agacer l'Allemagne.

En 1907, la Convention est enfin approuvée par la Belgique et l'échange des ratifications a lieu à Berlin le 26 octobre 1907.<sup>41</sup> La « saga » des deux lignes est cependant loin d'être terminée car l'approbation de la convention n'a pas réglé le problème du parcours. Si le trajet entre Louvain et Tongres ne pose pas de problèmes, celui entre Tongres et la frontière allemande va rester au cœur du débat. De nombreux députés ont soumis leur approbation car elle ne les engage pas sur la deuxième partie du parcours qui pourra continuer à être discutée en commission. Les représentants verviétois et liégeois reconnaissent le bien fondé d'une seconde ligne à construire pour désengorger la ligne primitive mais espèrent toujours que cette seconde ligne passera par leur agglomération. Après avoir abandonné le

---

<sup>35</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des représentants*, 27 avril 1904, pp.1472-1473.

<sup>36</sup> *Ministre des Affaires étrangères*.

<sup>37</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 13 avril 1905, p.1265.

<sup>38</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 9 mai 1905, p.1320.

<sup>39</sup> *Annales Parlementaires, Sénat*, 16 mai 1905, pp.369-370 et Ville de Liège (service technique des travaux publics): *Détournement des express internationaux: note relative à l'étude des nouveaux projets... tenue à l'hôtel de ville de Liège sous la présidence des bourgmestres de Liège et de Verviers le dimanche 4 juin 1905/A. Mahiels*.- Liège : La Meuse, 1905.- 20 p. : carte dépl. H.T., Tabl.

<sup>40</sup> *Annales Parlementaires, Sénat*, 17 mai 1906, p.437.

<sup>41</sup> BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Thèse de doctorat (Sorbonne-Paris I-1992).- Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, p.342.

projet « Mahiels », ils ont placé tous leurs espoirs dans le projet ambitieux du commandant Fontaine prévoyant le passage de la ligne à Coronmeuse. D'ailleurs, si l'unanimité des députés a approuvé la convention le 31 juillet à la Chambre<sup>42</sup>, le 9 août quatre sénateurs ont voté contre au Sénat et le baron Peltzer, sénateur verviétois, s'est abstenu car il estimait que toutes les garanties pour la protection des intérêts de la vallée de la Vesdre n'étaient pas assurées.<sup>43</sup> A cela devaient en outre s'ajouter, deux années plus tard, des difficultés techniques du côté allemand.

En octobre 1909, l'administration des chemins de fer alerte le ministère des Affaires étrangères, que, d'après les journaux allemands, l'administration des chemins de fer prussiens rencontre de grandes difficultés pour l'exécution du tunnel devant permettre de supprimer le plan incliné de Ronheide, vu la présence de sables bouillants dans la région de Gründhaus.<sup>44</sup> Elle songe à remplacer le projet avec tunnel par un autre projet comportant, entre Aix-la-Chapelle et Herbesthal, un trajet plus long que celui de la ligne existante. Ce nouveau projet suscite néanmoins une vive opposition, notamment de la part de la ville d'Aix-la-Chapelle réclamant une jonction plus directe : « Aix-la-Chapelle-Gemmenich-Visé-Tongres.....Bruxelles ». Bref la ville d'Aix-la-Chapelle se rallie désormais pour sa part au premier projet proposé par le gouvernement belge. L'administration des chemins de fer belges demande à être fixée sur les intentions de l'administration des chemins de fer prussiens car l'incertitude qui régnait au sujet du tracé de la ligne sur le territoire prussien l'empêchait de prendre des décisions pour la section Tongres-frontière allemande. Elle estime qu'une augmentation du trajet en Prusse n'est pas conforme au but qu'avait en vue la convention, mais elle est, néanmoins, toute disposée à examiner les propositions qui seraient faites par le Gouvernement allemand « à l'effet de faciliter l'exécution de la convention ou d'améliorer la situation créée par cet acte. »<sup>45</sup>

Le 2 mars 1910, le Baron Greindl, ambassadeur de Belgique à Berlin, signale au Ministère des Affaires étrangères belge que la question fait l'objet d'un débat au Reichstag. Le Ministre des travaux publics, M. Breithenbach, déclare que le raccordement à Herbesthal est inexécutable et que le premier projet belge semble finalement le meilleur. La nouvelle

---

<sup>42</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 31 juillet 1907, pp.1858-1861.

<sup>43</sup> *Annales Parlementaires, Sénat*, 9 août 1907, pp.495-505.

<sup>44</sup> Syndicat d'initiative du Pays de Liège, *Le détournement des express internationaux ruinerait la Wallonie.-* Sl., [vers 1913], p.4.

<sup>45</sup> *IND*, t.9, Note du MAEB, 14 décembre 1910.

ligne à créer desservirait le trafic de l'Allemagne vers Bruxelles, Ostende et l'Angleterre tandis que l'ancienne ligne continuerait à desservir le trafic vers la France. Dans un entretien qu'il a avec le Baron Greindl le 17 novembre 1910, Breithenbach propose même de supprimer l'arrêt à la frontière pour les formalités douanières qui s'effectueraient à Aix-la-Chapelle. Il fait remarquer au Baron Greindl que ce projet répond d'ailleurs au premier vœu formulé par la Belgique et ne doit donc pas poser de problèmes majeurs. Il suffirait de modifier quelque peu les termes de la convention précisant que la ligne devait aboutir en territoire belge à Welkenraedt.<sup>46</sup> L'affaire était donc en bonne voie.

Mais c'était sans compter sur l'acharnement liégeois et verviétois. Farouchement opposés à toute idée de passage au nord de Liège, que ce soit par Argenteau, Visé ou Lixhe, les représentants des deux cités avaient réussi à obtenir du gouvernement en 1907<sup>47</sup> la promesse que les intérêts des deux agglomérations ne seraient pas lésés et que le projet « Fontaine-Laloux » serait sérieusement pris en compte. Les nouveaux projets allemands viennent évidemment bouleverser la donne car ils justifient encore plus la légitimité d'un passage au nord de la cité ardente. Il semble toutefois que l'opinion n'ait pas été alertée avant 1912. Un conseil communal se réunit à Verviers au début de 1912 suite à des rumeurs affirmant que les projets par Visé ou Argenteau ne sont pas définitivement abandonnés.<sup>48</sup> La première interpellation au Sénat est faite par M. Magnette le 28 février 1912, alors qu'il vient de prendre connaissance d'articles de presse allemands annonçant les modifications nécessaires.<sup>49</sup> A la Chambre, M. Borboux, représentant de Verviers, intervient pour sa part fin avril. Il rappelle au Ministre De Broqueville, le Ministre des chemins de fer de l'époque, les assurances formulées par le gouvernement en 1912 et annonce que des comités communaux se sont joints aux principaux comités industriels et commerciaux de Verviers pour protester énergiquement contre toute nouvelle tentative de marginalisation de la cité lainière.<sup>50</sup> En réalité, le Ministre n'est pas de mauvaise composition et il semble que, devant la pugnacité liégeoise et verviétoise, le gouvernement De Broqueville se soit finalement rangé au tracé préconisé par Fontaine-Laloux. Travestissant d'ailleurs les propos de M. Helleputte en 1907,

---

<sup>46</sup> *IND*, t.9, Note du MAEB, 14 décembre 1910.

<sup>47</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 31 juillet 1907, pp.1858-1861 et *Annales Parlementaires, Sénat*, 9 août 1907, pp.495-505.

<sup>48</sup> LOBET (Léon), *Détournement des grands express internationaux: exposé de la question fait au Conseil communal de Verviers le 12 janvier 1912.-* Verviers, P. Feguenne, 1912, pp.1-3.

<sup>49</sup> *Annales Parlementaires, Sénat*, 28 février 1912, pp.102-104.

<sup>50</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 23 avril 1912, pp.1875-1878.

il déclare le 9 mai 1912 au Sénat que « comme le précédent ministre », il se range à l'avis du projet du commandant Fontaine.<sup>51</sup>

Le gouvernement fait donc des propositions dans ce sens à Berlin. Des Allemands installés dans la région de Liège prennent même position dans le débat en adressant une lettre à l'*Auswärtiges Amt* pour préconiser l'adoption du projet Fontaine. A leur avis, cela mettrait fin aux rumeurs hostiles selon lesquelles la ligne directe est imposée par l'Allemagne qui veut la faire passer loin des forts. Mais à Berlin, l'inquiétude des Liégeois est jugée excessive et le trajet préconisé par Fontaine ne fait pas l'unanimité.<sup>52</sup> Cette situation est très fâcheuse car le trafic est loin de s'améliorer. En février 1911, M. De Broqueville avait déjà dû répondre à une interpellation à la Chambre sur la situation désastreuse du trafic entre Liège et l'Allemagne. Le ministre avait alors attribué cette situation à cinq causes : 1° augmentation de l'alimentation de la région française par les charbons belges et allemands ; 2° impossibilité pour le réseau du Nord d'accepter tous les transports qui lui étaient destinés, le gouvernement ayant été obligé d'interdire l'accès de la frontière en certains points ; 3° conditions climatiques déplorable (inondations, pluies diluviennes) ; 4° nécessité pour les régions métallurgiques du pays de reconstituer leur stock de minerais suite à la grève des cheminots ; 5° grève charbonnière du bassin de Liège provoquant une recrudescence de transports de charbon et de minerais venant de l'étranger, la situation n'étant d'ailleurs pas encore totalement normalisée au moment où il parle.<sup>53</sup> Au début de l'année 1914, la direction des chemins de fer de Cologne intervient à la fois à Berlin et auprès des chemins de fer belges pour se plaindre des encombrements subis par les trains de marchandises et des retards fréquents des trains de voyageurs venant de Belgique, gênant particulièrement le trafic entre Aix-la-Chapelle et Cologne.<sup>54</sup> Parallèlement, la Chambre de commerce de Cologne est très mécontente de ces perturbations et tente de se faire entendre par l'intermédiaire de la légation du Reich à Bruxelles puis de l'*Auswärtiges Amt*.<sup>55</sup> On voudrait en Allemagne que les

---

<sup>51</sup> *Annales Parlementaires, Sénat*, 9 mai 1912, p.525.

<sup>52</sup> Allemands de Liège à *Auswärtiges Amt* et Ministère du Travail à A.A., dans *Bundesarchiv*, R85/29. Cité d'après BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Thèse de doctorat (Sorbonne-Paris I-1992).- Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, p.350.

<sup>53</sup> D'après *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 3 février 1911, p.560 et 7 février 1911, pp.567-569.

<sup>54</sup> Chemins de fer de Cologne à M. des Travaux Publics à Berlin, 15 février 1914, dans *Bundesarchiv*, R85/29. Cité d'après BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Thèse de doctorat (Sorbonne-Paris I-1992).- Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, pp.350-351.

<sup>55</sup> Chambre de commerce de Cologne à *Auswärtiges Amt*, 30 mars 1914, dans *Bundesarchiv*, R85/29. Cité d'après BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Thèse de doctorat (Sorbonne-Paris I-1992).- Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, pp.350-351.

négociations avec le gouvernement belge s'accélérent. La convention germano-belge censée améliorer le trafic entre les deux pays avait été signée il y a plus de dix ans !

Le plus étonnant est qu'à Verviers et à Liège, la pression semble retomber à partir d'août 1913. En effet, à cette époque, les travaux de désengorgement de Liège trouvent un début d'exécution. Selon les propos du Ministre des Chemins de fer, M. Van de Vyvere, le dédoublement de la ligne de Liège-Guillemins jusqu'à la bifurcation de Herve est en préparation et les travaux visant à établir la ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois ne sauraient tarder.<sup>56</sup> Le gouvernement a décidé également d'améliorer la ligne de la Vesdre en débloquent les budgets pour la dédoubler. Sans doute le dédoublement ne permettra pas le passage de trains à grandes vitesses mais selon le député verviétois Borboux, ce dédoublement viendra déjà amoindrir les arguments favorables au détournement des grands express et il regrette que cette question ait finalement paralysé pendant des années toute initiative sérieuse pour au moins améliorer les voies existantes et désengorger la ligne de la Vesdre.<sup>57</sup> Enfin, et c'est cela le changement le plus radical, il semble que le gouvernement **ait renoncé à son idée primitive de grande ligne internationale**. Il veut surtout régler le problème du trafic de plus en plus dense entre la Belgique et l'Allemagne. Aussi le ministre des Chemins de fer, Van de Vyvere déclare à la Chambre que cette idée est abandonnée mais **pas celle d'une nouvelle voie à construire vers l'Allemagne à partir de Tongres**. La seconde ligne est toujours d'actualité, car la Belgique est tenue de respecter la convention internationale qu'elle a signée il y a dix ans. Cependant le gouvernement belge est rentré en négociations pour faire modifier cette convention afin d'obtenir le maximum de facilités pour le trafic rapide international par Liège-Verviers :

*« Et de reporter plus haut la seconde ligne d'accès pour l'Allemagne. Et cette ligne qu'on reportera plus haut ne servira pas au détournement des grands express mais bien au trafic dont il faut débarrasser la ligne Liège-Verviers. Les relations rapides et régulières entre Liège et Bruxelles, d'une part, et Liège et l'Allemagne, d'autre part, sont à ce prix (...) Il n'est pas question, je le répète, de construire une nouvelle voie rapide entre Louvain et l'Allemagne, mais bien de construire un embranchement entre Tongres et l'Allemagne. (souligné par nous) La question du détournement des express ne se pose pas. »<sup>58</sup>*

---

<sup>56</sup> *Annales Parlementaires, Sénat*, 21 août 1913, p.668. Il est piquant de savoir que suite à la Première guerre mondiale et à des tergiversations prolongées pendant l'entre-deux-guerres il faudra attendre 1939 avant que la pose de la voie ne fut effectuée entre Fexhe et Kinkempois. D'après MARGANNE (Roland), *Le nœud ferroviaire de Liège*, dans *Trans-Fer* (spécial), hors-série, *Musée des Transports en commun en pays de Liège*, 1985, p.67.

<sup>57</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 août 1913, p.2143-2144.

<sup>58</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 août 1913, p.2147-2148.

A la veille de la Première Guerre mondiale, rien n'a donc encore été réalisé. Pourtant, une fois les premiers mois du conflit écoulés, l'*Oberstleutnant* Wilhelm Gröner, chef du *Duitse Feldeisenbahnwesen* prend la décision de construire la ligne entre Tongres et Gemmenich. Cette décision n'est pas isolée car il décide également la construction de deux autres lignes le long de la frontière germano-belge : la ligne Born-Vielsalm et la ligne Gouvy-Saint-Vith.<sup>59</sup> La voie Tongres-Gemmenich-Aix-la-Chapelle sera achevée et ouverte en février 1917.<sup>60</sup>

#### 4) Malmédy-Stavelot : Achèvement tardif et polémique autour d'une inauguration

La convention germano-belge avait prévu que la ligne Stavelot-Malmédy devait être réalisée dans les cinq ans après la ratification par les Chambres. Les travaux commencèrent côté allemand en février 1908. Côté belge, le premier coup de pioche fut donné en juillet de la même année.<sup>61</sup> La réalisation était techniquement assez difficile et comportait la construction de 2 tunnels, l'un à la sortie de Stavelot, l'autre du côté allemand juste après le poste frontière.<sup>62</sup> Les travaux traînèrent en longueur, surtout du côté belge. 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. Durant la période de 1908-1909 pour laquelle nous disposons de rapports mensuels, nous pouvons suivre l'évolution de la ligne presque mois après mois. Ainsi, en avril 1908, le 2<sup>e</sup> Bureau français note :

« (...) La ligne Stavelot-Malmédy serait prochainement commencée. Le piquetage de la ligne a été repris et prolongé au delà de Stavelot, le long de la ligne de Liège à Luxembourg jusqu'à la station de Trois-Ponts (5 kil. au delà de Stavelot). Cette ligne serait à deux voies. »<sup>63</sup>

---

<sup>59</sup> NIJSSEN (J.), *De spoorlijn Tongeren-Aken in oorlogstijd aangelegd*, Voeren, 1985, pp.14-16. Voir aussi MARGANNE (Roland), *Les lignes dites « de guerre » (Born-Vielsalm ; Gouvy-Saint-Vith ; Saint-Vith-Losheim)*, dans *Trans-Fer spécial n° 3*, Liège, GTF asbl, 1985.

<sup>60</sup> NIJSSEN (J.), *De spoorlijn Tongeren-Aken in oorlogstijd aangelegd*, Voeren, 1985, p.73. Pour le plan de cette voie voir Annexe n°7. La question sort ici du cadre de cette étude mais sera l'objet de recherches supplémentaires dans le cadre de notre thèse de doctorat.

<sup>61</sup> MARGANNE (Roland), *Le Fagnard : histoire d'une ligne internationale : Trois-Pont-Junkerath*. 2<sup>e</sup> édition augmentée, dans *Transfer hors série*, 2<sup>e</sup> édition augmentée, Liège, G.T.F., 1990, p.11.

<sup>62</sup> Voir Annexe n° 9.

<sup>63</sup> SHAT, 7N 672, Sommaire des renseignements parvenus à l'E.M.A. 2<sup>e</sup> Bureau sur l'Allemagne et sur l'Europe (décembre 1906- février 1910). Avril 1908

Cette information selon laquelle la ligne serait à deux voies a très certainement contribué à effrayer le 2<sup>e</sup> Bureau français. Toutefois la ligne construite fut bien une ligne à simple voie comme le confirmèrent les travaux entrepris par la suite et comme l'annonçait du reste en juillet 1903 l'attaché militaire français.<sup>64</sup> Selon Roland Marganne, ce sont les militaires belges qui finirent pas imposer un gabarit à simple voie et une infrastructure légère, « malgré les pressions prussiennes qui arguaient de la mise à double voie de la *Vennbahn* à la même époque. »<sup>65</sup> Les renseignements français montrent bien l'empressement allemand à construire la ligne dès l'été 1908 :

*« Chemins de fer : Le bureau de construction des chemins de fer de Montjoie vient de mettre en adjudication les travaux de construction de la ligne Stavelot-Malmédy. Par la rapidité avec laquelle on a réglé les expropriations pour se procurer les terrains nécessaires, on peut se faire une idée de l'impulsion qui va être donnée aux travaux. »*<sup>66</sup>

Par contre, du côté belge, les travaux rencontrent des difficultés budgétaires et techniques assez importantes. Au mois d'avril 1909 les travaux principaux viennent seulement d'être adjugés à la Maison belge Ruelens Fères de Wolwe-Saint-Lambert.<sup>67</sup> Au mois de mai, les services de renseignements français notent que les travaux sont poursuivis activement en territoire allemand, mais que la ligne n'est pas encore commencée sur la partie belge.<sup>68</sup> Toutefois du côté allemand les ouvriers travaillent trop vite et ils ne sont donc pas à l'abri d'un accident :

*« A la suite des pluies du commencement de Juillet, le talus de la nouvelle ligne Malmédy-Stavelot s'est écroulé dans un point où le remblai a plus de quinze mètres. Cet accident va entraîner pas mal de travaux ; il provoque d'autre part les plus vives inquiétudes en ce qui concerne la solidité de tout le travail. La rapidité avec laquelle*

---

<sup>64</sup> DDF, 2<sup>e</sup> série, t.IV, Gallet (Bruxelles) à Général André (Paris), 18 juillet 1903, n° 360, p.469.

<sup>65</sup> MARGANNE (Roland), *Le Fagnard : histoire d'une ligne internationale : Trois-Pont-Junkerath*. 2<sup>e</sup> édition augmentée, dans *Transfer hors série*, 2<sup>e</sup> édition augmentée, Liège, G.T.F., 1990, p.11. Nous n'avons trouvé aucune source ou travail confirmant cette information et malheureusement M. Marganne ne cite pas systématiquement ses sources. Il est par contre avéré qu'à la même époque, la *Vennbahn* était en voie de doublement. L'amélioration de cette voie est également suivie de très près par le S.R. français : « Chemins de fer : Les travaux de doublement de la ligne de St-Vith entre Kalterherberg et Sourbrodt sont commencés et vont être poussés très rapidement. On aurait décidé de doubler la ligne de Roeren (sic) à Lommersweiler soit une longueur d'environ 85 kilomètres. Le travail serait fait en deux fois, d'abord entre Roeren (sic) et Sourbrodt, plus tard entre Sourbrodt et Lommersweiler ; on ne ferait pour le moment sur cette dernière partie que quelques travaux destinés à faciliter le trafic. » D'après SHAT, 7N 672, Sommaire des renseignements parvenus à l'E.M.A, 2<sup>e</sup> Bureau, sur l'Allemagne et sur l'Europe (décembre 1906- février 1910) – décembre 1906.

La *Vennbahn* était une ligne allemande reliant Aix-la-Chapelle à Prüm via Raeren, Montjoie, Saint-Vith, en traversant toute la région des Fagnes. Malmédy se rattache à cette ligne par le tronçon Malmédy-Waismes. Voir Annexe n° 9. Nous renvoyons le lecteur à notre exposé sur cette ligne plus loin dans ce travail.

<sup>66</sup> SHAT, 7N 672, Sommaire des renseignements parvenus à l'E.M.A. 2<sup>e</sup> Bureau sur l'Allemagne et sur l'Europe (décembre 1906- février 1910). Renseignements transmis pour la période du 1<sup>er</sup> août au 1<sup>er</sup> octobre 1908.

<sup>67</sup> SHAT, 7N 672, Sommaire des renseignements parvenus à l'E.M.A. 2<sup>e</sup> Bureau sur l'Allemagne et sur l'Europe (décembre 1906- février 1910). Renseignements transmis durant le mois d'avril 1909.

<sup>68</sup> *Idem*, mai 1909.

*on veut exécuter ces travaux rendra forcément des accident de ce genre inévitables, et le résultat en sera peut-être un retard et un surcroît de dépenses. »<sup>69</sup>*

Enfin durant le mois d'octobre 1909, suite aux difficultés techniques rencontrées, le 2<sup>e</sup> Bureau français ne prévoit pas l'achèvement de la jonction avant 1911.<sup>70</sup> Une note sur les chemins de fer allemands à la fin de 1910 est obligée de revoir à nouveau ses pronostics : « En 1912, le tracé Pepinster-Stavelot sera remplacé par le tracé Malmédy-Stavelot. »<sup>71</sup> La dernière note dressée par les services de renseignements français est la plus complète. Elle souligne, en détaillant tous les ouvrages d'art, l'ampleur des travaux qu'elle ne justifie dans une région aussi pauvre que pour des raisons stratégiques. La ligne suscite vraiment une attention très soutenue du 2<sup>e</sup> Bureau et elle est photographiée sur toute sa longueur. Le retard du côté belge est à nouveau mis en évidence :

*« La gare de Trois-Ponts sera probablement agrandie, mais pas avant un an ou deux. la partie allemande de Stavelot à Malmédy est en construction ; elle est presque finie et pourrait fonctionner dans 4 ou 6 mois : par contre, la partie belge est très en retard, il y a encore pour un an ou deux (ci-joint la photographie de chaque ouvrage d'art). Il est à remarquer que sur deux ou trois kilomètres, il y a 5 ponts et viaducs, un tunnel et un remblai tout du long ; cette ligne coûte donc excessivement cher et ce n'est certes pas pour les besoins de ce pays perdu qu'elle a été faite. »<sup>72</sup>*

Les prévisions françaises sont plutôt optimistes car la ligne ne sera finalement inaugurée que le 5 janvier 1914.<sup>73</sup> Roland Marganne note qu'en dehors des difficultés techniques et financières, ce sont les « précautions » militaires belges qui retardèrent l'ouverture de la ligne. Parmi ces précautions, outre l'imposition d'un gabarit à simple voie, il cite également le minage du tunnel de Berziheid situé à la sortie de Stavelot.<sup>74</sup>

L'inauguration est à l'image des négociations qui ont été nécessaires à son établissement et des complications diplomatiques qui l'on suivi : la Belgique est soucieuse de ménager ses deux puissants voisins. Aussi la direction politique du Ministère des Affaires étrangères s'interroge sur le bien fondé d'une délégation belge à l'inauguration vu la polémique que la jonction a causé dans la presse francophile. Elle pense cependant que

---

<sup>69</sup> *Idem*, Renseignements transmis du 1<sup>er</sup> au 21 juillet 1909.

<sup>70</sup> *Idem*, octobre 1909

<sup>71</sup> SHAT, 7N 672, EMA, 2<sup>e</sup> Bureau, Note sur les chemins de fer allemands à la fin de 1910.

<sup>72</sup> SHAT, 7N 1165, Liasse « Chemins de fer », 2<sup>e</sup> Bureau, Belgique, le 16 mai 1911.

<sup>73</sup> SHAT, 7N 1159, Lieutenant-colonel Génie (Bruxelles) à Ministère de la Guerre (Paris), 7 janvier 1914, n° 301b.

<sup>74</sup> MARGANNE (Roland) (professeur à Saint-Servais), *Le Fagnard : histoire d'une ligne internationale : Trois-Pont-Junkerath*. 2<sup>e</sup> édition augmentée, dans *Transfer hors série*, 2<sup>e</sup> édition augmentée, Liège, G.T.F., 1990, p.11. L'auteur ne cite malheureusement pas ses sources.

l'abstention serait encore pire et ajoute même dans une note que les protestations françaises n'avaient aucun fondement :

« On pourrait peut-être se demander si le danger de raviver ces polémiques ne doit pas « nous commander l'abstention ». La Direction Politique ne le pense pas. Nous savons que ce chemin de fer a été construit à la demande de la Belgique et nous savons aussi que les appréhensions des Français étaient feintes et destinées à représenter aux Belges le danger d'invasion venant du côté allemand (souligné par nous). Elle estime au contraire que l'abstention aurait de plus grands inconvénients en raison de l'impression générale déplorable qu'elle produirait en Allemagne. Les Journaux d'Outre Rhin ne manqueraient pas de marquer nous avons deux poids et deux mesures selon qu'il s'agit des Français ou des Allemands. Notre attitude serait sévèrement appréciée et enracinerait chez les Allemands la conviction que toutes nos préférences vont à la France. »<sup>75</sup>

Toutefois, nul n'est besoin d'envoyer des personnalités trop importantes, il suffirait que le Gouverneur de la province de Liège et le commissaire d'arrondissement ou une délégation de la députation permanente y assistent.<sup>76</sup>

Dans les premiers jours de janvier, les beaux plans du Ministère s'effondrent. D'abord prévue pour le 2, l'inauguration est ensuite fixée au 4 tandis que l'ouverture du trafic normal se ferait le 5. Dans la soirée du 3 janvier, le gouverneur Delvaux de Fenffe demande par télégramme au *Regierungspräsident* d'Aix-la-Chapelle, De Sandt, pour quelle heure est prévue la cérémonie du 5. De Sandt, étonné, répond que la cérémonie se déroule le 4 janvier et non le 5. Le gouverneur de Liège est alors obligé de décliner l'invitation. De Sandt se demandera après coup si le gouverneur de Liège avait réellement l'intention de se déplacer pour l'inauguration. Le journal le *Temps* du 7 janvier commente la « non présence » belge comme une précaution diplomatique destinée à éviter les commentaires de la presse française.<sup>77</sup> L'attaché militaire français, le Lieutenant-colonel Génie, toujours aussi soupçonneux arrive aux mêmes conclusions et déclare d'ailleurs dans une de ses lettres que si la ligne inaugurée avait juste eu un intérêt économique, la Belgique n'aurait pas pris autant de précautions.<sup>78</sup>

---

<sup>75</sup> IND, t.13, Note du MAEB, 12 décembre 1913.

<sup>76</sup> *Ibidem*

<sup>77</sup> BITSCH (M.-T.), *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.

<sup>78</sup> SHAT, 7N 1159, SHAT, Lieutenant-colonel Génie à Ministère de la Guerre, 7 janvier 1914, n° 301b

## B) Un débat selon trois axes : économique, technique et militaire

La stratégie adoptée par les acteurs politiques et économiques des deux agglomérations est finalement assez simple. Il faut faire flèche de tout bois pour que la seconde ligne passe par Liège et Verviers. Les grands intérêts industriels alertés rédigent via les chambres de commerce des memoranda qui sont ensuite relayés à la Chambre et au Sénat<sup>79</sup> ; l'étude du tracé est soumise à des ingénieurs spécialistes qui ont pour mission de prouver que le passage de la seconde ligne par Liège et Verviers est techniquement réalisable tout en assurant les impératifs horaires réclamés par le Gouvernement. Enfin, même si ce sont les arguments économiques qui priment, on ne rechigne pas à invoquer les impératifs de la défense nationale malgré les propos rassurants du Ministère de la guerre : la ligne Louvain-Aix-la-Chapelle ne passe-t-elle pas en dehors de la position fortifiée de Liège ? N'est-elle pas conditionnée par la construction de la jonction Stavelot-Malmédy permettant à une armée allemande qui serait massée à Elsenborn de se jeter sur Liège ou sur les arrières de l'armée française ? Conséquence logique de cette campagne : les arguments économiques et surtout militaires susciteront l'intérêt de la presse étrangère, tandis que des spécialistes militaires s'autorisent des considérations stratégiques sur le danger réel ou imaginaire des nouvelles voies projetées. Des articles paraîtront à l'étranger, et, selon le phénomène médiatique classique des « caisses de résonance », ils seront eux-mêmes repris par d'autres journaux, voire « rapatriés » en Belgique pour être l'objet de nouveaux billets d'humeur. Toute cette agitation n'est pas sans inquiéter notre Ministère des Affaires étrangères qui collecte et classe patiemment les articles et publie éventuellement dans les « journaux officieux » des démentis afin de ne pas froisser l'Allemagne, particulièrement visée dans cette affaire.

---

<sup>79</sup> Le 11 août 1903, le Sénateur Dupont présente les doléances de la Chambre de commerce de Liège, Huy et Waremme dont l'extrait suivant est révélateur du climat qui règne alors dans la région : « (...), Liège, en effet, cesserait d'être sur la route des grands express qui relient l'Angleterre et l'Allemagne ; elle serait reléguée, à l'égal d'une bourgade sans importance, à 12 kilomètres de la grande ligne internationale et rejetée de la sorte en dehors du mouvement le plus intense des chemins de fer qui traversent le pays. De ce chef – nul ne peut le méconnaître – elle subirait une sorte de décapitation qui porterait une atteinte considérable à sa puissante activité aujourd'hui et l'on peut légitimement se demander si sa déchéance relative ne s'ensuivrait pas, inévitable et à bref échéance. Il n'est pas possible qu'un tel résultat soit consacré par les Chambres. (...) » dans *Annales Parlementaires, Sénat*, 11 août 1903, p.448.

## 1) L'axe économique

L'argument économique invoqué par l'Etat est surtout la réduction de la durée du trajet entre Louvain et Aix-la-Chapelle d'une heure au profit des grands express internationaux. Le Ministre Liebaert caresse même un objectif plus ambitieux puisqu'il aimerait réduire la durée du trajet entre Ostende et Aix-la-Chapelle de deux heures et sept minutes afin de rendre la ligne concurrentielle par opposition à ses voisines du nord et du sud.<sup>80</sup> Il s'appuie en cela sur l'argumentaire de M. Buyl, député de Furnes-Dixmudes-Ostende qui joue les Cassandre en annonçant la déchéance inévitable de la ligne Ostende-Douvres si une réforme musclée n'est pas entreprise par l'Etat. Le Ministre des Chemins de fer minimise le « danger » mais souhaite néanmoins améliorer la rentabilité de la ligne car il vaut mieux que des voyageurs continuent à passer par la Belgique, à défaut de passer par les centres industriels principaux, plutôt que de les voir désertier nos lignes pour emprunter celles des pays limitrophes.:

*« Ce serait agir comme si la voie belge était la seule conduisant de l'Est de l'Europe vers l'Angleterre, or bien que nous ayons un monopole nous sommes soumis à une étroite concurrence, M. Buyl en a signalé la portée tout en l'exagérant (...). Cette concurrence existe au nord et au sud ; au nord il y a les lignes de Hoek van Holland-Harwich et Flessingue-Queensborough, au sud il y a les lignes françaises Boulogne-Folkstone et Dieppe-Newhaven, sans parler de la ligne de Calais-Douvres. (...) Donc au nord et au sud la concurrence est ardente, une lutte de vitesse est ouverte, nous ne pouvons plus nous attarder aux agréments de la route, il ne s'agit plus d'une promenade mais d'une course. C'est ce qui a amené le gouvernement belge à négocier avec le gouvernement allemand en vue de l'amélioration de la route entre Louvain et Aix-la-Chapelle. »<sup>81</sup>*

Le Ministre, comme Monsieur Buyl, aime à répéter que la Belgique doit garder son rôle de voie de passage vers l'Allemagne, la Russie et le lointain Orient :

*« C'est d'autant plus nécessaire que nous sommes à la veille d'une grande évolution (...), une direction nouvelle est créée vers l'Extrême-Orient par l'ouverture du Transsibérien et la route belge peut devenir une route mondiale : c'est pour nous une rare fortune que nous serions coupables de négliger. »<sup>82</sup>*

Ce genre d'argument peut faire sourire de prime abord. Toutefois, il ne faut pas oublier que nous sommes à l'époque où le Transsibérien russe, soutenu activement par la politique commerciale du comte de Witte, fait rêver tous les entrepreneurs européens, eu

---

<sup>80</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1903, p.1810.

<sup>81</sup> *Idem*, p.1807.

<sup>82</sup> *Idem*, p.1807.

égard aux nouvelles possibilités commerciales qu'il apporte et dans la mesure où il ouvre une nouvelle voie de passage vers l'est en dehors de la traditionnelle route des Indes passant par les détroits et contrôlée par les Anglais :

*« Le trafic, qui suit aujourd'hui la voie de Calais, Brindisi, le canal de Suez, l'Inde et le détroit de Malacca, pour longer ensuite les côtes de la Chine et du Japon, ne tardera pas à prendre la voie de terre et à se faire par le Transsibérien. »<sup>83</sup>*

Ce thème de la « route des Indes » ou « Malle des Indes » avait aussi été invoqué à l'époque de la concession des lignes du Luxembourg à la société dite du « Grand-Luxembourg » à capitaux anglais. Le succès de cette compagnie pour trouver des actionnaires est dû au fait qu'on fit accréditer à l'époque (1846) que les lignes concédées étaient nécessairement le « Chemin de Londres vers les Indes via Trieste ». En réalité cette ligne ne servit au transport du courrier anglais que durant la guerre franco-allemande qui eut pour effet de détourner la « Malle des Indes » des lignes françaises par la Belgique via Ostende, la ligne du Luxembourg et Brindisi. Le percement du tunnel du mont Cenis en 1871 ramena le courrier postal anglais sur les lignes françaises en 1872 par suite du raccourcissement du trajet.<sup>84</sup> De même lors des projets de ligne Bruxelles-Mayence, l'Etat-major français, à côté des critiques formulées d'un point de vue militaire, s'était inquiété de la concurrence que cette ligne risquait d'opposer aux lignes françaises en s'accaparant le trafic de la « Malle des Indes ».<sup>85</sup>

Face au discours du Ministre, les députés liégeois et verviétois s'emballent. Ils invoquent d'abord les arguments économiques classiques ; M. Borboux parle du tort que la ligne va irrémédiablement causer à l'industrie drapière verviétoise, M. Troclet signale que faire l'arrêt principal de la ligne près de Visé, c'est la mettre hors des principaux centres industriels du bassin liégeois qui se trouvent au sud plutôt qu'au nord. Certains arguments sont plus anecdotiques voire rigoureusement sans fondement : M. Davignon parle du tort qui

---

<sup>83</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1903, p.1803.

<sup>84</sup> LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges*.- Bruxelles, Office de Publicité, ancien établissement J. Lebègue, 3<sup>e</sup> édition, 1953, p.51

<sup>85</sup> « Ce projet de relier la ligne de la Meuse à Mayence par une voie directe à grande section, fut présenté comme une ligne commerciale allant d'Ostende à Mayence, comme premier tronçon de la grande ligne projetée d'Ostende à Salonique, rivale de la ligne Calais-Modane-Brindisi. Le but était d'enlever à la France la Malle des Indes et le transit de tout le trafic, américain et anglais qui, au lieu de passer par la France, passerait dorénavant par Anvers-Mayence-Salonique. Ce port étant beaucoup plus rapproché que Brindisi d'Alexandrie. Les avantages commerciaux de la ligne Ostende-Salonique ont donc été pris en sérieuse considération, surtout après qu'il eût été constaté en dernière analyse que la ligne de Calais à Salonique qui pourrait lui être opposée avait sur celle d'Ostende-Mayence-Salonique, un excédant de parcours de 277 kilomètres. » D'après SHAT 7N 1165. Note du 2 juin 1887 du chef de l'Etat-major général du Ministère de la Guerre. Dossier « Chemins de fer ».

sera fait à la cité thermale de Spa dont la ligne est rattachée à celle de la Vesdre à Pepinster ou encore M. Dallemagne s'inquiète de ce que l'afflux des touristes pour l'exposition universelle de Liège de 1905 soit détourné par la ligne à construire.<sup>86</sup> Mais les arguments économiques les plus pertinents et qui seront d'ailleurs récurrents par la suite sont développés par le député liégeois M. Neujean. Il y a, dit-il, dans le discours du Ministre, des incohérences flagrantes. Comment explique-t-il par exemple qu'il réclame de la part des cités de Liège et Verviers un sacrifice pour raccourcir le trajet au maximum alors qu'en Allemagne on rechigne à faire aboutir directement la ligne à Aix-la-Chapelle sous prétexte que cela réduirait le parcours d'exploitation de onze kilomètres par rapport à l'actuelle ligne passant par Herbesthal. Bien plus, si les honorables membres de la Chambre analysent une carte ferroviaire allemande, poursuit-il, ils se rendront compte que les horaires ne sont pas du tout pris en considération par l'administration des chemins de fer allemands dont le souci principal est de relier les grandes villes entre elles, pas spécialement de gagner du temps.<sup>87</sup> Cet argument sera repris régulièrement jusqu'à la veille du conflit mondial par les brochures et autres articles opposés au projet ; ainsi dans une brochure éditée par le *Syndicat d'initiative du Pays de Liège* que nous avons retrouvée dans les archives militaires françaises, parmi les dossiers de l'attaché militaire français en poste à Bruxelles :

*« Les Allemands ont le souci de défendre les intérêts de leurs grandes villes, sinon ils auraient renoncé à franchir, par un tunnel de 2117 mètres, les sables bouillants de Grunhaus, ou même les reliefs accentués des environs de Gemmenich. Il serait en effet plus logique de laisser à droite l'impériale Aachen, pour passer par Brand par exemple, à 5 kilomètres plus au nord. La grande ligne continuerait alors directement vers Düsseldorf et Elberfeld en évitant le détour par Cologne. Ce serait un gain de 25 kilomètres, avec de grandes facilités et une grande économie dans les travaux. Mais, qu'on aille donc proposer cela aux gens d'Aix et de Cologne. »<sup>88</sup>*

Cette polémique touche finalement à un débat qui a traversé le XIX<sup>e</sup> siècle, depuis que les chemins de fer se sont établis sur notre sol, débat qui est d'ailleurs toujours d'actualité. Faut-il plutôt considérer le réseau ferroviaire belge comme un service public où la rentabilité est souhaitable mais passe après l'intérêt direct de la population (ce qui justifie le rachat par l'Etat de certaines lignes moins rentables) ou faut-il considérer les lignes de chemins de fer comme des entreprises gérées selon les lois du marché ? Les Liégeois et les Verviétois

---

<sup>86</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1903, pp.1805-1806.

<sup>87</sup> A ce sujet, une brochure s'opposant encore au projet en 1912 a édité un croquis démontrant l'incohérence du projet. Nous reproduisons ce croquis en Annexe n° 4. LOBET (Léon), *Détournement des grands express internationaux: exposé de la question fait au Conseil communal de Verviers le 12 janvier 1912.*- Verviers, P. Feguenne, 1912, 16 p. + 1 carte coul. dépl.

<sup>88</sup> SHAT 7N 1158. Syndicat d'initiative du Pays de Liège. Brochure intitulée « Le détournement des express internationaux ruinerait la Wallonie » jointe à la lettre du Lieutenant-colonel Génie, 25 août 1913, n° 264<sup>b</sup>.

reprochent au gouvernement d'avoir choisi la seconde solution. Selon eux d'ailleurs cette gestion ne risque pas seulement de défavoriser Liège et Verviers mais aussi toute la Wallonie. Cette idée est formulée pour la première fois au Congrès Wallon qui se réunit à Liège en octobre 1905 à l'occasion de l'exposition universelle dans cette ville. Parmi les débats certains participants désirent que le Congrès, dans son « vœu » final, c'est à dire un texte résumant l'ensemble de ses positions, condamne explicitement le détournement des grands express internationaux. Quelques participants ne comprennent pas pourquoi la question surgit à ce congrès censé représenté les intérêts de toute la wallonie et non pas uniquement ceux de Liège et Verviers. Néanmoins les participants liégeois et verviétois finissent par y faire admettre le principe selon lequel de nombreuses villes wallonnes risquent de pâtir de la nouvelle ligne de chemin de fer. La France peut par exemple décider de ne plus envoyer ses trains express par les lignes de la Sambre et de la Meuse si la ligne Liège-Aix-la-Chapelle devient secondaire. Rien ne l'empêcherait de longer la frontière plus loin et d'entrer directement en Allemagne, sans passer par la Belgique.<sup>89</sup> Ainsi le quatrième « vœu » du Congrès wallon est formulé comme suit :

*« Le Congrès Wallon, considérant que la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer directe entre Bruxelles et Aix-la-Chapelle par Louvain, Visé ou Argenteau porterait gravement atteinte aux intérêts commerciaux et industriels de Liège, de Verviers, de Spa, de toute la région de l'Est et en général de la partie wallonne du pays, proteste contre l'idée de détourner de Liège et de Verviers, la ligne directe Louvain-Aix et déclare indispensable de maintenir la ligne existante avec toutes les améliorations dont elle est susceptible. »<sup>90</sup>*

Pire, l'idée fréquemment accréditée par la suite est que les Français pourraient bien choisir de faire passer leurs trains par Bruxelles, puis par la nouvelle ligne internationale à construire, même si le trajet est plus long en terme de kilomètres, il sera finalement plus court en terme de temps, surtout le jour où la jonction nord-midi sera réalisée. L'inverse est également vrai pour les voyageurs en provenance d'Aix et qui voudraient se rendre à Paris.<sup>91</sup> Pour schématiser et reprendre un vocabulaire très contemporain, la « dorsale wallonne » serait sacrifiée aux intérêts de la capitale. Une carte accompagnant deux brochures éditées à Verviers et à Liège aux alentours de 1912-1913 illustre encore cette idée en soulignant en

---

<sup>89</sup> *Exposition universelle de Liège. Congrès Wallon sous le haut patronage du gouvernement. Compte-rendu officiel.*- Liège, imp. Mathieu, 1905, p.272.

<sup>90</sup> *Idem*, p.351.

<sup>91</sup> LALOUX (Georges), *La ligne électrique vers l'Allemagne doit et peut passer à portée de Tirlemont, Saint-Trond, Tongres, Liège et Dison-Verviers.*- Liège, imprimerie liégeoise, 25 mai 1907, p.14. et LOBET (Léon), *Détournement des grands express internationaux: exposé de la question fait au Conseil communal de Verviers le 12 janvier 1912.*- Verviers, P. Feguenne, 1912, pp.4-5.

rouge gras les lignes favorisées : Paris-Bruxelles et Bruxelles-Aix-la-Chapelle au détriment des tronçons Charleroi-Namur-Huy-Liège et Waremme-Liège-Verviers.<sup>92</sup>

Enfin il faut signaler également des articles publiés par la presse française ou francophile prétendant que la ligne était surtout voulue par l'Allemagne car elle constituait une bonne manière pour l' « ogre teuton » de se rapprocher d'Anvers pour mettre la main sur la métropole commerciale. Déjà au Congrès Wallon un certain Jennissen prend la parole pour lancer une violente diatribe contre le commerce allemand en citant un article du *Patriote* :

« Il faut dire bien haut que la ligne proposée est tout à l'avantage de l'Allemagne ; c'est un projet allemand, absolument allemand ! Il est en est de même, du reste, des travaux qu'on va exécuter à Anvers et qui sont destinés à servir les intérêts allemands. Il a paru récemment dans le *Patriote* un long article où il était démontré que toutes les grandes maisons de commerce d'Anvers sont aux mains des Allemands : tout le monde y est allemand, depuis la direction jusqu'aux garçons de bureau. La ligne proposée est, je le répète, d'intérêt purement allemand et je ne vois pas les grands services qu'elle pourrait nous rendre, à nous, Belges. »<sup>93</sup>

Visiblement ce type d'envolée lyrique a la cote car les actes du congrès notent que l'intervenant est vivement applaudi par l'assistance. Nous le voyons bien en dépouillant la presse, les erreurs d'information importent souvent peu, ce qui compte c'est l'idée que la Belgique favorise l'Allemagne au détriment de la France. Un article du journal français *Patrie* titre le 25 mai 1905 : « Un projet de chemin de fer contre la France ». Suite aux débats survenus au Parlement belge, il annonce même que le projet a été décidé, alors que le débat a été reporté à la prochaine législature et que la convention sera seulement signée en 1907 ! Enfin, pour faire sensation, il évoque la création « d'une série de voies nouvelles, destinées à assurer au réseau des chemins de fer allemands l'exclusivité du transit des marchandises provenant du port d'Anvers. » A première vue pourtant, lorsqu'on analyse les débats préliminaires à la convention, il semble que ce soit la Belgique qui ait poussé à l'établissement de la ligne, l'Allemagne conditionnant son accord à la construction de la ligne Stavelot-Malmédy et rechignant même à adopter le tracé le plus court sur son territoire pour des raisons de rentabilité.

---

<sup>92</sup> Annexe n° 5. Carte présente dans la brochure LOBET (Léon), *Détournement des grands express internationaux: exposé de la question fait au Conseil communal de Verviers le 12 janvier 1912.*- Verviers, P. Feguenne, 1912, 16 p. + 1 carte coul. dépl. Et dans la brochure Syndicat d'initiative du Pays de Liège, *Le détournement des express internationaux ruinerait la Wallonie.*- Sl., [vers 1913].

<sup>93</sup> *Exposition universelle de Liège. Congrès Wallon sous le haut patronage du gouvernement. Compte-rendu officiel.*- Liège, imp. Mathieu, 1905, p.273.

Ce qui contribuera par la suite à accréditer la thèse d'une pression allemande sur les autorités belges résulte peut-être de la situation postérieure, lorsque le gouvernement De Broqueville se rallie en 1912 au projet Fontaine-Laloux, tandis que l'Allemagne est désormais plutôt favorable à un tracé Aix-Gemmenich-Bleyberg-Visé et que l'*Auswärtiges Amt* subit des pressions de la part notamment de la chambre de commerce de Cologne pour accélérer la réalisation du projet. De là à imaginer avant guerre des pressions militaro-industrielles et un vaste plan allemand « expansionniste » caressant l'idée d'une mainmise sur notre métropole commerciale, le pas est vite franchi. Le débouché maritime d'Anvers intéressait certes l'industrie allemande qui désirait de meilleures communications mais prêter aux allemands avant la guerre une politique « systématique » de pénétration du réseau ferroviaire belge nous semble tout simplement exagéré.<sup>94</sup>

## 2) L'axe technique

Il y eut en réalité plusieurs variantes au projet gouvernemental que l'on peut résumer en trois grandes phases. Dans un premier temps, au début des négociations, alors que l'Allemagne n'avait pas encore formulé ses griefs contre un passage direct vers Aix-la-Chapelle, l'administration des chemins de fer de l'Etat préconise le passage de la Meuse à Lixhe-Visé puis une direction Hombourg, Bleyberg, Gemmenich, direction la plus rationnelle.<sup>95</sup> Dans un deuxième temps, l'Allemagne souhaite, pour des raisons financières, le raccordement de la ligne belge à Welkenraedt pour ne pas perdre des kilomètres d'exploitation sur son territoire. L'administration des chemins de fer de l'Etat envisage à cette époque le passage de la Meuse plus au sud, à Argenteau, sur un grand viaduc d'un seul tenant. Ce viaduc constitue la principale cible des Liégeois estimant qu'il était irréalisable

---

<sup>94</sup> Nous avons pourtant encore retrouvé cette idée sous-entendue par M. Marganne dans un article sur les liaisons ferroviaires entre la Belgique et l'Allemagne. Il écrit : « Ajoutons que les militaires prussiens soutenaient aussi à l'époque un autre projet de liaison ferroviaire : une ligne directe à établir entre Anvers et Aix-la-Chapelle, destinée à dédoubler l'axe de la vallée de la Vesdre. Pour ce dernier projet, ils avaient obtenu l'appui des capitaines de la Ruhr, pour qui le port d'Anvers a toujours représenté un excellent débouché maritime. » Cité d'après MARGANNE (Roland), *Les autres liaisons ferroviaires germano-belges* dans MARGANNE (Roland) (dir.), *Liège-Cologne : Premier chemin de fer trans-européen*. Préface de J. Renard.- Liège, G.T.F. asbl, 1993, p.50. L'affirmation ici est gratuite et non étayée par des notes infra-paginales. Du reste, les expressions « militaires prussiens » ou « capitaines d'industrie de la Ruhr » ne témoignent pas d'une très grande sympathie à l'égard de l'Allemagne. Avant d'avoir consulté les archives allemandes, il nous est difficile de dire si des pressions militaires étaient effectivement couplées aux réclamations des industriels.

<sup>95</sup> IND, t.9, Note du MAEB, 14 décembre 1910.

techniquement et qu'il allait défigurer la vallée.<sup>96</sup> L'Etat n'est pas totalement opposé cependant à tenir compte des intérêts des villes de Liège et de Verviers et est ouvert à la présentation d'études conciliant les différentes parties. Enfin, dans un troisième temps, suite aux difficultés techniques rencontrées par les Allemands pour établir un tunnel à Gründhaus-Ronheide, entre Herbesthal et Aix-la-Chapelle, ceux-ci acceptent finalement après 1910 le principe d'une ligne directe vers Aix-la-Chapelle. Le premier tracé du gouvernement belge est donc réactualisé. La possibilité d'une ligne directe vers Aix-la-Chapelle justifie encore moins le passage de la ligne à Liège et Verviers. Le trajet Lixhe/Visé-Hombourg-Bleyberg-Gemmenich est en définitive le plus logique.<sup>97</sup> Il ne rentre pas dans l'objectif de ce travail d'analyser en détail toutes les propositions, parfois rocambolesques qui ont été faites par les villes de Liège et de Verviers pour tenter d'infléchir le tracé de la ligne vers le sud afin qu'il passe par les deux agglomérations. Nous nous bornerons à résumer les grands axes des deux principaux projets proposés pour contrer ceux du gouvernement.<sup>98</sup>

**a) Le projet Ancion-Mahiels :** Une fois le projet gouvernemental confirmé par le Ministre auprès du Bourgmestre Kleyer, ce dernier propose lors du conseil communal du 6 octobre 1902 de confier à l'ingénieur de la ville de Liège, Mahiels le soin de contre-attaquer. Sur quelle base me demanderez-vous ? la convention n'a même pas encore été publiée dans les documents parlementaires, elle n'est même pas signée ! Sur la base de la déclaration ministérielle du 26 février 1901.<sup>99</sup> L'objectif est alors de prouver qu'il est possible, **sans créer de nouvelle voie**, de gagner une heure sur le temps mis habituellement par les trains pour se rendre de Bruxelles à Aix-la-Chapelle. Les principaux griefs du Ministre portaient sur

---

<sup>96</sup> Ville de Liège (service technique des travaux publics): *Détournement des express internationaux: note relative à l'étude des nouveaux projets... tenue à l'hôtel de ville de Liège sous la présidence des bourgmestres de Liège et de Verviers le dimanche 4 juin 1905/A. Mahiels.*- Liège : La Meuse, 1905, pp.16-19.

<sup>97</sup> LOBET (Léon), *Détournement des grands express internationaux: exposé de la question fait au Conseil communal de Verviers le 12 janvier 1912.*- Verviers, P. Feguenne, 1912, p.4. Il s'agit d'ailleurs approximativement de la direction choisie par les Allemands durant la Première Guerre mondiale.

<sup>98</sup> Pour ces différents projets voir la carte en deux parties en annexe n°: . Ville de Liège (service technique des travaux publics): *Détournement des express internationaux: note relative à l'étude des nouveaux projets... tenue à l'hôtel de ville de Liège sous la présidence des bourgmestres de Liège et de Verviers le dimanche 4 juin 1905/A. Mahiels.*- Liège : La Meuse, 1905.- 20 p. : carte dépl. H.T., Tabl.

<sup>99</sup> « La ligne de Louvain-Liège touche à la limite de sa capacité ; la création de trains nouveaux y est devenue quasi impossible ; l'expérience a démontré que, à certaines époques, les transports y sont devenus des plus difficiles et que le développement continu du trafic rend nécessaire la création d'une ligne nouvelle. Il est rationnel d'appliquer aux lignes nouvelles de grand trafic le programme de la plus courte distance et du meilleur profil ; c'est dans cet ordre d'idées qu'a été conçu le projet de la ligne Louvain-Tongres-Aix-la-Chapelle, qui éviterait les plans inclinés d'Ans, ainsi que les sinuosités de la Vesdre et qui raccourcirait d'une heure le trajet entre l'Angleterre et l'Allemagne. Il convient d'ajouter qu'il ne s'agit que d'un projet dont la réalisation serait subordonnée au vote de la législature et qui exigerait l'accord préalable avec l'Allemagne. » Cité d'après *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 26 février 1901, pp.593-594.

le plan incliné d'Ans et sur les sinuosités de la Vesdre. Selon l'ingénieur Mahiels ces critiques ne sont pas sérieuses. Le plan incliné d'Ans n'est plus un problème avec la création de locomotives de plus en plus puissantes, quant aux sinuosités de la Vesdre, des essais récents ont prouvé qu'il était possible d'atteindre des vitesses supérieures sur des voies à fortes courbes en utilisant un matériel adéquat. Le véritable problème réside dans l'engorgement du nœud ferroviaire de Liège auquel il est possible de remédier grâce à plusieurs remèdes.<sup>100</sup> Premièrement en adoptant le projet du Baron Ancion (sénateur de Huy-Waremme), rapporteur du budget des chemins de fer pour l'exercice 1902-1903. Le Baron Ancion préconise la création d'une gare de formation à Kinkempois reliée à Liège-Guillemins mais également à Fexhe-le-haut-Clocher par une voie qui serait alors utilisée pour le trafic des marchandises. Il propose également de faire passer à quatre voies la sortie de la gare des Guillemins en direction de la vallée de l'Ourthe et de la Vesdre, jusqu'en Henne, c'est à dire après Chênée et un peu avant Chaudfontaine, à l'endroit où la ligne du Plateau de Herve rejoint la ligne de la Vesdre. Enfin à côté de ces transformations majeures il propose plusieurs solutions :

- En amont de la gare des Guillemins, la ligne Bruxelles-Liège peut être dédoublée et améliorée en supprimant le détour que constitue la gare de Louvain.
- Aux Guillemins il suffirait de relever l'assiette de la gare de quelques mètres pour diminuer d'autant la déclivité des plans inclinés et permettre une descente moins raide.
- Un moyen pratique de réduire la circulation des trains de marchandises sur la partie de la ligne internationale entre Henne et la frontière (Welkenraedt) consiste à les faire emprunter la ligne du plateau de Herve, de Chênée à Battice, et à créer un raccordement de Battice à Welkenraedt. Cette ligne peut d'ailleurs être doublée à partir de Retinne, une seconde voie se dirigeant par Saive jusque Jupille pour ensuite se relier à la gare du Longdoz.
- Il est impératif de relier cette gare par le quartier des Vennes au pont du Val-Benoît et de là à la gare de Liège-Guillemins et au site de Kinkempois.
- L'ingénieur liégeois imagine même que la ligne des plateaux de Herve pourrait être prolongée par un pont enjambant la Meuse à hauteur de Jupille-Herstal pour se rattacher à la ligne du Liégeois-limbourgeois. Ce qui compléterait avec ses autres mesures la « ceinture de Liège ».

---

<sup>100</sup> Pour mieux suivre les idées de Mahiels, voir le plan en Annexe n° 6. D'après Ville de Liège: Travaux publics: *Projet de détournement des Grands express internationaux: Rapport de M. A. Mahiels, ingénieur en chef des travaux de la ville.*- Liège, Gustave Thiriart, [avril 1903], 95 p., Plans dépl. H.-T.

Les Liégeois reconnaîtront effectivement parmi ces mesures celles qui ont été appliquées par la suite pour rationaliser le nœud ferroviaire de Liège. Mahiels propose même, au cas où ces mesures ne seraient pas suffisantes, de créer de dédoubler à hauteur de Nessonvaux et de Nasproué la ligne de la Vesdre afin d'offrir des voies de garage en cas d'engorgement.<sup>101</sup>

La réponse du Ministre Liebaert est cinglante. Le projet Mahiels est intéressant à certains égards mais ne résout pas le problème majeur : la vallée de **la Vesdre et ses sinuosités**. Or pour atteindre les vitesses réclamées par le gouvernement : 100 km à l'heure, il faut plus que quelques rapiécages dans cette vallée. En outre, si le budget prévu est sensiblement pareil à celui du gouvernement, les travaux à entreprendre sont beaucoup plus compliqués ; il serait tellement plus simple de créer une nouvelle ligne. Le Ministre est particulièrement sévère avec la solution du passage des trains de marchandises par la ligne des plateaux de Herve qu'il juge irréalisable :

*« La ligne de la Vesdre, encaissée dans une vallée étroite, est, d'après M. Mahiels lui-même, si peu susceptible d'amendement sérieux que, pour en étendre la capacité, il est obligé de faire passer le trafic des marchandises par la ligne des Plateaux de Herve (...) qui a des inclinaisons allant jusqu'à 25 millimètres. »<sup>102</sup>*

L'ingénieur Mahiels relève le défi et prend le ministre au mot. Il décide de prouver qu'il est possible de faire passer des trains à grande vitesse par la vallée de la Vesdre en dédoublant la ligne. C'est le projet qu'il présente dans un rapport de décembre 1903.<sup>103</sup> Mais ce projet se révèle très vite obsolète car le Gouvernement a des projets encore plus ambitieux. Suite aux essais ayant prouvé les avantages de l'électrification des trains que le département des Chemins de fer compte d'ores et déjà appliquer à la ligne Bruxelles-Anvers, il souhaite également que la ligne à créer vers l'Allemagne puisse bénéficier de l'électrification permettant d'atteindre, selon certaines estimations, des pointes à cent cinquante ou deux cents kilomètres à l'heure.<sup>104</sup> Le projet Mahiels n'avait évidemment pas prévu un tel cas de figure et tout est à nouveau à reconsidérer. L'ingénieur s'obstine à vouloir passer par la vallée de la Vesdre au prix de tunnels et d'ouvrages d'art de plus en plus nombreux et pharaoniques et propose éventuellement de contourner le problème des plans

---

<sup>101</sup> Ville de Liège: Travaux publics: *Projet de détournement des Grands express internationaux: Rapport de M. A. Mahiels, ingénieur en chef des travaux de la ville.*- Liège, Gustave Thiriart, [avril 1903], 95 p., Plans dépl. H.-T.

<sup>102</sup> *Chambre des Représentants, Annales Parlementaires*, 7 juillet 1903, p.1808.

<sup>103</sup> Ville de Liège : Travaux publics : *Grands express internationaux : Doublement de la ligne de la Vesdre : Rapport de M. A. Mahiels, ingénieur en chef des travaux de la ville.*- Liège, Gustave Thiriart, décembre 1903, 15 p., 1 pl.

<sup>104</sup> *Annales Parlementaires, Chambe des Représentants*, 4 mars 1904, pp.854-858.

inclinés d'Ans par Jeneffe et Tilleur, quoiqu'il estime qu'ils ne constituent pas un problème vu l'usage futur de l'électricité.<sup>105</sup> Le projet Mahiels dernière mouture date de 1908, il se résout à établir une gare en Coronmeuse, à l'instar du projet Fontaine-Laloux, mais reprend toujours l'idée séduisante aux oreilles des verviétois d'un passage possible par la vallée de la Vesdre, grâce au percement d'un tunnel de trois kilomètres de long entre Bressoux et Chênée. Ce dernier projet de « chemin de fer de la Vesdre », s'il est vendeur, pêche encore plus que les autres par sa mégalomanie. Sur les trente kilomètres qui séparent Bressoux de Dolhain-Vicinal, il y aurait dix-neuf tunnels, douze ponts ou viaducs, le reste est en tranchées et en remblais, de plus il faut redresser cinq fois la Vesdre !<sup>106</sup>

**b) Le projet Fontaine-Laloux :** Entre-temps, à côté des projets de l'ingénieur de la ville de Liège s'est développé un autre projet dont nous trouvons la trace à côté du projet Mahiels dès 1905 dans la *note relative à l'étude des nouveaux projets... tenue à l'hôtel de ville de Liège sous la présidence des bourgmestres de Liège et de Verviers le dimanche 4 juin 1905*. L'auteur du projet a néanmoins souhaité conserver l'anonymat.<sup>107</sup> En mai 1907, paraît une brochure intitulée *La ligne électrique vers l'Allemagne doit et peut passer à portée de Tirlemont, Saint-Trond, Tongres, Liège et Dison-Verviers*, sous la signature de l'industriel liégeois Georges Laloux. Elle était en réalité écrite sous l'inspiration des idées d'un officier d'artillerie, le Commandant Fontaine, responsable d'un des forts de Liège. Ce projet admet enfin l'impossibilité d'un passage par la Vesdre et propose la création d'une gare en Coronmeuse et le franchissement de la Meuse vers Jupille. Il adopte ensuite une direction Fléron-Châneau/Dison-Welkenraedt. Cette fois-ci, il a fallu en partie sacrifier les intérêts verviétois puisque Châneau/Dison se trouve à une distance de quatre kilomètres du centre de la ville de Verviers. Néanmoins, cette distance est jugée acceptable en comparaison avec le projet gouvernemental.<sup>108</sup> A Liège, le projet comporte en réalité deux variantes. La première variante, qui a la faveur de l'officier belge, préconise l'établissement de la future gare internationale sur un remblai de six cents mètres de longueur et de quarante mètres de largeur

---

<sup>105</sup> Ville de Liège (service technique des travaux publics): *Détournement des express internationaux: note relative à l'étude des nouveaux projets... tenue à l'hôtel de ville de Liège sous la présidence des bourgmestres de Liège et de Verviers le dimanche 4 juin 1905/A. Mahiels*.- Liège : La Meuse, 1905.- pp.6-8 : carte dépl. H.T., Tabl.

<sup>106</sup> LOBET (Léon), *Détournement des grands express internationaux: exposé de la question fait au Conseil communal de Verviers le 12 janvier 1912*.- Verviers, P. Feguenne, 1912, p.6.

<sup>107</sup> Ville de Liège (service technique des travaux publics): *Détournement des express internationaux: note relative à l'étude des nouveaux projets...op.cit.*, p.10.

<sup>108</sup> LALOUX (Georges), *La ligne électrique vers l'Allemagne doit et peut passer à portée de Tirlemont, Saint-Trond, Tongres, Liège et Dison-Verviers*.- Liège, imprimerie liégeoise, 25 mai 1907, 24 p.

à établir sur l'emplacement du champ de courses de Jupille. Cette butte « verdoyante » (car elle serait plantée d'arbres) serait établie vers le milieu du passage de la vallée de la Meuse dont il faudrait modifier le cours, entre deux ouvrages d'art ayant respectivement mille et sept cents mètres de longueur. De plus il serait aisé de trouver la terre nécessaire à ce remblais vu la proximité des terrils et de la Meuse dont on pourrait utiliser les boues de dragage.<sup>109</sup> La deuxième variante propose la construction de la gare sur le palier du Bernalmont et le franchissement de la Meuse sur un viaduc d'un seul tenant, semblable à celui que le Gouvernement se propose d'établir à Argenteau.<sup>110</sup> Le viaduc aurait trente mètres de hauteur et comporterait deux étages. Le passage supérieur servirait à la voie ferrée et le passage inférieur aux piétons et aux automobiles.<sup>111</sup>

Ce projet sera définitivement adopté par les Liégeois et présenté comme une alternative crédible lors du vote de la convention à la Chambre et au Sénat en 1907. Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, M. Helleputte, accepte de le prendre en considération dans les futures études plus approfondies qui devront être faites pour l'établissement d'un tracé définitif. Cette « prise en considération » du projet Fontaine-Laloux et le fait que l'approbation des membres des deux Chambres n'implique pas l'adhésion à un trajet fixé mais bien au principe d'une seconde voie vers l'Allemagne avec études postérieures, finit par emporter le vote de la convention du 15 août 1903.<sup>112</sup> Le projet Fontaine-Laloux sera encore défendu en 1912 et 1913, alors que la polémique reprend de plus belle suite à un changement du tracé de la ligne en Allemagne.<sup>113</sup> Il sera d'ailleurs défendu auprès des Allemands par le Gouvernement De Broqueville pour satisfaire Liège et Verviers.

Notons enfin que des considérations purement militaires semblent également avoir guidé le Commandant Fontaine préconisant le passage de la voie de chemin de fer par les

---

<sup>109</sup> Ville de Liège (service technique des travaux publics): *Détournement des express internationaux: note relative à l'étude des nouveaux projets... tenue à l'hôtel de ville de Liège sous la présidence des bourgmestres de Liège et de Verviers le dimanche 4 juin 1905/ A. Mahiels.-* Liège : La Meuse, 1905, p.10-12 et LALOUX (Georges), *La ligne électrique vers l'Allemagne doit et peut passer à portée de Tirlémont, Saint-Trond, Tongres, Liège et Dison-Verviers.-* Liège, imprimerie liégeoise, 25 mai 1907, p.16.

<sup>110</sup> Notons au passage qu'il s'agit là d'une belle preuve de la mauvaise foi des Liégeois qui avaient d'abord attaqué le projet gouvernemental en spécifiant le caractère irréaliste d'un pareil pont et surtout le fait que ce dernier risquait de défigurer toute la vallée. Le caractère « verdoyant » de la belle butte que se propose d'établir le commandant Fontaine doit sans doute tenter de lever ce genre d'arguments.

<sup>111</sup> LOBET (Léon), *Détournement des grands express internationaux: exposé de la question fait au Conseil communal de Verviers le 12 janvier 1912.-* Verviers, P. Feguenne, 1912, pp.7-9

<sup>112</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 31 juillet 1907, pp.1858-1861 et *Sénat*, 9 août 1907, pp.495-505.

<sup>113</sup> LOBET (Léon), *Détournement des grands express internationaux: op.cit.*

forts de Liège. D'après l'officier belge, l'établissement de voies ferrées reliant directement les forts des deux rives de la Meuse serait plutôt « de nature à faciliter la défense de la place de Liège »<sup>114</sup> et la butte de Coronmeuse, en cas de guerre, constituerait « un rempart de protection très efficace » pour la position fortifiée.<sup>115</sup> Le projet est d'ailleurs remarqué par l'attaché militaire français et par l'ambassadeur de France à Bruxelles qui veulent espérer, après l'approbation de la convention, que ce dernier finira par s'imposer puisqu'il est conforme aux intérêts des français, à défaut de ne pouvoir empêcher la construction des lignes.<sup>116</sup>

### 3) L'axe militaire

Dans cette partie de notre travail, les considérations militaires sur les deux lignes seront évoquées simultanément pour plus de facilité et afin de respecter la chronologie des faits. Les deux lignes relevant d'une même convention, il est finalement normal que la critique lorsqu'elle s'exerçait contre la ligne Louvain-Aix-la-Chapelle, évoquait en même temps la jonction Malmédy-Stavelot. Cependant l'inverse est moins vrai et nous devons signaler que la jonction Stavelot-Malmédy a principalement été l'objet des attaques dans ce domaine. Cela tient essentiellement à deux facteurs. Premièrement la proximité de la ligne avec le camp d'Elsenborn en fait une cible de choix ; le projet vient presque justifier la campagne faite à l'époque par la presse française et francophile contre le camp. Deuxièmement, les opinions stratégiques du moment accréditent l'idée que l'Allemagne, si elle viole notre territoire, passera au sud de la Meuse et de Liège et non au nord.

#### a) Une interpellation qui tombe à l'eau

Dès le départ l'argument militaire constitue un des axes majeurs de l'interpellation de M. Neujean à la Chambre le 7 juillet 1903. Comment le Ministre des chemins de fer peut-il accepter la construction de ces deux voies vers des régions dont l'importance stratégique avait déjà été démontrée par le passé. Comment le ministre justifie-t-il cette aberration, alors qu'à

---

<sup>114</sup> Ville de Liège (service technique des travaux publics): *Détournement des express internationaux: note relative à l'étude des nouveaux projets... tenue à l'hôtel de ville de Liège sous la présidence des bourgmestres de Liège et de Verviers le dimanche 4 juin 1905/A. Mahiels.- Liège, La Meuse, 1905, p.12.*

<sup>115</sup> LALOUX (Georges), *La ligne électrique vers l'Allemagne doit et peut passer à portée de Tirlemont, Saint-Trond, Tongres, Liège et Dison-Verviers.- Liège, imprimerie liégeoise, 25 mai 1907, p.16.*

<sup>116</sup> *DDF*, t.XI, 2<sup>e</sup> série, Pichon (Ministre Affaires étrangères) à Picquart (Ministre de la Guerre), Paris, 13 août 1907, n° 129, pp.218-220.

l'époque de la construction des forts de Liège la plupart des spécialistes militaires s'étaient déjà prononcé en faveur de la construction d'un fort à Visé pour compléter la position fortifiée, et qu'accessoirement la question de la construction d'un fort à Comblain-au-Pont avait été posée. Et M. Neujean de rappeler également l'opposition du Général Liagre à la construction du pont de Wandre pour des motifs stratégiques, vingt-cinq ans auparavant. La donne aurait-elle changé ? En bref, l'interpellant demande au Ministre s'il a bien reçu de la part du Ministère de la Guerre et surtout de la commission mixte des transports spécialement habilitée à cette tâche, toutes les autorisations nécessaires.<sup>117</sup>

La réponse du Ministre est aussi nette que précise. La commission a bien été consultée et elle a rendu un avis favorable pour les deux lignes.<sup>118</sup> La réponse est tellement étonnante pour le député Neujean que plus tard dans la séance, il insiste à nouveau auprès du Ministre pour bien s'assurer de sa réponse :

*« (...) c'est que, comme le disait M. De Bruyn dans son rapport de 1887, les fortifications nouvelles étaient comme des verrous placés sur nos portes. Partout où il y avait une porte, disait-on, il fallait mettre un verrou. Or, vous créez de nouvelles et grandes portes : une nouvelle voie de chemin de fer entre l'Allemagne et la Belgique, une nouvelle voie de Malmédy à Stavelot. Est-ce que vous abandonnez la théorie des verrous sur les portes ? Je serais enchanté de l'apprendre. (...) Je suis convaincu, quant à moi, que le ministère de la guerre n'a pas changé d'avis, qu'il n'admettra pas que notre pays ne soit pas exposé par de nouvelles voies de pénétration et que ce projet se réalisant il demandera la création de nouveaux forts. Si je me trompe, dites le moi. »<sup>119</sup>*

M. Neujean se souvient encore des débats animés qu'avaient suscité la construction de la position fortifiée de Liège, d'autant plus qu'il faisait partie des opposants à ces fortifications. Désormais, même s'il s'en défend<sup>120</sup>, il souhaiterait plutôt que le Ministère de la Guerre rende un avis défavorable et il a du mal à comprendre comment ce dernier aurait si facilement changé son fusil d'épaule, surtout que la commission mixte des transports est réputé très pointilleuse :

*« Ce comité mixte a formé opposition, au nom de la sécurité nationale, à la ligne vicinale projetée de Dison à Trooz, à une ligne vicinale vers les Fourons et la frontière hollandaise. Et aujourd'hui qu'il s'agit de vraies lignes de chemin de fer pénétrant de l'étranger dans le pays, hors de portée des canons des forts de Liège, il*

---

<sup>117</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1903, p.1801.

<sup>118</sup> *Idem*, 7 juillet 1903, p.

<sup>119</sup> *Idem*, p.1812.

<sup>120</sup> « J'ai combattu les fortifications de Liège et je ne veux pas que plus tard vous nous fassiez voter de nouvelles fortifications. Je dois me préoccuper de cette perspective, étant donné les idées qui prévalent dans le Gouvernement. » Cité d'après *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 7 juillet 1913, p.1801.

*ne soulèverait pas d'objections ! Je n'ose pas espérer que le ministre de la guerre soit converti à ce point aux idées que M. Frère-Orban et ses amis ont défendues ici en 1887. »<sup>121</sup>*

Le Ministre des Chemins de fer Liebaert triomphe car il a bien reçu toutes les assurances du Ministre de la Guerre et il est trop content d'à nouveau remettre à sa place le représentant liégeois en lui lisant cette fois-ci l'avis de la commission mixte des transports concernant la ligne Louvain-Aix-la-Chapelle, qu'il a sous les yeux :

*« La ligne ferrée projetée de Louvain à Aix-la-Chapelle par Visé peut-elle être admise sans préjudice pour la défense nationale, à condition, toutefois, que des obstructions ou destructions seraient préparées en des points à déterminer par le département de la guerre (souligné par nous) ? Réponse : Oui, à l'unanimité. »<sup>122</sup>*

Cette réponse nette dès le début des débats explique évidemment pourquoi l'argument militaire sera très peu utilisé par la suite à la Chambre pour contrer le projet gouvernemental.<sup>123</sup> Une autre raison qui, à notre avis, justifie une faible utilisation de l'argument par les députés liégeois et verviétois est purement électoraliste. La jonction Stavelot-Malmédy était réclamée par une partie de la population locale. Ainsi M. Davignon, député verviétois et futur Ministre des Affaires étrangères réclame la construction de la ligne Stavelot-Malmédy « à moins d'une opposition absolue et motivée du génie militaire. »<sup>124</sup>

## **b) La commission mixte des transports**

Avant de passer à un inventaire des différentes attaques survenues par la suite, il convient d'éclairer la question de la commission mixte des transports et l'avis du Ministère de la Guerre sur le sujet. Pour toutes les questions de chemins de fer, le Ministère de la Guerre se réfère totalement aux avis émis par la « commission mixte des transports » qui comprend 4 membres militaires et 4 membres techniques civils. Cette commission est toujours présidée par le Lieutenant-général, chef du corps d'Etat-major et renferme parmi ses membres militaires le Général directeur du génie au Ministère de la Guerre et le Directeur général des opérations militaires. En juillet 1903, il s'agit respectivement du Lieutenant-général

---

<sup>121</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants, 7 juillet 1913, p.1812.*

<sup>122</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants, 7 juillet 1913, p.1813.*

<sup>123</sup> Il y aura cependant encore un cas fameux l'année suivante lors du dépôt du budget du ministère de la guerre par le député du Luxembourg, Henri Delvaux. Ce dernier, dans son rapport mettra carrément en doute le jugement de la commission mixte pourtant composée de plusieurs hauts officiers belges. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

<sup>124</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants, 7 juillet 1903, p.1805.*

Chapelié, aide de camp du Roi, du Général-major Lamboray et du Colonel d'Etat-major Ducarne.<sup>125</sup>

Le Lieutenant-colonel Gallet, attaché militaire de France à Bruxelles, a eu l'occasion de discuter avec le Lieutenant-Général Chapelié qui a bien voulu l'entretenir de cette question à plusieurs reprises :

*« En ce qui concerne la ligne Louvain-Visé-Welkenraedt, la commission mixte sous sa présidence et après examen du tracé proposé avait émis à l'unanimité un avis favorable. Le tracé qui a été montré à la commission fait passer la ligne projetée sous le feu des forts de Liège ; il a été de plus spécifié que des obstructions seraient préparées, notamment dans un tunnel à proximité des forts. »*<sup>126</sup>

Les renseignements de Gallet ont de quoi surprendre. Soit il s'est fait roulé dans la farine par le Lieutenant-général Chapelié, soit ce dernier ne connaissait lui-même pas très bien son sujet, soit enfin le trajet présenté à la commission avait été conçu au départ pour rassurer les autorités militaires. En effet, de prime abord nous voyons mal comment la ligne pourrait passer sous le feu des forts de Liège après être passée à Visé, si ce n'est en remontant le fleuve après l'avoir franchi ! Or, c'est bien cette hypothèse qu'envisage l'attaché militaire car il envoie avec sa dépêche un plan où il souligne en rouge le tracé prévu pour la ligne. Sur ce plan, nous voyons la ligne franchir le fleuve à Visé même, opérer une boucle étroite de presque nonante degrés, remonter la vallée jusque sur les hauteurs de Herstal, traverser la ligne du Liégeois-Limbourgeois, et opérer à nouveau une courbe à nonante degrés pour se diriger vers Liers, Juprelle et Wilhogne au sud de Tongres, tout en traversant à nouveau la rocade ferroviaire Ans-Liers. Or, il ne faut pas être un grand ingénieur pour comprendre le caractère presque irréalisable d'un pareil tracé, d'autant plus pour une ligne destinée à recevoir des trains à grande vitesse où les courbes trop importantes doivent être à tout prix évitées.<sup>127</sup> Le Deuxième Bureau, dans une note stratégique écrite peu après pour tirer les leçons des renseignements nouveaux fournis par l'attaché militaire, enregistre bien les informations sans relever lui non plus l'incohérence technique. Néanmoins, il formule

---

<sup>125</sup> SHAT 7N 1155, Lieutenant-colonel Gallet (Bruxelles) à Général André (Paris), 18 juillet 1903. Ce rapport a également été publié dans les *Documents diplomatiques français*, 2<sup>e</sup> série, t.III, n° 360, pp.465-469

<sup>126</sup> SHAT 7N 1155, Lieutenant-colonel Gallet (Bruxelles) à Général André (Paris), 18 juillet 1903. Voir aussi *DDF*, 2<sup>e</sup> série, T.III, n° 360, p.447.

<sup>127</sup> Voir en Annexe n°8 l'extrait de la carte envoyée par l'attaché militaire, carte sur laquelle il a reporté les trajets présumés des deux lignes à construire. SHAT 7N 1155, Colonel Gallet (Bruxelles) à Ministre de la Guerre (Paris), 18 juillet 1903. *Carte des chemins de fer de la Belgique* publiée par le Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes, mai 1901 (Echelle 1/370.000) (Imprimerie.Lith. AD Mertens, Rue d'Or 14, Bruxelles.)

quelques inquiétudes et remarque que l'affaire est à surveiller même si l'option d'un passage allemand au nord de Liège paraît à l'époque peu vraisemblable:

*« On devra surveiller la construction de la ligne en question, et s'assurer que son tracé la fait bien passer dans le rayon d'action de la place de Liège : il n'en serait pas ainsi si, après le passage de la Meuse à Visé, la ligne était tracée directement sur Tongres ; elle passerait alors à plus de 5 kilomètres des forts du front Nord de Liège et pourrait échapper totalement à leur feu, en sorte qu'il serait possible d'acheminer des troupes d'Allemagne vers la France à travers la Belgique (par Tongres, St-Trond et Charleroy), Namur ou Huy (...) »<sup>128</sup>*

Sur la carte destinée à illustrer ces considérations, l'auteur de la note dessine d'ailleurs la ligne sans la faire passer par Liège. Malgré les mauvais renseignements fournis, la France est donc sur ses gardes.<sup>129</sup>

Le Ministère des Affaires étrangères belge lui-même a bien dû s'occuper de la question car peu de temps après l'interpellation de MM. Neujean et Mullendorff à la Chambre, M. Borel le chargé d'affaires ad interim de France a demandé des compléments d'information au Ministre. Suite à cette démarche de la France, le Ministre des Affaires étrangères prenant toutes ses précautions envoie une lettre au Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et au Ministre de la Guerre pour obtenir confirmation de ce qui a été dit à la Chambre.<sup>130</sup> Le Ministre de la Guerre nous donne des précisions intéressantes. Il ne dit rien à propos de la ligne Louvain-Aix-la-Chapelle par contre il signale que l'avis sur la jonction Stavelot-Malmédy avait déjà été demandé à ses services en mars 1896 par le Ministre des Chemins de fer et que le Lieutenant-général Brassine avait répondu à l'époque, sur avis de la commission mixte des transports, qu'il n'y voyait pas d'objections. L'avis de la commission était basé sur les considérations suivantes :

*« La ligne à créer se rattacherait, d'une part, à la ligne de l'Amblève et, d'autre part, par Spa, à celle de la Vesdre. Or ces deux lignes aboutissent à la tête de pont de Liège dont les ouvrages de fortification les interceptent l'une et l'autre. La ligne Malmédy-Stavelot est en communication avec la ligne de Luxembourg par les voies ferrées qui suivent les vallées de l'Amblève et de l'Ourthe. Or, la ligne du Luxembourg est interceptée par la tête de pont de Namur. En dehors de ces considérations le Département de la guerre a pris des mesures pour interrompre, en certains points, l'utilisation de nos voies ferrées, par la destruction d'ouvrages d'art établis sur leur parcours. Et les points choisis sont tels que l'usage momentané d'une ligne allant de Malmédy à Stavelot ne permettrait pas à un adversaire de poursuivre*

---

<sup>128</sup> 7N 1756, Dossier sur le Plan de mobilisation XV, EMA, 2<sup>e</sup> Bureau, Note sur le projet de raccordement Malmédy-Stavelot, 12 août 1903.

<sup>129</sup> SHAT, 7N 1756, 2<sup>e</sup> Bureau E.M.A., 12 août 1903.

<sup>130</sup> IND, t.6, M.A.E.B à Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et à Ministre de la Guerre, 13 novembre 1903.

*sa route par les autres lignes qui seront en relation avec elle. C'est ainsi qu'un belligérant qui utiliserait la ligne Malmédy-Stavelot pour se porter dans la vallée de la Meuse française ou inversement dans la région Rhénane soit par les lignes de l'Amblève, de l'Ourthe et de la Lesse, soit par les lignes ferrées du Sud du Luxembourg, se verrait arrêté par la destruction d'ouvrages établis sur ces voies ferrées. »<sup>131</sup>*

En conclusion, à part des obstructions et des destructions à prévoir sur le parcours des deux lignes, le Ministère de la Guerre, suivant l'avis de la commission mixte des transports, n'a aucune objection à la construction des deux lignes.

### **c) Le Rapport Delvaux et les considérations du Général Ducarne**

Malgré les assurances formelles faites par le Ministère des Chemins de fer et le Ministère de la Guerre, il semble que tous les députés n'aient pas été convaincus. Un d'entre eux en tout cas fait de la résistance. Il s'agit du député luxembourgeois<sup>132</sup> H. Delvaux. Ce dernier est rapporteur de la section centrale qui a examiné le budget de la Guerre pour l'exercice 1904. Il dépose ledit rapport sur le bureau de la Chambre le 30 mars 1904.<sup>133</sup> Ce rapport à côté d'autres analyses, consacre un chapitre entier à la question de la ligne Malmédy-Stavelot. Même si le rapporteur affirme d'entrée de jeu que les considérations qu'il développe « ne sont point la manifestation d'une opposition formelle au projet de chemin de fer annoncé »<sup>134</sup> et qu'« elles ne préjugent point de l'opinion des membres de la section centrale sur la construction même de la ligne projetée »<sup>135</sup>, tout dans son rapport suggère le contraire. En effet, M. Delvaux a constitué un véritable réquisitoire à l'aide de coupures de presse, de considérations militaires émises par le rapport du Colonel<sup>136</sup> Ducarne, d'extraits de débats parlementaires, etc. pour obtenir, dit-il, de la part du Ministère de la Guerre de plus amples informations que celles fournies jusqu'ici mais surtout pour prouver que la jonction n'est pas avantageuse pour la Belgique. Le rapport se divise en neuf points :

---

<sup>131</sup> *IND*, t.6, Ministère de la Guerre à M.A.E.B., 25 novembre 1903. Le Ministre de la Guerre se borne en réalité à rappeler qu'il avait déjà averti en 1897 le Ministre des Affaires étrangères par une lettre en date du 13 décembre 1897, de l'avis qu'il avait rendu au Ministre des Chemins de fer en 1896. Le Ministre met un peu de temps à retrouver la lettre. Finalement c'est la direction du Commerce et des Consuls qui possédait la lettre et l'envoie à la Direction P du Ministère. *IND*, t.6, 29 novembre 1903.

<sup>132</sup> Représentant du district Arlon-Marche-Bastogne.

<sup>133</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 30 mars 1904, p. 1169.

<sup>134</sup> *Documents Parlementaires, Chambre des Représentants*, n° 97, 30 mars 1904, p.372.

<sup>135</sup> *Ibidem*

<sup>136</sup> Général à l'époque où le rapport Delvaux est présenté à la Chambre mais Colonel lorsqu'il a pondu son rapport pour la Commission militaire de 1900-1901. DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire de la Belgique*.- Gand, 1907, p.293.

1. La ligne de Malmédy à Stavelot complète un réseau de chemins de fer stratégiques dont l'Allemagne poursuit l'exécution depuis 1870.
2. La ligne nouvelle serait hors du périmètre d'action des forts de la Meuse.
3. En cas de guerre entre l'Allemagne et la France, l'éventualité la plus probable est que l'armée allemande suivrait la ligne Malmédy-Stavelot-les Ardennes belges vers Sedan et Mézières.
4. L'importance du rôle stratégique que peut jouer cette ligne s'est accrue depuis que l'Allemagne a créé le camp d'Elsenborn, où elle peut rassembler des forces considérables.
5. Depuis dix ans, le camp d'Elsenborn acquiert une importance toujours croissante.
6. Les bruits annonçant l'abandon de ce camp pour cause d'insalubrité sont dénués de fondement.
7. La ligne de Malmédy-Stavelot est uniquement demandée par des intérêts allemands
8. Aucun intérêt important en Belgique ne le réclame.
9. Le chemin de fer serait funeste aux villes de Liège et de Verviers, puisque son sort est liée à la construction d'une ligne Louvain-Visé-Aix-la-Chapelle.<sup>137</sup>

H. Delvaux justifie les quatre premiers points à l'aide du « rapport Ducarne » présenté à la commission militaire instituée en 1900 pour examiner les divers problèmes relatifs à la défense nationale. Ce rapport est un des documents parmi les plus utilisés pour justifier le danger d'une attaque allemande par le sud-est de la Belgique. Nous le trouverons très souvent cité jusqu'à la veille du conflit dans des articles de presse ou des ouvrages écrits par les militaires français sur la guerre « à venir ». Le rapport Delvaux n'est donc pas simplement un rapport propagandiste basé sur des rumeurs et des « on dit » mais un argumentaire serré et construit qu'il convient d'analyser quelque peu. La première remarque sur les chemins de fer stratégiques se réfère à des observations du Colonel Ducarne s'inspirant lui-même du *Bulletin de la presse* du 31 juillet 1900 ayant fourni une carte des améliorations ferroviaires allemandes.<sup>138</sup> A l'époque, le Colonel Ducarne ne parle pas directement de la ligne Stavelot-

<sup>137</sup> *Documents Parlementaires, Chambre des Représentants*, n° 97, 30 mars 1904, p.372.

<sup>138</sup> « A. De Julich à Aix-la-Chapelle ; B. De Julich à Duren ; C. De Julich vers la ligne Aix-la-Chapelle-Cologne ; D. D'Aix-la-Chapelle, par Montjoie, Saint-Vith, avec embranchement vers Eupen et la ligne de Liège à Aix-la-chapelle, ainsi que vers Malmédy et de Call vers Gerolstein et Trèves ; E. De Gerolstein vers Prüm et Trois-Vierges ; F. D'Andernach à Gerolstein ; G. De Coblenze, par Trèves et Thionville. D'autre part, l'existence des quais militaires de débarquement construits dans les gares avoisinant notre pays confirme l'opinion qu'un déploiement stratégique est préparé dans cette région par nos voisins de l'Est. Ces quais se rencontrent à Cologne, Königsdorf et à Kalscheuren ; près d'Aix-la-Chapelle, à Eschweiler et à Rothe Erde, à Brand, à Raeren et à Eupen ; à Weismes, près de Malmédy, à Saint-Vith, à Hellesheims, à Speicher et à Trèves. »

Malmédy mais il met en évidence un fait stratégique assez novateur : la « barrière des Ardennes » n'est plus à proprement parler une barrière et huit routes traversent cette région, reliant ainsi une zone possible du déploiement stratégique allemand voisine de la Belgique avec la Meuse française en amont de Fumay.<sup>139</sup> La région de l'Eifel, voisine de notre frontière, malgré le caractère « pauvre et aride » de cette contrée, est devenue une zone potentielle de concentration depuis qu'on y a constaté l'aboutissement de plusieurs lignes de chemins de fer en provenance du Rhin et la construction de quais militaires. L'idée générale défendue par le Général Ducarne est que l'aile droite de l'armée allemande opérerait un mouvement tournant par la Belgique pour surprendre l'aile gauche française en contournant ainsi les principales fortifications françaises. En réalité le général Ducarne ne croit pas à un mouvement d'amplitude extraordinaire traversant l'ensemble de notre territoire comme celui utilisé par les Allemands en 1914. Voilà ce qu'il déclare à propos d'une manoeuvre de grande envergure :

*« Mais cette manoeuvre, outre qu'elle emprunte le territoire hollandais<sup>140</sup> et qu'elle provoque des difficultés diplomatiques nouvelles, a également des défauts graves. Le mouvement est long (8 à 9 marches), excentrique et aventuré. Un obstacle considérable, la Meuse, séparerait les corps qui l'exécuteraient des forces mises en jeu sur le théâtre principal. Dès qu'ils auraient franchi le fleuve (en aval de Visé), ces corps seraient obligés, pour assurer leurs communications, de masquer Liège par un détachement et se verraient exposés, d'autre part, à l'action de flanc de l'armée belge qu'ils devraient vaincre ou au moins, contenir par un nouveau détachement presque aussi fort qu'elle. Plus loin il faudrait faire un nouveau détachement pour masquer Namur. »<sup>141</sup>*

Le Colonel Ducarne pense aussi que la majeure partie des corps d'armée allemands de première ligne se fera vis à vis de la frontière française et que sur le front qui fait face à la

---

D'après *Documents Parlementaires, Chambre des Représentants*, n° 97, 30 mars 1904, p.373. Sur les chemins de fer de l'Eifel et les lignes de pénétration, nous invitons le lecteur à se reporter plus loin à notre passage sur le sujet.

<sup>139</sup> Voici en allant du nord au sud l'énumération de ces routes:

- a) Eupen, Verviers, Durbuy, Ciergnon, Revin ;
- b) Malmédy, Trois-Ponts, Marche, Gedinne, Monthermé ou une variante Malmédy, Stavelot, Vielsalm, Houdremont ;
- c) St-Vith, Vielsalm, Laroche, Saint-Hubert, Nouzon ;
- d) Reuland, Houffalize, Libramont, Bouillon, Sedan ;
- e) Dasbourg, Bastogne, Neufchâteau, Muno, Remilly ;
- f) Wallendorff, Martelange, Marbehan, Mouzon ;
- g) Echternach, Arlon, Tintigny, Pouilly ;
- h) Trèves, Athus, Virton, Stenay.

D'après *Documents Parlementaires, Chambre des Représentants*, n° 97, 30 mars 1904, p.373. Voir aussi DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire de la Belgique*.- Gand, 1907, pp.294-295.

<sup>140</sup> On pensait alors en Belgique qu'une traversée « massive » de notre territoire nécessitait la violation de la poche de Maastricht.

<sup>141</sup> DE RYCKEL (L.), *op.cit.*, p.294.

Belgique se déploieront des corps en nombre relativement restreint ; l'action de ce mouvement débordant étant destinée à concourir à l'action des masses principales. L'officier belge ne croit donc pas à une concentration trop au nord. Certes la région d'Aix-la-Chapelle-Eupen pourrait être utilisée mais elle est trop loin selon lui du théâtre des opérations et la route la plus septentrionale qu'il faudrait suivre, outre qu'elle traverse successivement la Vesdre, l'Amblève et la Haute-Ourthe, se rapproche dangereusement de la « tête de pont » de Liège constituant un danger permanent sur les flancs d'une armée en marche.<sup>142</sup>

Tout cela amène finalement Ducarne à penser que la limite septentrionale la plus avantageuse de la concentration allemande commence dans la région Malmédy-Stavelot. Voilà pourquoi Delvaux, après lecture du « rapport Ducarne » estime que la construction, en plus des routes déjà existantes, d'une ligne de chemin de fer dans cette région doit alarmer au plus haut point les autorités militaires belges. Voilà pourquoi il s'étonne de la réponse faite par le Ministère de la Guerre aux questions posées en fin de rapport :

1. « *Est-il exact que le département des chemins de fer ait, avec l'assentiment de M. le ministre de la Guerre, décidé la création d'une ligne de chemin de fer de Malmédy à Stavelot ?* » Réponse : « *Le 5 mars 1896, le département de la guerre a fait savoir à l'administration des chemins de fer qu'il n'avait pas d'objection à présenter à la construction éventuelle d'une ligne de chemin de fer entre Malmédy et Stavelot. Cette ligne est toujours à l'état de projet.* »
2. « *En raison du grand nombre de troupes que l'Allemagne peut concentrer au camp d'Elsenborn, la ligne à créer ne constitue-t-elle pas, en cas de guerre entre l'Allemagne et la France, un grave danger pour les parties des provinces de Liège, Luxembourg et Namur situées entre Stavelot, d'une part, et Sedan-Mézières, d'autre part ?* » Réponse : « *La ligne dont il s'agit ne donne pas lieu, en ce qui concerne la défense nationale, à des considérations d'une plus grande importance que celles qui s'attachent aux voies ferrées existant déjà dans cette partie du pays.* » (...)
3. « *Si cette voie de chemin de fer se fait, le département de la guerre se propose-t-il d'établir, dans la région indiquée, des forts, des garnisons ou d'autres travaux quelconques ?* » Réponse : « *La création de cette voie ne nécessiterait pas l'établissement de garnisons, de forts, ni d'autres travaux nouveaux de fortifications.* »<sup>143</sup>

Et M.H. Delvaux d'écrire à la suite : « Ces réponses paraissent méconnaître la gravité du problème. »<sup>144</sup>

---

<sup>142</sup> DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire de la Belgique.*- Gand, 1907, p.295.

<sup>143</sup> *Documents Parlementaires, Chambre des Représentants*, n° 97, 30 mars 1904, p.381.

<sup>144</sup> *Ibidem.*

Le dépôt du rapport Delvaux à la Chambre suscite immédiatement la réaction du Ministère belge des Affaires étrangères qui rédige une minute destinée à servir en cas de réaction ultérieure de l'Allemagne ou de la France. Le Ministère sait évidemment que d'un côté de notre frontière comme de l'autre, les acteurs diplomatiques sont attentifs aux débats parlementaires et que ce type de rapport risque de compromettre aux yeux des puissances garantes, la neutralité du pays ; d'autant plus que le document pourrait être considéré comme un « document officiel » :

*« Il [M. Delvaux] ne craint pas de se servir de sa qualité officielle de rapporteur d'un budget pour soulever bruyamment une question concernant la défense nationale, et pour mettre en scène une Puissance étrangère qu'il accuse de prendre une série de mesures ayant pour objectif direct une violation de la neutralité belge. »<sup>145</sup>*

La minute du Ministère fournit ensuite plusieurs arguments pour contrer le rapport Delvaux. Il regrette d'abord que le rapporteur ait inséré des considérations d'ordre militaire dans son réquisitoire alors que son dossier prouve dans sa deuxième partie que l'empressement témoigné par l'Allemagne à réaliser la jonction est surtout d'ordre économique. Il est évident que l'on ne saurait nier les avantages économiques que la région de Malmédy retireraient de la ligne, est-ce une raison pour y voir en plus des intentions stratégiques ? Certainement pas, d'autant plus que, selon le Ministère des Affaires étrangères, M. Delvaux fait une très mauvaise utilisation du rapport Ducarne en travestissant ses idées :

*« Nous ne serions en droit de nous émouvoir que si les mesures qu'ils prennent et qu'ils préparent avaient pour but direct et unique la violation de notre territoire. C'est ce que M. Delvaux a voulu démontrer à propos du chemin de fer Malmédy-Stavelot. Mais pour y arriver, il présente sous un aspect qui n'est pas exact les deux faits militaires sur lesquels il se base. Il exagère l'importance stratégique de la ligne Malmédy-Stavelot. Le mémoire Ducarne cite huit routes permettant aux armées allemandes de se rendre de la province Rhénane sur la Meuse Française en passant par notre Luxembourg. La route Malmédy-Stavelot n'est qu'un doublement de la seconde. Le chemin de fer entre ces deux villes n'aurait qu'une longueur d'une douzaine de kilomètres et ne vaudrait que comme raccordement au réseau belge, d'un côté vers Pepinster, de l'autre vers Trois-Ponts, ce qui ferait confondre cette voie d'invasion avec la seconde qui existe déjà. Pour le reste du parcours, la route 2 bis indiquée par M. Ducarne se compose surtout de routes ordinaires, non de chemins de fer. On ne comprend donc pas comment la construction du tronçon de voie ferrée dont il s'agit augmenterait sensiblement la puissance d'invasion des armées allemandes en Belgique. Lorsque le Colonel Ducarne parle d'une invasion « probable » de ce côté, c'est la région entière Malmédy-Saint-Vith qu'il vise et l'ensemble des voies ferrées et des routes déjà existantes (souligné dans le texte) qui la traversent, non spécialement la route Malmédy-Stavelot qui est absolument à l'arrière-plan. Il n'est donc pas vrai de dire « qu'en cas de guerre l'éventualité la*

---

<sup>145</sup> IND, t.7, Note du M.A.E.b, 19 avril 1904.

*plus probable est que l'armée allemande suivra la ligne Malmédy-Stavelot (souligné dans le texte) -les Ardennes belges vers Sedan et Mézières. »<sup>146</sup>*

Enfin le Ministère souligne que le rapporteur n'hésite pas à tronquer certaines citations du Colonel Ducarne. A la lecture, effectivement on constate que M. Delvaux, mû par sa volonté de prouver le danger que constitue la jonction Stavelot-Malmédy, a sans doute volontairement tronqué un passage et appliqué à la région centrale de la frontière belge (Malmédy-Saint-Vith) des considérations que Ducarne avait formulées pour la région sud de la frontière (Bittburg-Sierck). Selon le Ministère cela diminue fortement le poids de l'argumentation du représentant luxembourgeois :

*« Pour le faire croire, M. Delvaux tronque la citation ; il applique à la ligne Malmédy-Stavelot ce que le colonel Ducarne dit d'une autre ligne plus rapprochée du front Metz-Thionville, passant par le Grand-Duché de Luxembourg et l'extrémité Sud-Est de notre pays, au sud de la crête des Ardennes. (souligné dans le texte) C'est dans cette région que les opérations de passage sont les plus probables d'après M. Ducarne. Si les Allemands peuvent gagner plus facilement la Meuse française en venant de Bittburg et de Trèves, plutôt qu'en choisissant la voie venant de Malmédy, l'importance stratégique que M. Delvaux attache, avec un grand luxe de citations, au camp d'Elsenborn s'en trouve singulièrement diminuée. Il s'agit non d'un camp fortifié sur un point stratégique mais d'un vaste champ de manœuvres, comme tous les pays en possèdent. (souligné par nous)<sup>147</sup>»*

A tout bien considérer, il est certes regrettable que M. Delvaux ait usé de tels procédés. Néanmoins, l'argument du Ministère est, à notre avis, à moitié convaincant. Effectivement, le Colonel Ducarne croit plus à un passage par l'extrémité sud-est de notre territoire mais il ne nie pas pour autant l'importance stratégique des voies de communication situées plus au nord. En bon stratège, il envisage tous les cas de figure et une partie de la citation de M. Delvaux est donc rigoureusement exacte.<sup>148</sup> Même si l'on considère qu'une

---

<sup>146</sup> *Ibidem.*

<sup>147</sup> *Ibidem.*

<sup>148</sup> « La région Malmédy, St-Vith présente beaucoup plus d'avantages pour un déploiement stratégique allemand en vue d'opérations ayant pour objectif la partie de la Meuse française de Mézières à Sedan. La ligne d'opérations est relativement courte ; les lignes de marches se dirigent du N.E. ou S.O. et permettent d'atteindre le flanc du déploiement français, en tournant les défenses de la vallée de la Chiers. A la vérité, le pays traversé est le plus aride, le plus accidenté et le plus pauvre de la Belgique, mais les voies de communications sont belles et bien entretenues et les voies ferrées de Gerolstein par Gouvy et Libramont, de Trèves et Bastogne et de Trèves à Libramont par Arlon, seront d'un grand secours pour le ravitaillement en vivres. Dans ces nouvelles conditions, la haute Ardenne belge, considérée jadis comme un véritable massif d'achoppement pour les armées, a perdu notablement de ses qualités répulsives, et l'on doit admettre que des armées pourraient aujourd'hui y marcher, y séjourner et y vivre, à la condition que la traversée ne doive durer que peu de jours et que leur effectif ne soit pas trop élevé. Bien qu'issu d'un point assez éloigné du déploiement stratégique principal, le mouvement a des chances de réussite, car il est convergent et ne saurait être inquiété au début par les Français. Il ne faudrait que six à sept marches pour arriver à la Semois. » Cité d'après DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire de la Belgique.*- Gand, 1907, pp.295-296 et *Documents Parlementaires, Chambre des Représentants*, n° 97, 30 mars 1904, pp.373-374.

partie de la frontière est plus sérieusement susceptible d'être violée, est-ce une raison pour ne pas s'inquiéter de voies de pénétration situées plus au nord ? S'il est bien une règle à retenir en stratégie, c'est qu'un plan de guerre n'est jamais totalement fixé et surtout qu'il évolue au fur et à mesure des années en fonction du terrain.

Les craintes du Ministère des Affaires étrangères furent par contre pleinement justifiées quant aux suites fâcheuses que le rapport Delvaux ne manqueraient pas de créer. Conséquence directe, sans doute la moins grave, M. Borboux, député verviétois, proteste contre les parties du rapport Delvaux qui affirment le caractère exclusivement allemand des intérêts économiques à retirer de la création de la ligne Stavelot-Malmédy. La ligne, selon lui, est du plus haut intérêt pour l'économie de Stavelot et notamment pour son exportation d'écorces. Par contre, il rejoint le rapport Delvaux lorsqu'il critique la ligne Louvain-Aix-la-Chapelle et le fait qu'elle soit liée à la création de la jonction Stavelot-Malmédy. Ingénuement, il déclare que si les deux questions sont liées, c'est parce que le gouvernement belge le veut bien. Il est donc loisible au gouvernement de les « délier ». Quelle issue plus heureuse ne connaîtrait pas cet épineux dossier si, d'une part, la construction de la jonction unique Stavelot-Malmédy, répondant à la fois aux intérêts économiques belges et allemands, était concrétisée, tandis que d'autre part, l'on abandonnait la ligne Louvain-Aix-la-Chapelle que les Allemands ne désirent pas !<sup>149</sup>

Le Ministre des Chemins de fer et plus largement le Gouvernement belge étaient pris en tenailles entre une multitude d'intérêts contradictoires. Si ces débats n'avaient pas dépassé la teneur des propos de Monsieur Borboux, la direction politique du Ministère des Affaires étrangères aurait sans doute pu rapidement classer le dossier. Mais, au grand damne de ses agents, la diplomatie belge depuis novembre 1903 était fortement sollicitée par la France, inquiète de la tournure que prenait la « question des chemins de fers stratégiques entre la Belgique et l'Allemagne ». L'interpellation de Monsieur Delvaux ne faisait que jeter de l'huile sur le feu et le 10 mai 1904, le baron de Favereau eut à nouveau à répondre aux sollicitations de la légation française qui n'avait pas manqué une miette des débats parlementaires.<sup>150</sup> Dans ce cadre, le Ministre de la guerre à nouveau questionné par le

---

<sup>149</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 27 avril 1904, p.1472.

<sup>150</sup> *IND*, t.7, note du MAEB, 10 mai 1904 et *DDF*, 2<sup>e</sup> série, t.V, n°116, 10 mai 1904, p.131. Nous invitons le lecteur à se reporter à la deuxième partie de ce travail où nous retraçons chronologiquement tout en les développant les relations diplomatiques entre la Belgique et la France autour de la question.

Ministère des Affaires étrangères apporte quelques précisions sur les réflexions que sollicitent dans son département la construction de la jonction Stavelot-Malmédy :

*« L'usage supposé de la ligne Malmédy-Stavelot ne permettrait pas à un envahisseur de poursuivre sa route en Belgique par les autres voies en relation avec elle. En effet, d'une part, les ligne de la Vesdre, de l'Amblève, de l'Ourthe et du Luxembourg sont barrées vers le Nord par les positions fortifiées de Liège et de Namur. D'autre part, des mesures sont prises pour interdire éventuellement l'utilisation des chemins de fer conduisant vers le Sud des provinces de Namur et de Luxembourg. »*<sup>151</sup>

Le Ministère de la Guerre se refuse par ailleurs à tout autre commentaire car les « mesures prises » sont bien entendu classées « SECRET DEFENSE » et ne regardent donc pas la France.<sup>152</sup>

#### **d) Le camp d'Elsenborn**

Le rapport Delvaux a eu également l'occasion d'aborder dans ses points 4, 5 et 6 la question controversée du camp d'Elsenborn dont le Ministère avait eu l'occasion de s'occuper à plusieurs reprises depuis 1894, date de la création du camp. Sa proximité avec la frontière belge et avec la ligne projetée et le fait qu'il sera lui-même relié à la *Vennbahn* (ligne à voie de 60 cm)<sup>153</sup> ont fait de ce camp une cible de choix pour la presse germanophobe.

Toute la controverse réside finalement dans le fait de savoir si le camp est susceptible d'accueillir des troupes en nombre important. Si tel est le cas, le gouvernement belge devrait légitimement supposer que le camp d'Elsenborn, de camp d'entraînement, pourrait se transformer aisément, avec son raccordement ferroviaire aux grandes lignes du Reich ne cessant de s'améliorer au fur et à mesure des années, en « starting block » vers la Belgique. La sérénité avec laquelle les autorités militaires belges ou le Ministère des Affaires étrangères considèrent la question a de quoi dérouter les Français. Déjà en juillet 1903, l'attaché militaire français, interrogeant le Lieutenant-général Chapelié sur le danger que pourrait constituer le camp d'Elsenborn à proximité de la nouvelle ligne à construire, s'était vu répondre que « le temps n'est plus où il convient de barrer des frontières qui sont déjà

---

<sup>151</sup> *IND*, t.7, Ministre de la Guerre à MAEB, Bruxelles, 11 juillet 1904.

<sup>152</sup> *Ibidem*

<sup>153</sup> Cette ligne se développait sur quatre kilomètres et était surnommée par les habitants « Der Feurige Elias », c'est à dire « Elie le Flamboyant ». D'après MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer militaire à voie de 60 centimètres Sourbrodt-Elsenborn*, dans *Trans-Fer* spécial n° 3, éd. GTF asbl. Pour la situation de ce camp, voir Annexe n° 9.

largement ouvertes par la multiplicité des voies de communication existant sur le territoire belge » et qu' « ayant envoyé un officier d'Etat-major pour se renseigner sur le camp d'Elsenborn, il a acquis la certitude que c'était là un simple camp d'instruction qui n'avait rien de plus formidable que les autres camps de même espèce. »<sup>154</sup>

Cette réponse ne satisfait pas l'officier français qui écrit au Général André<sup>155</sup> :

*« Il est permis de ne pas partager complètement la confiance du président de la commission mixte des transports. Assurément il ne faut pas s'exagérer l'importance du camp d'Elsenborn ni celle du débouché de Malmédy sur Stavelot et Bastogne. Aventurer des troupes par cette voie, sur une ligne à voie unique que ses multiples ouvrages d'art permettent de couper aisément, et s'engager dans la région difficile des Ardennes, paraît une entreprise assez téméraire ; mais il ne faut pas assimiler les débouchés des voies ferrées du Luxembourg sur la ligne Stavelot-Bastogne à celui que procurera le tronçon Malmédy-Stavelot : car ils sont loin d'avoir pour l'Allemagne la même valeur que ce dernier qui est un débouché direct, à proximité d'une place de rassemblement – de peu d'importance actuellement, je veux bien l'admettre – mais pouvant devenir inquiétante dans l'avenir. L'existence du camp d'Elsenborn, disposant désormais de la voie stratégique Malmédy-Stavelot-Bastogne, constitue pour la France une menace, peu probable, mais nullement impossible ; en tout cas, elle peut amener notre pays à prendre des précautions sur sa frontière et peut-être – ce qui serait assurément fâcheux – à détacher des ses armées principales un corps d'observation. (souligné par nous). »<sup>156</sup>*

Etrangement, nous avons remarqué à plusieurs reprises que le Gouvernement belge ou certains officiers belges semblent avoir une conception « fixiste » des faits stratégiques. Dans son rapport, le député Delvaux reconnaissait bien que le camp à ses débuts n'avait pas l'importance que lui avait donné la presse française mais il soulignait déjà les progrès accomplis et les projets pour l'avenir. Or, au Ministère des Affaires étrangères, les fonctionnaires se rattachent toujours aux dépêches du Baron Greindl de 1894 rapportant les déclarations faites au Reichstag par le Ministre de la Guerre à cette époque (c'est à dire dix ans auparavant) pour justifier l'établissement du camp :

*« En 1894, lors de l'établissement du camp, le Ministre de la Guerre d'Allemagne a fait à cet égard au Reichstag les déclarations les plus formelles et les plus concluantes. Le texte de son discours est ci-joint, il n'y a rien à ajouter à ces déclarations.<sup>157</sup> Elles sont aussi satisfaisantes que possible, et il va de soi que le*

---

<sup>154</sup> DDF, 2<sup>e</sup> série, t.IV, Gallet (Bruxelles) à André (Paris), 18 juillet 1903, n° 360, p.469.

<sup>155</sup> Ministre de la Guerre en France.

<sup>156</sup> DDF, 2<sup>e</sup> série, t.IV, Gallet (Bruxelles) à André (Paris), 18 juillet 1903, n° 360, p.469.

<sup>157</sup> Discours du Ministre de la Guerre au Reichstag : « Nous avons cherché cet endroit non pour établir un camp fortifié sur un point stratégique important, mais uniquement pour donner l'instruction technique à nos troupes, simplement pour leur procurer l'instruction habituelle en épargnant au pays la charge des logements militaires et pour faire l'économie des indemnités à payer pour les dommages causés à la campagne. On n'y établira pas de fortifications. Tout au plus les troupes y creuseront-elles, en faisant l'exercice, des fossés-abris qu'elles combleront après. Pendant tout un temps un serpent de mer a couru dans la presse étrangère ; on a toujours parlé du camp fortifié de Malmédy, spécialement dans les journaux belges et dans d'autres ; mais je crois que

*Gouvernement belge n'a pas jugé ensuite qu'il y eut lieu de demander des explications ou de prendre des dispositions extraordinaires quelconques. Ces déclarations s'accordent, en effet, avec les considérations exposées plus haut au sujet du peu de valeur stratégique de la ligne projetée. L'établissement du camp d'Elsenborn ne sort pas du cadre des dispositions militaires que les grands Etats prennent sur leurs frontières en vue des éventualités de guerre et nous n'avons pas de raison sérieuse de le considérer comme étant une menace permanente et directe d'invasion dirigée contre la Belgique. »<sup>158</sup>*

Influencés par les événements de 1914, nous serions tentés de voir dans la réaction du Ministère un manque total de clairvoyance. Reconnaissons néanmoins que cette réaction, du point de vue de la neutralité belge, n'était pas si incohérente. La France ne possédait-elle pas également plusieurs places fortes le long de la frontière belge (Lille-Maubeuge-...) pouvant être considérées comme autant de « têtes de pont » pour pénétrer sur le territoire belge ? Il aurait fallu, pour être juste, prendre des dispositions à l'égard des nombreuses lignes françaises pénétrant sur le territoire à proximité de ces « lieux de rassemblement potentiels ». Sans doute le Ministère devait-il être également agacé que, du côté français, l'on se permette de critiquer la politique ferroviaire belge alors que du côté allemand, jamais un attaché militaire ne s'était permis semblables démarches. Pour toutes ces considérations, il était donc hors de question de se plier aux cris d'alarme français. Face à la campagne qui se développait dans la presse au moment de la crise d'Agadir, une note du Ministère épingle d'ailleurs un article du *Journal de Liège* du 17 janvier 1906<sup>159</sup> qui ridiculise la thèse du camp d'Elsenborn comme grande place d'armes. La direction politique se demande s'il ne serait pas utile de le faire lire à l'ambassadeur de France, M. Gérard, qui est littéralement « obnubilé »<sup>160</sup> par

---

*les gens qui y ont rattaché des combinaisons militaires sont des stratégestes de troisième ou de quatrième ordre. » D'après IND, t.V, Greindl (Berlin) à MAEB, le 7 mars 1894.*

<sup>158</sup> IND, t.VII, note du MAEB, 10 mai 1904.

<sup>159</sup> Cet article fait suite à un article du *XXe siècle* qui affirme que le VIIIe corps d'armée est arrivé au camp dernièrement. Des correspondants du *Journal de Liège* décident donc d'aller se rendre compte eux-mêmes sur place de la réalité de la rumeur et font une description du camp tout en se moquant du *XXe siècle*. Il faut préciser que le camp est en pleine période d'hivernage et qu'il n'y a donc plus personne. Un capitaine accueille les liégeois et se moque d'eux car le camp est loin de posséder l'infrastructure pour accueillir tout un corps d'armée. Il leur fait alors visiter le camp : « *Et nous avons visité le camp, nous l'avons parcouru, nous avons vu les écuries où se trouvent quatorze chevaux et nous avons vu la gare où n'est pas un wagon, où les rails sont rouillés ou bien sont recouverts de neige. Et nous avons vu des hommes bien tranquillement occupés à recoudre des boutons de cuivre, d'autres à écrire à leur « Gretchen », mais dans les trois cafés du camp, nous n'avons pas aperçu un officier, pas un képi, pas un casque, pas un sabre, pas le bout d'un petit canon. Nous avons vu une cuisine et un planton qui truffait un canard. Cela nous a rappelé au sentiment du devoir (...) Quelle bonne plaisanterie que celle du XXe siècle !! Et, comme nous le disait fort bien le très aimable commandant du camp, ce n'est que dans les rédactions de journaux que l'on pense sérieusement à la guerre. En Allemagne, pas un soldat n'y songe et pas un diplomate n'y croit. » *Journal de Liège*, 17 janvier 1906, « Au camp d'Elsenborn ».*

<sup>160</sup> Il n'a sans doute pas pris connaissance d'une note envoyée par l'attaché militaire français le 21 juin 1905 précisant que, selon la relation de deux touristes, dont M.Facq, président de la Société de Bienfaisance française de Verviers, le camp d'Elsenborn n'aurait pas l'importance qu'on lui prête dans la presse : « *L'importance de ce camp paraît avoir été fortement exagérée. La manutention (ou du moins le bâtiment qui a paru devoir remplir*

Elsenborn comme en témoigne encore la dernière entrevue qu'il a eu avec le Ministre. Devant cette suggestion, le Baron de Favereau répond qu'il ne sert à rien de jeter de l'huile sur le feu et qu'il abordera avec le Ministre de France la question du camp d'Elsenborn si celui-ci l'évoque à nouveau.<sup>161</sup>

#### e) La campagne de presse

Nous avons vu qu'à la Chambre, les arguments militaires contre les deux lignes avaient été très vite balayés. Cela n'empêche pas pour autant certains organes de la presse régionale de s'improviser à intervalles réguliers en « revue militaire » spécialisée dans les questions stratégiques. La presse locale se répand ainsi en avertissements de toute sorte. L'attaché militaire français, affectionnant manifestement les promenades à cheval ou à bicyclette dans la région frontrière, collecte une série de coupures de presse qu'il envoie à Paris :

*« Les Liégeois qui exagèrent l'importance « actuelle »<sup>162</sup> du camp d'Elsenborn protestent vivement contre la création d'une ligne qui « parachève l'outillage de pénétration de l'armée allemande en Belgique. »<sup>163</sup>*

Et l'attaché militaire d'ajouter comme pour dédouaner les propos parfois outranciers de la presse liégeoise :

*« Il est évident que ce tronçon permettra d'amener en quelques heures à Liège par les vallées de l'Amblève et de l'Ourthe les forces rassemblées à Malmédy et Elsenborn – le camp est exactement à 21 kilomètres de Malmédy – et comme les garnisons de défense des forts de Liège sont insuffisantes par suite des réductions d'effectifs de l'armée belge pour parer à une attaque brusquée, les Allemands pourraient être*

---

*cet office), le parc, les magasins à fourrages sont reliés à la ligne de chemin de fer Eupen-Malmédy, à la gare de Sourbrodt, par une voie étroite de 0,60 m environ et n'occupent qu'un espace très restreint. Les baraques pour la troupe peuvent contenir chacune une compagnie (d'après l'effectif d'une troupe qui s'arrêtait devant l'une d'elles) sont au nombre d'une cinquantaine, ce qui permettrait de baraquier l'infanterie d'une division sur le pied de paix (...) Ils n'ont été arrêtés nulle part qu'à la douane, où les formalités sont fort simples, aucun droit d'entrée sur les automobiles n'existant en Allemagne, et on ne leur a posé aucune question. (...) Aucune autorité spéciale ne paraissait régner ni dans le camp, ni aux alentours. »* Cette note de l'attaché militaire est en réalité assez comique car le brouillon a été conservé dans les archives françaises. Au départ, l'attaché militaire rédige sa lettre comme s'il s'était rendu lui-même sur place, ensuite il modifie tous les passages de sa lettre afin de remplacer la première personne par la 3<sup>e</sup> personne du pluriel ou « mes connaissances ». Première hypothèse, l'attaché militaire a sans doute songé que la lettre serait plus crédible s'il témoignait de visu des informations rapportées. Il s'est ensuite rétracté en se disant que l'aventure rapportée était un peu rocambolesque. Deuxième hypothèse, il s'est peut-être dit que sa témérité aurait pu créer un incident diplomatique et qu'à l'avenir il ferait bien d'être plus prudent. Pour éviter une remarque de la part de ses supérieurs, il préfère travestir quelque peu son récit. SHAT 7N 1155, Siben (Bruxelles) à Ministère de la Guerre (Paris), 21 juin 1905, n° 8<sup>d</sup>.

<sup>161</sup> IND, t.VII, note du MAEB, le 25 janvier 1906.

<sup>162</sup> Il est évident dans l'esprit de l'attaché militaire que cette importance est relative et est amenée à croître dans l'avenir.

<sup>163</sup> DDF, 2<sup>e</sup> série, t.III, Siben (Bruxelles) à Ministère de la Guerre (Paris), 18 juillet 1903, n° 360, pp.466.

*rapidement maîtres de la ville, menacée à la fois par les directions d'Aix-la-Chapelle et de Stavelot. »*<sup>164</sup>

Le Congrès Wallon de 1905, particulièrement soucieux de défendre les intérêts de deux centres industriels « parmi les plus importants » de Wallonie, ne souhaite pas soulever la question délicate de la jonction Stavelot-Malmédy, sans doute de nombreux membres dans l'assistance souhaitent la voir réalisée. Par contre la ligne Louvain-Aix-la-Chapelle est l'objet d'une attaque en règle et un ordre du jour est même adressé par le Congrès Wallon le 2 octobre à Messieurs les Sénateurs et Députés :

*« (...) Le Congrès Wallon a le devoir d'attirer l'attention du pays entier sur le danger que la ligne Aix-la-Chapelle-Visé ou Argenteau présenterait, au point de vue de la défense de « l'intégralité » du territoire national. Cette voie ferrée rendrait presque inutile le système de défense, créé par le général Brialmont et exécuté par le gouvernement dans une pensée patriotique. Le plan du Général Brialmont, eut pour but d'opposer à l'ennemi une ligne de forts, autour de Liège, dans l'éventualité d'une invasion allemande, et d'opposer à l'envahisseur les forts de Namur, dans l'éventualité d'une invasion française. Lorsque le général Brialmont conçut son projet, les voies ferrées passaient dans le coeur même des cercles des forts qui entourent Liège. On ne peut tracer le chemin de fer Aix-la-Chapelle-Visé vers le Brabant et Anvers, qui contournerait au nord le cercle des forts, ou le chemin de fer Aix-la-Chapelle-Argenteau vers le Brabant et Anvers, qui couperait le cercle des forts dans son angle nord, sans exposer le pays aux plus graves dangers, le jour où éclaterait une guerre internationale entre la France, l'Allemagne, ou l'Angleterre. Le Congrès Wallon proteste donc avec la dernière énergie contre l'exécution du projet de ces chemins de fer stratégiques. »*<sup>165</sup>

Et il s'en est fallu de peu pour que le Congrès n'ajoute dans sa résolution finale du 5 octobre que la ligne ne nuisait pas seulement aux intérêts de la Wallonie mais aussi aux intérêts de la défense nationale. L'ajout d'une telle mention provoque cependant un certain malaise chez certains membres de l'assistance qui ont combattu jadis les fortifications de Liège et qui éprouvent désormais quelque scrupule à se préoccuper de la défense de Liège dont ils proclamaient auparavant l'inutilité.<sup>166</sup>

Les différentes brochures publiées par les villes de Liège et Verviers soulèvent plus discrètement l'argument militaire : on ne sait jamais, cela peut toujours convaincre quelques indécis ? Le commandant Fontaine note l'utilité que la place forte aurait à retirer d'une ligne

---

<sup>164</sup> *Idem*, pp.466-467.

<sup>165</sup> *Exposition universelle de Liège, 1905. Congrès wallon sous le haut patronage du gouvernement. Comptendu officiel.*- Liège, imprimerie Mathieu, 1905, pp.238-239. Voir aussi l'article de *La Meuse* rendant compte de cet ordre du jour : *La Meuse*, 2 octobre 1905, p.2, col.1.

<sup>166</sup> *Exposition universelle de Liège, 1905. op.cit.*, pp.350-351.

de chemin de fer reliant les forts des deux rives.<sup>167</sup> L'ingénieur Mahiels signale que le viaduc d'Argenteau serait sans aucune protection en cas de guerre. « De telle sorte que l'éventualité pourrait se produire de la destruction totale ou partielle d'une oeuvre réalisée au prix de tant de sacrifices et de véritables prodiges et qu'on fût obligé de la reconstruire dans l'avenir. »<sup>168</sup> Cet argument « du portefeuille » est récurrent. Construire pour mieux détruire ou construire à moindre frais et devoir ensuite créer de nouvelles fortifications en puisant dans les poches du contribuable : il n'en est pas question :

*« Et ce n'est pas le seul avantage que ce projet procure à l'Allemagne ; par le prolongement Malmédy-Stavelot, il lui livre la ligne de l'Amblève, avec une partie de la ligne de l'Ourthe et du Luxembourg. Telles sont les deux lignes stratégiques que la Belgique offre à l'Allemagne sur un plat d'or de soixante millions après avoir déjà dépensé quatre-vingt millions en pure perte pour les fortifications de la Meuse. »<sup>169</sup>*

La dernière brochure éditée à Verviers en 1912 est particulièrement virulente et on y sent tout la hargne d'une campagne reprise alors qu'on croyait avoir remporté la victoire finale. Tous les arguments sont résumés en bloc. Cette fois-ci les députés verviétois n'hésitent plus à lier militairement les deux projets :

*« Cette ligne [Louvain-Aix-la-Chapelle] telle qu'elle est conçue aujourd'hui passe au Nord de Visé en dehors de la ligne de défense de la Meuse, exigera la construction de nouveaux forts dont le coût, non équipés, je pense, sera pour chacun de 2 ½ millions de francs. (...) La convention prévoit encore la construction d'un petit tronçon de voie ferrée, entre Malmédy et Stavelot, exécuté aujourd'hui (sic)<sup>170</sup>. En réalité ce petit tronçon de Stavelot-Malmédy est le complément indispensable du camp d'Elsenborn et des voies ferrées stratégiques construites avec une singulière activité, dans l'Eifel, à nos portes. »<sup>171</sup>*

C'est surtout à partir de 1909, alors que la ligne Stavelot-Malmédy est en cours de construction, que la campagne prend une tournure nationale et même internationale. Le Ministère des Affaires étrangères belge collecte patiemment les articles les plus virulents publiés dans la presse française et contrôle la presse belge francophile car certains articles sont susceptibles de provoquer un incident diplomatique. La tâche est ardue car, comme dans

---

<sup>167</sup> Ville de Liège (service technique des travaux publics): *Détournement des express internationaux: note relative à l'étude des nouveaux projets... tenue à l'hôtel de ville de Liège sous la présidence des bourgmestres de Liège et de Verviers le dimanche 4 juin 1905/ A. Mahiels.- Liège : La Meuse, 1905, p.12 et LALOUX (Georges), La ligne électrique vers l'Allemagne doit et peut passer à portée de Tirlémont, Saint-Trond, Tongres, Liège et Dison-Verviers.- Liège, imprimerie liégeoise, 25 mai 1907, p.14.*

<sup>168</sup> Ville de Liège (service technique des travaux publics): *Détournement des express internationaux: note relative à l'étude des nouveaux projets... tenue à l'hôtel de ville de Liège sous la présidence des bourgmestres de Liège et de Verviers le dimanche 4 juin 1905/ A. Mahiels.- Liège : La Meuse, 1905, p.17.*

<sup>169</sup> *La Meuse*, 20 mai 1905, p.1, col.2 et 3.

<sup>170</sup> Peut-être les gros travaux sont-ils terminés mais la ligne sera seulement inaugurée le 5 janvier 1914.

<sup>171</sup> LOBET (Léon), *Détournement des grands express internationaux: exposé de la question fait au Conseil communal de Verviers le 12 janvier 1912.- Verviers, P. Feguenne, 1912, pp.3-4.*

toute campagne de presse, les journaux se recopient les uns les autres ou rapporte les propos autorisés des spécialistes militaires :

- *Le Rappel*, journal français, publie intégralement un article de *l'Express de Liège* du 8 octobre 1909 qui voit dans la politique ferroviaire allemande la marque de son intention de violer le territoire belge.<sup>172</sup>
- *L'Etoile Belge* du 9 septembre 1910 cite l'avis du « grand stratège français », le général Langlois à propos de la jonction Stavelot-Malmédy : « *C'est une modeste ligne d'une dizaine de kilomètres qui se cache entre des collines quand elle ne se réfugie pas dessous. Mais il faut croire qu'elle est vraiment destinée à un trafic intense. A peine a-t-elle rejoint Aix-la-Chapelle (sic) que les voies se multiplient, que les gares et les quais d'embarquement foisonnent ainsi que les magasins. Sans désobliger Stavelot on peut constater que ce terminus belge ne justifie pas, économiquement, un si généreux effort. Mais le camp d'Elsenborn n'est-il pas voisin ? Les corps concentrés à Coblenze et Aix-la-Chapelle n'ont-ils pas accès au camp et à la ligne par la voie Malmédy-Weismes ?* »
- *Le Patriote* du 3 février 1911 habitué aux articles très engagés, fournit le 3 février 1911 l'article d'un correspondant « à la frontière belgo-allemande » ressemblant à s'y méprendre à un rapport des services de renseignements tant il est riche en informations sur tous les détails de l'avancement des travaux de la jonction Stavelot-Malmédy.
- *Le Matin* du 18 février 1911 signale que « le camp d'Elsenborn s'agrandit ».
- *L'Indépendance nationale* du 21 décembre 1911 publie un article de Roland De Marez « La Belgique et le réseau ferré allemand » dont l'inventaire des améliorations des chemins de fer de l'Eifel abonde dans le sens d'une violation prochaine du territoire belge par l'Allemagne. L'article est intéressant car, à part ses envolées lyriques contre l'Allemagne, il se base sur des faits réels : « *Il est à noter que jusqu'en 1904 presque tous les travaux ayant un caractère militaire sur le réseau allemand de l'ouest du Rhin concernaient surtout l'Alsace et la Lorraine. Or, en 1904, dès le lendemain des défaites russes en Mandchourie (...) il se produisit brusquement une extraordinaire extension des travaux de ce genre vers le Nord, entre Trèves et Aix-la-Chapelle. (...) Si l'amélioration à l'ouest du Rhin, des lignes orientales du nord au sud pourrait, jusqu'à un certain point, se justifier par l'utilité de relier la région industrielle de la Sarre lorraine au bassin houiller*

---

<sup>172</sup> « *La preuve en est dans les préparatifs faits dans ce dessein. 1) En donnant à Cologne une importance considérable comme place de rassemblement de troupes, de munitions, d'approvisionnements de toutes sortes, de parcs d'artillerie et du génie, c'est à dire de tous le charroi que traîne à sa suite une armée composée de plusieurs corps et munie d'équipages pour le siège des forteresses. 2) En créant à la frontière Est de la Belgique le camp d'Elsenborn où, sous prétexte d'instructions et de manœuvres, il est possible de faire à un moment donné, une importante concentration de troupes. 3) En développant de façon inusitée des lignes de chemins de fer dont l'importance n'est pas en rapport avec l'activité commerciale et industrielle de la région qu'elles traversent : cette Eifel, pauvre, improductive et sans avenir. Les gares des voies ferrées de la frontière possèdent d'ailleurs des quais de débarquement de troupes inutilisables dans le service courant. Comprend-on maintenant, conclut l'Express, pourquoi l'Allemagne insista si vivement pour que l'on construisit, d'une part, le raccordement de Malmédy-Stavelot, et pourquoi elle a exigé malgré un supplément de trajet, une ligne ferrée à grande vitesse entre Bruxelles et Aix-la-Chapelle, ville dont l'importance militaire va toujours croissant ? (...)* » *Le Rappel*, 9 octobre 1909

*de la Rhur wesphalienne, l'outillage de ces mêmes lignes en quais de débarquement dans l'Eifel misérable se justifie beaucoup moins et cette utilité économique ne se justifie plus du tout en ce qui concerne l'amélioration des lignes perpendiculaires à la frontière belge. »*

Tous ces articles contribuent évidemment à entretenir une certaine tension dont notre Ministère des Affaires étrangères est le premier « bénéficiaire ». Nous avons noté par deux fois, des articles provoquant une intervention personnelle de la rue de la Loi. La première fois à la demande expresse de la légation allemande suite à un article de la *Métropole d'Anvers* du 13 septembre 1909 particulièrement injurieux pour l'Allemagne.<sup>173</sup> Afin de rééquilibrer le débat, le gouvernement belge envoie une note rectificative à la rédaction de l'officieux *Journal de Bruxelles* qui la fait paraître le 20 septembre. L'argument principal pour contrer *La Métropole* comme du reste toute la campagne en cours est que la Belgique a toujours développé ses voies de communication avec ses voisins. Si chaque nouvelle ligne créée est la preuve d'une ingérence étrangère, il ne reste qu'à décréter qu'aucune voie de communication ne pourra désormais franchir notre frontière.

*«Chose étrange, les voies qui nous relient à la France sont bien plus nombreuses que celles qui nous relient à l'Allemagne et cela ne nous empêche pas d'en créer de nouvelles de ce côté. On pourrait donc crier très fort à la « gallicisation » de la Belgique. On a le bon sens de ne pas le faire. On devrait agir de même quand il s'agit des voies de l'Est. »*<sup>174</sup>

La seconde fois, le journal *La Gazette* publie en septembre-octobre 1910 un véritable « roman-feuilleton » sur le camp d'Elsenborn et les lignes allemandes de l'Eifel.<sup>175</sup> L'objectif est de démontrer que la politique allemande poursuit un seul objectif : développer ses voies de chemins de fer vers la Belgique et s'emparer de notre réseau ferroviaire :

---

<sup>173</sup> « Malgré les réclamations des populations liégeoise et verviétoise, nonobstant les belles promesses du gouvernement, celui-ci a décidé, coûte que coûte, de construire la ligne de chemin de fer directe de Bruxelles... à Berlin. Dire que cette voie est « imposée » à la Belgique par l'Allemagne, est chose évidente. Ce sera en toutes circonstances une excellente voie stratégique pour déverser les casques à pointe sur Bruxelles et le littoral, la ligne du Démer étant propre à « couvrir » Anvers en quelques heures. Et comme ils espèrent qu'un jour assez prochain, nous passerons avec ou sans tambours et trompettes sous leur domination, nos bons voisins de l'est nous font construire, de nos deniers et dès aujourd'hui, les voies ferrées qui peuvent leur être les plus utiles. L'embranchement Malmédy à Trois-Ponts en est un second exemple typique. La voie droite d'Aix à Bruxelles n'est donc plus seulement « en projet ». Allez donc faire une promenade là-bas vers Tongres, comme j'ai eu l'occasion avant-hier de le faire. A travers toute la Hesbaye la voie est jalonnée, et signe bien caractéristique, comme je l'ai constaté de mes yeux, là-bas au sud de Hamal et entre Lowaige et Herstrape, les jalons sont de grandes perches peintes aux couleurs « noire » et « blanche »... L'Allemagne dévorante est bien là, tout entière, dans ce seul et minime détail ! » *IND*, t.VIII, 13 septembre 1909.

<sup>174</sup> *Journal de Bruxelles*, 20 septembre 1910. Effectivement, lorsque l'on compare les deux frontières, la différence est saisissante même si elle s'explique par la nature du terrain à l'Est de la Belgique. Voir Annexes n° 10 et n° 11. Cartes publiées par l'Institut cartographique militaire en février 1913.

<sup>175</sup> *La Gazette*, 25 septembre 1910 ; 27 septembre 1910 ; 29 septembre 1910 ; 1<sup>er</sup> octobre 1910 ; 2 octobre 1910 ; 4 octobre 1910.

« Supposez que, par une opération militaire élémentaire, nous ne soyons plus maîtres du tronçon belge Gouvy-Tois-Pont-Stavelot, désormais de Soutbrodt (sic) et de Weywertz peuvent arriver autant de trains que vous voulez (...) Enfin désormais, les Allemands disposeraient aisément de deux embranchements précieux le long de l'Amblève et vers Spa. »<sup>176</sup>

En outre, l'article de la *Gazette* suggérait également que, si la Belgique s'était opposé durant un si grand nombre d'années à la construction de la ligne alors que des habitants la réclamaient depuis 1896, il faut attribuer cette résistance à la pugnacité du Baron Lambermont<sup>177</sup> qui s'y était toujours opposé. C'est après la mort du baron Lambermont, selon la *Gazette*, que la Convention a pu être signée.<sup>178</sup> Cette fois-ci le Ministère décide de réagir via la revue *La Belgique militaire* dans laquelle il semble avoir ses entrées. La réponse suggérée par le Ministère sera entièrement publiée dans cette revue, le 9 octobre 1910 et une copie fut même envoyée au Ministère de la Guerre avant publication. L'article rappelle, contre les allégations alarmistes de la *Gazette*, que l'avis de la commission mixte des transports a toujours autorité dans ce domaine et qu'elle avait fourni tous les apaisements quant à la jonction Stavelot-Malmédy. En ce qui concerne l'influence du Baron Lambermont, la réplique est facile évidemment car le Baron Lambermont est mort un an et 7 mois après la signature de la convention le 15 août 1903.<sup>179</sup> Mais l'auteur de l'article paru dans *la Gazette* ne s'en laisse pas compter et envoie une réponse à *la Belgique militaire*. Le pamphlétaire qui désire toujours rester anonyme déclare que si le Baron Lambermont n'était pas mort, il n'avait en tout cas plus beaucoup d'influence au sein du Ministère. De plus il remet sérieusement en cause l'avis de la commission mixte des transports :

« Mais il est permis d'estimer que la commission civile et militaire qui a donné son approbation s'est lourdement trompée. C'est précisément ce que j'ai voulu démontrer, et c'est en quoi j'ai tout au moins réussi à faire naître des doutes graves. Je dois ajouter que je ne suis pas seul de mon avis, et que plusieurs officiers d'état-major partagent complètement ma manière de voir (souligné par nous). »<sup>180</sup>

*La Belgique militaire* se sent obligée de publier cette réponse dans sa future publication du 23 octobre au risque de rallumer la polémique ; elle fait donc part de son cas de conscience aux Affaires étrangères. La Direction P est cette fois-ci très agacée et une note suggère qu'il serait temps de faire taire ce dérangeant personnage. Dans la mesure où ils sont tous les deux visés, le Ministère des Affaires étrangères et de la Guerre travaillent de concert. Une partie de la

<sup>176</sup> *La Gazette*, 29 septembre 1910.

<sup>177</sup> Secrétaire général aux affaires étrangères.

<sup>178</sup> *La Gazette*, 25 septembre 1910.

<sup>179</sup> *La Belgique militaire*, 9 octobre 1910, pp.383-385 et IND, t.IX, Note du MAEB, 4 octobre 1910

<sup>180</sup> *La Belgique militaire*, 23 octobre 1910, p.455.

réponse est rédigée par le Ministère des Affaires étrangères tandis que le Ministère de la Guerre se charge personnellement de la deuxième partie que voici :

« *L'auteur fait en outre bon marché de l'avis de la Commission civile et militaire des transports, composée d'hommes responsables, dans une certaine mesure, de la défense du pays. Il est facile de dire que cette commission « s'est lourdement trompée » autre chose serait de le démontrer. Enfin l'auteur des lettres à la gazette nous permettra de douter que des officiers d'état major belges puissent partager ses idées stratégiques.* (souligné par nous) »<sup>181</sup>

L'épisode qui suit est très révélateur. M. De Bassompierre de la direction P rédige une note qu'il soumet à Léon Arendt en précisant que la dernière phrase de la réponse fournie par la Guerre risque d'être gênante car elle pourrait susciter à nouveau une réplique. M. de Bassompierre se demande si l'adversaire ne risque pas de trouver des officiers susceptibles d'abonder dans son sens et s'il ne serait pas plus judicieux de tout simplement couper la dernière phrase. Léon Arendt juge qu'il serait bon alors de transmettre la remarque à la Guerre car « ils connaissent mieux que nous l'opinion de l'armée. »<sup>182</sup> Nous ne connaissons pas la réponse de la Guerre mais par contre nous possédons l'article de *La Belgique militaire* du 23 octobre 1910. Les deux notes gouvernementales s'y trouvent bien mais la dernière phrase a été gommée !<sup>183</sup> Une belle preuve que dans les milieux militaires, tout le monde n'est pas du même avis que la commission mixte.

Cette impression est d'ailleurs confirmée par un article de la *Belgique militaire* paru quelques mois plus tard en avril 1911, intitulé : « Chemins de fer allemands et frontière belge ». Cet article étonne tant il diffère de la ligne défendue par la *Belgique militaire* quelques mois plus tôt en octobre 1910. Nous pouvons même dire qu'il abonde désormais dans le sens de *La Gazette* en affirmant que les préparatifs ferroviaires allemands dans l'Eifel doivent inquiéter la Belgique au plus haut point en permettant à l'Allemagne de se rendre de Berlin à Stavelot « presque en ligne droite et par une ligne à double voie. »<sup>184</sup>

---

<sup>181</sup> IND, t.9, Note du MAEB du 19 octobre 1910. Le directeur de *La Belgique militaire* a envoyé la réponse de l'auteur de la Gazette au Ministère avant de la publier le 23 octobre.

<sup>182</sup> IND, t.9, Note du MAEB, 20 octobre 1910.

<sup>183</sup> *La Belgique militaire*, 23 octobre 1910, p.456.

<sup>184</sup> Il faut dire que l'énumération des travaux récents réalisés par l'Allemagne a de quoi effrayer les plus sceptiques : « A) Une grande ligne existe déjà : Cologne-Euskirchen-Jünkerath-Gerlostein-Trèves ; ligne à deux voies parcourue par des express. L'ayant suivie l'an dernier, j'avais déjà remarqué que la gare de Jünkerath possédait de nombreuses voies d'évitement. B) Il existe actuellement la ligne Andernach (sur-le-Rhin)-Mayen-Gerolstein-St.Vith-Trois-Vierges-Luxembourg. C) La ligne longeant l'Ahr, que vous connaissez, commence à Remagen-sur-Rhin, passe à Bodendorf, Neuenahr, Altenahr, Dumpelfeld, Adenau. On travaille en ce moment au dédoublement des voies. A Dumpelfeld, on travaille actuellement pour établir un tronçon Dumpelfeld-Jünkerath. D) De Jünkerath, on fera la jonction vers Bütgenbach (sur la ligne Aix-la-Chapelle-Weisme-St-Vith). E) Afin de relier la ligne de l'Ahr au centre de l'Allemagne, il est question de construire un pont pour railway sur

## IIe Partie : La réaction française

La plupart des débats parlementaires importants, l'avis de la commission mixte des transports, le rapport Delvaux, la campagne liégeoise et verviétoise sur la question du détournement des grands express internationaux relayée par des brochures, des articles de journaux, des conférences et manifestations etc., toute cette effervescence n'a pas échappé à la légation française et les arguments des uns et des autres ont été dûment rapportés au Quai d'Orsay ou au Deuxième bureau de l'Etat-major général. Il nous reste dans cette deuxième partie à retracer l'évolution des rapports de la légation, les démarches entreprises auprès des autorités belges et les considérations militaires sous-jacentes qui ont motivé ces démarches.

### A) Chronologie des relations diplomatiques entre la France et la Belgique

#### **1) 1903-1905 : Les débuts de la question jusqu'au dépôt du projet de loi**

Fin juin 1903, un peu avant l'interpellation de MM. Neujean et Mullendorff au Parlement, la légation française s'intéresse déjà à l'affaire. Elle est à l'écoute des différentes rumeurs qui courent sur la concrétisation des accords belgo-allemands. Le 23 juin, le consul de France à Liège, Crozier résume une première fois les enjeux de la question. Le 26 juin, c'est au tour de l'ambassadeur, M. Gérard de s'expliquer sur l'importance stratégique de la petite jonction Stavelot-Malmédy, il laisse la question de la ligne Aix-la-Chapelle-Louvain de côté. Il annonce d'ores et déjà qu'une interpellation est annoncée le 7 juillet au Parlement. Après l'interpellation des députés liégeois et verviétois, le Ministre de France rapporte en détail ce qui s'est dit à la Chambre. Il insiste particulièrement, on s'en doute, sur l'avis de la commission mixte des transports qu'il ne s'explique pas :

*« Il y a là une obscurité, une incertitude qui devra être dissipée. Si les conditions actuelles de communication ferrée entre la Belgique et l'Allemagne sont appelées à subir de telles modifications, le Gouvernement belge doit être forcément amené à prévoir de même la modification des moyens de défense de sa neutralité. Le Gouvernement de la République, d'autre part, ne manquera pas certainement*

---

le Rhin entre Kripp (rive gauche) et Linz (rive droite) et l'on ferait le tronçon Bodendorf-Kripp-Linz. F) Actuellement, l'on travaille à une ligne Linz-Seifen-Altenkirchen. Altenkirchen se trouve sur une voie ferrée permettant d'aboutir à la gare, très importante, de Glussen, croisement dans toutes les directions. Il s'ensuit donc que, de Berlin, l'on pourra se rendre presque en ligne droite à Stavelot et ce, par une ligne à double voie et, chose digne de remarque, par doubles tunnels, ainsi que je l'ai remarqué moi-même sur la ligne de l'Ahr. » Cité d'après *La Belgique militaire*, 9 avril 1911, pp.394-395. Pour bien visualiser toutes ces lignes, voir Annexes n°11 et n° 12 : Réseau allemand le long de la frontière belge en 1913 et en 1914.

*d'envisager les données et conséquences de l'hypothèse nouvelle où le placerait, pour la protection du territoire national, le raccordement direct du réseau allemand avec les lignes du Luxembourg belge et les vallées des affluents orientaux de la Meuse jusqu'à notre frontière de Longwy, Montmédy et Sedan.* (souligné par nous).<sup>185</sup>

D'emblée le problème est posé, l'inquiétude française s'explique par la possibilité pour les trains allemands de contourner les fortifications de la Meuse et d'atteindre la frontière française par le Luxembourg belge. Notons que cette possibilité existait déjà grâce à la ligne Pepinster-Spa-Stavelot. Cependant les français estimaient que la proximité de Pepinster avec Liège serait une menace pour les flancs d'une armée allemande. La jonction Stavelot-Malmédy donnait cet avantage d'éloigner d'éventuels convois allemands de la ligne de la Meuse. Précisons également que la possibilité de se servir du territoire belge sans se rapprocher de la ligne de la Meuse existait déjà. Les trains allemands en provenance de Gerolstein pouvaient par la ligne Lommersweiler-Trois-Vierges-Gouvy se diriger ensuite sur Bastogne-Libramont-Bertrix ou Arlon et Virton. De même la ligne Coblenz-Trèves-Wasserbillig se raccordait ensuite au réseau belge, soit vers Bastogne par Ettelbrück et Wiltz, soit vers Arlon par Klein Bettingen, soit vers Virton par Pétange.<sup>186</sup> En France, les lignes grand-ducales étaient d'ailleurs considérées comme vassalisées aux intérêts allemands.

Après une courte note le 3 juillet 1903 dans laquelle il annonce son intention de se rendre sur place pour étudier le terrain<sup>187</sup>, le lieutenant-Colonel Gallet, attaché militaire de France à Bruxelles écrit le 18 juillet 1903 au Général André, Ministre de la Guerre. Sa lettre fort longue, dont nous avons déjà eu l'occasion de traiter plusieurs passages, nous révèle notamment l'avis du Lieutenant-général Chapelié, aide de camp du Roi et président de la commission mixte des transports. De manière surprenante, ce dernier n'a pas d'objections à présenter aux deux lignes. En ce qui concerne la ligne Louvain-Aix-la-Chapelle, l'attaché militaire, se fiant aux renseignements du Lieutenant-général Chapelié se trompe et note que la ligne passera par les forts de Liège.<sup>188</sup> Concernant la ligne Stavelot-Malmédy, il indique la commission se réfère à un avis de 1896. Et l'attaché militaire d'insister sur ce fait en disant que même si la commission était consultée à nouveau, son avis ne serait pas modifié. Les opinions du Lieutenant-général Chapelié justifient cet avis :

---

<sup>185</sup> DDF, 2<sup>e</sup> série, t.III, 8 juillet 1903, n° 338, p.437.

<sup>186</sup> Voir Annexe n°11.

<sup>187</sup> SHAT, 7N 1155, Lieutenant-colonel Gallet (Bruxelles) à Ministère de la Guerre (Paris), 3 juillet 1903, n° 124b.

<sup>188</sup> Voir notre passage sur la commission mixte des transports.

« (...) bien que n'ajoutant pas grande confiance aux obstructions préparées dès le temps de paix (souligné par nous) et qu'on a rarement le temps de mettre en oeuvre au moment du danger, le temps n'est plus où il convient de barrer des frontières qui sont déjà largement ouvertes par la multiplicité des voies de communication existant sur le territoire belge. Il fait remarquer que, si la voie de Malmédy-Stavelot donne aux Allemands une ligne d'accès par Bastogne-Neufchâteau sur la frontière française, cette même ligne Bastogne-Neufchâteau est ouverte à l'Allemagne par les voies du Luxembourg qui des Trois-Vierges mènent à Gouvy et de Wietz (sic, sans doute Wiltz) à Bastogne ; qu'en outre, ayant envoyé un officier d'Etat-major pour se renseigner sur le camp d'Elsenborn, il a acquis la certitude que c'était là un simple camp d'instruction qui n'avait rien de plus formidable que les autres camps de même espèce. »<sup>189</sup>

Le Lieutenant-colonel Galet ne partage pas l'optimisme de l'aide de camp du Roi et fait part de ses inquiétudes au Ministère de la Guerre. Le camp d'Elsenborn n'est effectivement pas l'épouvantail présenté dans la presse mais il a du potentiel.<sup>190</sup> Ajoutons que les arguments du Président de la commission sont plutôt absurdes. Ce n'est pas parce qu'il existe déjà des voies de pénétration qu'il ne faut pas s'inquiéter des nouvelles. Plus un Etat-major dispose de « lignes de marche » sur un territoire, plus évidemment il est tenté d'y pénétrer.<sup>191</sup>

Enfin, dans la lettre de l'attaché militaire français on va poindre les premiers arguments visant à accuser la Belgique de succomber aux sirènes allemandes. Il souligne ce fait étrange qu'en 1896, lorsque les habitants de la région de Stavelot avaient réclamé la jonction et, alors que la commission mixte des transports avait rendu un avis favorable, le gouvernement belge ne donna pas suite à ce projet et se borna à organiser un service de voitures et de traction automobile entre les stations de Stavelot et Malmédy. Pourquoi n'a-t-on pas donné suite à ce projet ? L'attaché militaire suggère clairement, en se fiant aux bruits véhiculés dans la presse, que c'était pour ne pas indisposer la France. Si la Belgique cède à présent, c'est notamment suite aux pressions du Prince d'Arenberg, représentant au Reichstag les intérêts du district de Malmédy et militant depuis des années pour cette jonction. Depuis qu'il a fait de la jonction Stavelot-Malmédy une condition *sine qua non* au projet Louvain-Aix-la-Chapelle, le gouvernement belge a bien dû céder. Cette différence relative entre les desiderata belges et allemands et la détermination du prince d'Arenberg suffisent donc à susciter les soupçons de l'attaché militaire français qui voit dans cette convention du 15 août 1903 un marché de dupe dans lequel la Belgique est tombée naïvement, réalisant ainsi les

---

<sup>189</sup> DDF, 2<sup>e</sup> série, t.III, 18 juillet 1903, n° 360, pp.468-469 et SHAT, 7N 1155, Lieutenant-colonel Galet (Bruxelles) à Ministère de la Guerre (Paris), 18 juillet 1903, n° 127b.

<sup>190</sup> *Ibidem.*

<sup>191</sup> *Ibidem.*

ambitions d'une politique allemande systématique visant à multiplier les voies de pénétration sur le territoire belge.<sup>192</sup> De là à déclarer que le gouvernement belge est parfaitement conscient de l'aspect stratégique de la chose, qu'en n'agissant pas il est coupable de négligence, il n'y a évidemment qu'un pas.

Suite à cette lettre, une note du Deuxième Bureau en date du 12 août 1903 intitulée « Note sur le projet de raccordement Malmédy-Stavelot » nous indique que les deux lignes ont été étudiées au point de vue stratégique.<sup>193</sup> L'auteur de la note n'attache pas grande importance à la ligne Louvain-Aix-la-Chapelle et se borne à signaler qu'il faudra veiller à ce que son tracé passe bien par la ville de Liège et pas par Visé.<sup>194</sup> Le plan qu'il annexe d'ailleurs au dossier montre bien qu'il envisage cette éventualité comme plausible puisque la ligne suit sur ce croquis une ligne beaucoup plus droite. De toute manière, note-t-il, pour utiliser cette voie, il faudrait que les Allemands aient au moins partiellement réduit la place de Liège, « une telle action paraît bien peu vraisemblable. »<sup>195</sup> En bon militaire, l'auteur de la note envisage cependant toute les possibilités :

*« (...) si la Belgique défend sa neutralité, il paraît invraisemblable que les Allemands hasardent des troupes sur les lignes belges pour un trajet de 120 kilomètres au minimum, les faisant passer au coeur même de la Belgique. Si au contraire, cet Etat leur accorde libre passage rien ne s'opposera à ce qu'ils utilisent la ligne directe, déjà existante Aix-la-Chapelle-Liège-Namur. »<sup>196</sup>*

La ligne Stavelot-Malmédy retient beaucoup plus l'attention du Deuxième Bureau français et les avertissements du Lieutenant-colonel Gallet, plus nourris pour cette deuxième ligne à construire, méritaient bien une étude plus approfondie. Les conclusions auxquelles arrive le Deuxième Bureau sont sensiblement différentes de celles de l'attaché militaire et **relativisent fortement** les danger de la ligne Stavelot-Malmédy. Le rapport constate d'abord qu'il existe déjà d'autres lignes donnant accès au réseau du Luxembourg belge vers la frontière française par le Grand-Duché de Luxembourg ; et il est évident, selon le rapporteur, que les Allemands

---

<sup>192</sup> *Ibidem.*

<sup>193</sup> 7N 1756, Dossier sur le Plan de mobilisation XV, EMA, 2<sup>e</sup> Bureau, Note sur le projet de raccordement Malmédy-Stavelot, 12 août 1903. Le fait que cette note ait été annexée au dossier sur le plan de mobilisation XV n'est pas anodin. En effet les discussions qui eurent lieu en août 1904 au sein du Conseil Supérieur de la Guerre ont traité abondamment la question de savoir si le passage par la Belgique était réalisable et s'il fallait modifier en conséquence le plan de concentration.

<sup>194</sup> Voir notre passage sur la commission mixte des transports.

<sup>195</sup> 7N 1756, Dossier sur le Plan de mobilisation XV, EMA, 2<sup>e</sup> Bureau, Note sur le projet de raccordement Malmédy-Stavelot, 12 août 1903.

<sup>196</sup> *Ibidem.*

n'ont que faire de la neutralité luxembourgeoise.<sup>197</sup> Le seul intérêt de la jonction Stavelot-Malmédy est finalement qu'elle se trouve à vingt et un kilomètres du camp d'Elsenborn, lieu potentiel de rassemblement.

Or plusieurs arguments contredisent la thèse d'une concentration allemande à hauteur d'Elsenborn. Premièrement selon le rapport de reconnaissance effectué par le Deuxième bureau en 1896 (reconnaissance du Commandant Bonnan), le camp ne permettrait guère de baraquier qu'une brigade mixte. Deuxièmement il serait bien plus simple, si l'objectif est de rassembler les troupes pour les faire partir en chemin de fer, que celles-ci partent directement de leur garnison. Troisièmement, le rapport rejoint les arguments du Ministère des Affaires étrangères et en partie ceux du « rapport Ducarne de 1901 » ; les Allemands ont tout intérêt à réduire au minimum le parcours de leurs troupes sur les voies ferrées belges, « s'ils n'ont pas obtenu au préalable le libre passage ». <sup>198</sup> Pour déclarer que la jonction Stavelot-Malmédy est avantageuse stratégiquement à l'Allemagne, il faudrait donc qu'elle lui procure l'accès à une nouvelle ligne du réseau belge ou qu'elle offre un rendement supérieur aux lignes du Luxembourg. Après s'être livré à des considérations techniques sur les caractéristiques des différentes lignes existantes (nombre de voies, pente, écartement), prouvant d'ailleurs la qualité du renseignement français en matière ferroviaire, l'auteur de la note arrive à la conclusion que la jonction Stavelot-Malmédy ne remplit aucune des deux conditions. Elle est de piètre rendement et ne donne accès à aucune ligne nouvelle. Comme de coutume, il envisage néanmoins un cas où la jonction pourrait servir. La ligne serait intéressante si les lignes du Luxembourg étaient elles-mêmes utilisées par d'autres troupes ou défectueuses. Et d'énumérer alors le rendement qu'elle permettrait à l'armée allemande. La conclusion est sans appel :

*« De tout ce qui précède on peut conclure que la ligne Malmédy-Stavelot demeurera probablement, comme l'a dit à la Chambre des Représentants un député belge, une ligne d'intérêt purement local, et que les avantages militaires que les Allemands peuvent retirer de sa construction, dans le cas d'un conflit avec la France, sont de faible importance. »*<sup>199</sup>

Avant d'analyser les suites de ce rapport, un autre constat doit être fait. En aucun cas celui-ci n'envisage le fait que la nouvelle ligne créée pourrait favoriser un coup de main sur la place

---

<sup>197</sup> *Ibidem.*

<sup>198</sup> *Ibidem.* Remarquons que l'éventualité d'un accord entre la Belgique et l'Allemagne est envisagée. Ces soupçons d'un pacte secret belgo-allemand subsisteront jusque août 1914 !

<sup>199</sup> 7N 1756, Dossier sur le Plan de mobilisation XV, EMA, 2<sup>e</sup> Bureau, Note sur le projet de raccordement Malmédy-Stavelot, 12 août 1903.

forte de Liège. Seul le passage d'une armée allemande par le Luxembourg est envisagé. Nous retrouvons ici un des leitmotiv de la pensée stratégique française avant la Première Guerre mondiale : Le passage par la Belgique, peut-être, au-delà de la ligne de la Meuse, certainement pas !

Entre cette note et le mois d'octobre 1903, nous n'avons trouvé aucun document dans les archives françaises concernant notre affaire. Enfin le 15 octobre 1903, nous trouvons une intervention personnelle du Ministre de la Guerre, le Général André, auprès de M. Delcassé, Ministre des Affaires étrangères. Le Ministre de la Guerre a dû entre-temps prendre connaissance des rapports de l'attaché militaire et du Deuxième Bureau. Le contenu de sa lettre à Delcassé montre bien qu'il a confronté les deux avis et qu'il s'est forgé lui-même une opinion. Peut-être entre-temps a-t-il complété ses informations par d'autres sources ? Toujours est-il que contre toute attente il se range du côté de l'avis de l'attaché militaire français tout en justifiant son avis en ces termes :

*« Ainsi que l'a fait ressortir M. Gérard, la création d'un raccordement entre Stavelot et Malmédy pourrait, dans certaines éventualités, présenter de graves inconvénients pour la sécurité de notre territoire. Grâce à cette nouvelle voie, les Allemands auraient la faculté, en violant la neutralité belge, de diriger leurs trains de Malmédy par Stavelot sur Marche et Dinant, ou sur Bastogne et Libramont, en suivant un itinéraire que ne barre aucun ouvrage de fortification. Le rendement de ces lignes ferrées ainsi que de leurs affluents sur le territoire allemand paraît, il est vrai, trop faible pour leur permettre de servir à l'exécution de gros transports de concentration ; il n'en serait pas moins suffisant pour assurer les ravitaillements et les évacuations d'une armée allemande opérant dans les Ardennes. »<sup>200</sup>*

La question paraît d'ailleurs suffisamment grave au Général André pour justifier une intervention diplomatique. En réponse à une demande faite par le Ministère des Affaires étrangères il appuie donc une démarche française s'opposant à la construction de la ligne, « dans les limites où notre action diplomatique peut le permettre ». Et dans le cas où cette convention serait quand même ratifiée par le Parlement belge, il demande de réclamer au Cabinet de Bruxelles qu'il prenne « toutes les dispositions nécessaires pour assurer la défense de la ligne dont il s'agit ou en empêcher l'utilisation par des forces allemandes qui auraient violé la neutralité belge. »<sup>201</sup>

---

<sup>200</sup> DDF, 2<sup>e</sup> série, t.IV, Général André (Ministre de la Guerre) à M. Delcassé (Ministre des Affaires étrangères), 15 octobre 1903, p.20.

<sup>201</sup> *Ibidem.*

La lettre aurait pu s'arrêter là mais le Général André poursuit et les considérations plus techniques qu'il émet par la suite sont à l'origine de la première « friction » diplomatique survenue entre la France et la Belgique autour de la question. En effet, le Général note qu'à la séance du 7 juillet à la Chambre belge, le Ministre des Chemins de fer a déclaré que des obstructions seraient faites sur la ligne Louvain-Aix-la-Chapelle. Il estime que c'est surtout la jonction Stavelot-Malmédy qui doit faire l'objet de pareilles précautions et il cite donc les mesures qui lui semblent les plus aptes à assurer la défense du territoire belge :

*« Qu'il s'agisse d'ouvrages de fortifications ou de dispositifs de mines, il serait à désirer, en raison de la lenteur relative de la mobilisation belge, que les travaux de défense fussent 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<sup>202</sup>, entre Bastogne et Libramont d'autre part. Les premiers barreraient la voie de pénétration de Stavelot sur Marche ; les derniers auraient pour objet de s'opposer à la fois à l'utilisation de la ligne Stavelot-Bastogne-Libramont et des dérivations que les Allemands pourraient employer à travers le Luxembourg et la Belgique par Ulflingen<sup>203</sup>-Gouvy-Bastogne ou Kautenbach-Bastogne. »<sup>204</sup>*

Cette lettre du Général André est donc bien le point de départ de toutes les démarches françaises qui vont suivre auprès de notre Ministre des Affaires étrangères.

Désormais, une fois que toutes les sources d'information ont été consultées, le Quai d'Orsay se met en action. Il envoie une lettre le 27 octobre à la légation française à Bruxelles **avec la copie de la lettre du Général André**. Le détail n'est pas anodin car la légation française ne dispose donc pas seulement d'instructions l'enjoignant de protester, elle sait qu'il serait préférable que l'affaire se résolve, idéalement par un abandon de la convention, à défaut par la création d'obstructions et/ou de fortifications prescrites par le Ministre de la Guerre français. Le 7 novembre 1903, M. Borel, chargé d'affaires de France à Bruxelles écrit à M. Delcassé qu'il a fait le nécessaire. Il a vu le Baron de Favereau la veille et lui a demandé si les dispositifs envisagés sur la ligne Louvain-Aix-la-Chapelle étaient également prévus sur la ligne Malmédy-Stavelot. Le Baron de Favereau a immédiatement rassuré le représentant français en affirmant qu'il ne saurait être question de traiter différemment les deux lignes.<sup>205</sup>

---

<sup>202</sup> C'est à dire à Comblain-au-Pont où effectivement des projets de fort ont été envisagés en son temps par Brialmont.

<sup>203</sup> Trois-Vierges.

<sup>204</sup> DDF, 2<sup>e</sup> série, t.IV, Général André (Ministre de la Guerre) à M. Delcassé (Ministre des Affaires étrangères), 15 octobre 1903, pp.20-21.

<sup>205</sup> DDF, 2<sup>e</sup> série, t.IV, M. Borel (Bruxelles) à M. Delcassé (Paris), 7 novembre 1903, n° 65, pp.89-90.

La consultation des dossiers du Ministère des Affaires étrangères belge permet de voir la manière dont la démarche française a été perçue à Bruxelles. Nous ne disposons hélas jamais du compte-rendu objectif des entrevues mais uniquement de la perception plus ou moins exacte que les acteurs en ont eu. En l'occurrence la version donnée par le Baron de Favereau est à peu près similaire à celle du chargé d'affaires français mais diffère sur un point. Il semble que la réponse du baron de Favereau ait été moins nette :

*« J'ai répondu que le gouvernement belge, connaissant ses devoirs internationaux, n'avait négligé, même au prix de grands sacrifices, aucune des mesures propres à assurer la neutralité du territoire. J'ai ajouté que je ne doutais pas (souligné par nous) que mes collègues à la Guerre et aux chemins de fer ne se fussent entendus entre eux pour rendre possible l'interruption par la ligne dont il s'agit. »<sup>206</sup>*

La langue française a ses détours que la raison ne peut comprendre. A la place du représentant français, j'aurais en tout cas traduit le « je ne doute pas... » par « c'est presque certain... ». D'autant plus, comme M. Borrel le note lui-même, que le Baron de Favereau a l'intention d'appeler de nouveau sur ce point l'attention de ses collègues. Ce qui signifie en langage diplomatique : « ils ont sans doute pris les mesures adéquates mais je vais vérifier. » Le Ministre des Affaires étrangères belge n'a en réalité jamais attiré l'attention de ses collègues de la Guerre et des Chemins de fer sur les mesures de destruction à prendre pour la défense de notre neutralité. Le Ministère des Affaires étrangères belge avait bien fait une démarche auprès du département de la Guerre en décembre 1897 à propos des tractations autour de la jonction Stavelot-Malmédy mais de Favereau l'ignorait.

Loin de nous l'idée de prêter au Ministre des Affaires étrangères des idées qu'il n'a peut-être pas eues, mais à sa place, nous aurions considéré l'affaire comme assez sérieuse. La question avait déjà suscité une interpellation au Parlement, et il aurait été assez ennuyeux que les députés liégeois ou verviétois apprennent que le Gouvernement français lui-même éprouvait des réticences à propos de la construction des lignes.<sup>207</sup> Aussi le 13 novembre, le Baron de Favereau vérifie, par une lettre à ses collègues de la Guerre et des Chemins de fer, que les assurances données au chargé d'affaires français ne sont pas des paroles en l'air.<sup>208</sup> Le Ministre de la Guerre répond de manière très formelle le 25 novembre que le Ministère des Affaires étrangères n'a qu'à se référer à l'avis formulé par la Guerre aux Affaires étrangères

---

<sup>206</sup> IND, t.6, MAEB à Ministre de la Guerre et à Ministre des Chemins de fer, 13 novembre 1903.

<sup>207</sup> Le secret sera bien gardé car M. Davignon, représentant de Verviers, devenu Ministre des Affaires étrangères, tombera des nues lorsque le Comte d'Ormesson l'abordera sur la question en mai 1907.

<sup>208</sup> IND, t.6, MAEB à Ministre de la Guerre et au Ministre des Chemins de fer, 13 novembre 1903.

en décembre 1897 car il n'a pas changé. A cette époque le Ministre de la Guerre Van de Peereboom s'était lui-même borné à rappeler l'avis du Général Brassine du 5 mars 1896 se basant sur les travaux de la commission mixte des transports qui avalisaient la construction de la ligne Stavelot-Malmédy. Détail intéressant, le général Brassine n'était pas totalement satisfait de l'avis de la commission. Celle-ci déclarait alors qu'il n'y avait rien à craindre de la jonction Stavelot-Malmédy car elle se rattacherait, d'une part, à la ligne de l'Amblève et, d'autre part, par Spa, à celle de la Vesdre. « Or ces deux lignes aboutissent à la tête de pont de Liège dont les ouvrages de fortification les interceptent l'une et l'autre. La ligne Malmédy-Stavelot est en communication avec la ligne de Luxembourg par les voies ferrées qui suivent les vallées de l'Amblève et de l'Ourthe. Or, la ligne du Luxembourg est interceptée par la tête de pont de Namur. »<sup>209</sup> Un simple coup d'oeil sur la carte suffit à comprendre pourquoi la réponse de la commission est incomplète. D'un point de vue belgo-belge effectivement la ligne ne menace pas la sécurité du territoire si l'ennemi souhaitait pénétrer au coeur du pays, mais d'un point de vue franco-belge, elle donne accès au réseau du Luxembourg non intercepté par les fortifications de la Meuse et permettant donc d'accéder à la frontière française entre Montmédy et Sedan. Le Général Brassine ajoute donc :

*« En dehors de ces considérations le Département de la guerre a pris des mesures pour interrompre, en certains points, l'utilisation de nos voies ferrées, par la destruction d'ouvrages d'art établis sur leur parcours. Et les points choisis sont tels que l'usage momentané d'une ligne allant de Malmédy à Stavelot ne permettrait pas à un adversaire de poursuivre sa route par les autres lignes qui seront en relation avec elle. C'est ainsi qu'un belligérant qui utiliserait la ligne Malmédy-Stavelot pour se porter dans la vallée de la Meuse française ou inversement dans la région Rhénane par les lignes de l'Amblève, de l'Ourthe et de la Lesse, soit par les lignes ferrées du Sud du Luxembourg, se verrait arrêté par la destruction d'ouvrages établis sur ces voies ferrées. »*<sup>210</sup>

L'affaire est classée du côté belge tandis que la légation française reste naturellement attentive aux suites de la question. Nous en voulons pour preuve cette lettre de M. Gérard du 19 janvier 1904 relative au territoire neutre de Moresnet. Ce petit bout de territoire dont la destinée, à partir de 1815, n'est demeurée indécise et équivoque qu'à cause du gisement de calamine de la Vieille-Montagne est sujet à des rumeurs prétendant que la Belgique s'apprêterait à négocier son partage avec la Prusse. Le Ministre de France s'émeut des bruits rapportés par la presse qui prêtent au « Gouvernement impérial et royal » la volonté de s'emparer du territoire. Et le Ministre de conclure :

---

<sup>209</sup> IND, t.6, Ministre de la Guerre à M.A.E.B., 25 novembre 1903.

<sup>210</sup> Ibidem.

« Les conventions passées entre les Gouvernements belge et allemand relatives aux lignes de Louvain à Aix-la-Chapelle et de Malmédy à Stavelot, les intentions prêtées au Gouvernement allemand en ce qui regarde le territoire de Moresnet témoignent du prix que le Gouvernement allemand attache à résoudre dans le sens le plus favorable à ses intérêts les questions territoriales et économiques de la frontière belgo-allemande. Le Gouvernement de la République ne saurait, en sa qualité de Puissance garante de la neutralité de la Belgique, rester indifférente à la solution de ces questions, si restreint et local qu'en paraisse, d'ailleurs, l'objet. »<sup>211</sup>

De même le projet de voyage du Roi à Berlin suscite un commentaire de M. Gérard supposant qu'entre autres affaires (chemins de fer chinois, *Bagdadbahn*) il pourrait bien parler avec Guillaume II de la question des lignes Louvain-Aix-la-Chapelle et Stavelot-Malmédy.<sup>212</sup> Nous ne sommes donc pas étonnés de voir la question des chemins de fer stratégiques rebondir à l'occasion du dépôt du rapport Delvaux à la Chambre des Représentants le 30 mars 1904.<sup>213</sup> Le dépôt du rapport Delvaux avait suscité de la part de notre Ministère des Affaires étrangères une note destinée à contrer les arguments du députés luxembourgeois et s'attendant à des complications du côté français.<sup>214</sup> Effectivement la réaction française ne se fait pas attendre. Le 15 avril 1904, M. Gérard envoie à Paris une lettre détaillant en long et en large tous les arguments avancés par le rapport Delvaux. Autant dire que contrairement à l'accueil qu'on lui a réservé rue de la Loi, le Ministre de France ne tarit pas d'éloge pour l'étude du perspicace représentant luxembourgeois :

« M. Delvaux a, en effet, résumé dans ce rapport dont je joins ici trois exemplaires tous les arguments de fait, et j'oserai presque dire de droit, qui démontrent de la façon la plus lumineuse (souligné par nous), non seulement que la ligne projetée de Malmédy à Stavelot est appelée à desservir des intérêts exclusivement allemands, mais encore que, destinée à compléter un réseau stratégique dont l'Allemagne poursuit l'exécution depuis 1870 et devant être placée hors du périmètre d'action des forts de la Meuse, elle est exposée à laisser sans défense effective la neutralité de la région Est-Nord-Est du territoire de la Belgique. »<sup>215</sup>

Tout comme M. Delvaux il s'indigne des réponses fournies par le département de la Guerre dans le cadre de ce rapport et souligne avec lui que « ces réponses paraissent méconnaître la gravité du problème. »<sup>216</sup> En bref, le rapport Delvaux est du pain béni pour la légation française. Elle s'attend à ce que le Gouvernement belge élude le débat pour la présente législature mais il ne pourra le faire indéfiniment. M. Gérard rappelle que M. Borel a déjà eu

---

<sup>211</sup> DDF, t.IV, 2<sup>e</sup> série, Gérard (Bruxelles) à Delcassé (Paris), 19 janvier 1904, n° 200, pp.276-277.

<sup>212</sup> DDF, t.IV, 2<sup>e</sup> série, Gérard (Bruxelles) à Delcassé (Paris), 23 janvier 1904, n° 209, pp.283-284.

<sup>213</sup> *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 30 mars 1904, p. 1169.

<sup>214</sup> IND, t.7, note du M.A.E.b, 19 avril 1904.

<sup>215</sup> DDF, t.V, 2<sup>e</sup> série, Gérard (Bruxelles) à Delcassé (Paris), 15 avril 1904, n° 20, p.24.

<sup>216</sup> *Idem*, p.25.

l'occasion d'aborder de Favereau sur cette question suite à la demande qui avait été faite par le Ministère le 27 octobre 1903 et qu'il se réserve d'insister encore dès que le Parlement en sera saisi « sur les points où il a paru à M. le Ministre de la Guerre de la République qu'il serait plus particulièrement nécessaire que les travaux de défense fussent établis. (souligné par nous).»

Dès réception du rapport Delvaux et de la note de M. Gérard, Delcassé informe M. Combes, Ministre de la Guerre par intérim par une lettre du 21 avril 1904.<sup>217</sup> Mais M. Combes n'avait pas attendu de recevoir la lettre de Delcassé que déjà il avait écrit une lettre à son homologue du Quai d'Orsay l'enjoignant d'insister auprès du Gouvernement royal pour obtenir les « garanties promises à M. Borel par M. le baron Favereau, en novembre 1903. »<sup>218</sup> La presse française avait effectivement déjà alerté le Ministre de la Guerre et le *Petit Temps* du 17 avril avait résumé le rapport Delvaux. Les deux Ministres étaient donc arrivés aux mêmes conclusions sans se concerter. Delcassé envoie alors une lettre à M. Gérard le 2 mai 1904 à laquelle il joint la lettre du Ministre de la Guerre afin de permettre à l'ambassadeur français de comprendre « tout l'intérêt qu'il attache à cette question au point de vue de la défense de notre frontière. »<sup>219</sup> Nous pouvons imaginer la pression qui reposait désormais sur les épaules de M. Gérard, la sécurité de la mère patrie était en jeu !<sup>220</sup>

La pression monte sans doute encore d'un cran quand le commandant Siben envoie lui-même ses impressions sur le rapport Delvaux, le 27 avril 1904. Cette fois-ci l'attaché militaire suggère clairement que la Belgique ne remplit pas ses devoirs d'Etat neutre :

*« Le Général Cousebant d'Alkemade dit en effet que cette ligne ne donne pas lieu, en ce qui concerne la défense nationale, à des considérations d'une plus grande importance que celle qui s'attachent aux voies ferrées existant déjà dans cette partie du pays, et il en conclut qu'elle ne nécessiterait pas l'établissement de garnisons, de forts, ni d'autres nouveaux travaux de fortification. Ces réponses semblent indiquer*

---

<sup>217</sup> SHAT, 7N 1165, Liasse « Chemins de fer », Delcassé à Ministère de la Guerre, 21 avril 1904. Nous avons retrouvé cette lettre dans les archives du 2<sup>e</sup> bureau car le Ministre de la Guerre avait cru bon de leur envoyer une copie du rapport Delvaux pour leurs dossiers. Du reste, les rapports du commandant Siben étant traités directement par le 2<sup>e</sup> Bureau, le service reçut un double du rapport Delvaux à la fin du mois d'avril. (Information tirée d'une note au crayon en marge de la lettre adressée au Ministre de la Guerre).

<sup>218</sup> DDF, t.V, 2<sup>e</sup> série, Combes (Ministre de la guerre par intérim) à Delcassé (Ministre des Affaires étrangères) , 20 avril 1904, n° 40, p.46.

<sup>219</sup> *Ibidem*. Note de bas de page.

<sup>220</sup> Il n'est pas inutile de rappeler que le 25 avril 1904, Maurice Paléologue, à l'époque sous-directeur adjoint des affaires politiques au ministère des Affaires étrangères se rendit chez le chef d'Etat-major général de l'Armée, le Général Pendézec qui lui révéla des renseignements récents obtenus par le S.R. français en janvier 1904. Ces renseignements consistaient en cartes indiquant les points de concentration de l'armée allemande et laissant supposer une offensive par la Belgique à partir de la région d'Aix-la-Chapelle. PALEOLOGUE (M.), *Un prélude à l'invasion de la Belgique. Le plan Schlieffen (1904)*.- Paris, 1932, pp.22-24.

*qu'en cas de violation du territoire, l'armée belge renoncerait à défendre la région des Ardennes et la partie du pays située à l'Ouest de la ligne de la Meuse ; la question se pose alors de savoir, si, en agissant ainsi, en ne prenant aucun dispositif pour défendre l'important réseau de voies ferrées qui s'étend entre la région allemande de Malmédy d'une part, et la région française Mézières-Longuyon d'autre part, la Belgique remplit bien les conditions de neutralité armée qui lui sont imposées par les traités. »<sup>221</sup>*

Le 10 mai 1904, M. Gérard aborde le Baron de Favereau et rentre directement dans le vif du sujet. Il a en sa possession le rapport Delvaux et il met en évidence spécialement les réponses du département de la Guerre qui lui semblent manquer de « toute la clarté désirable. »<sup>222</sup> Le Baron de Favereau après avoir relu ces notes reconnaît effectivement que ces réponses sont floues mais immédiatement et de la façon la plus catégorique (d'autant plus qu'il sait désormais que le Ministère de la Guerre a bien prévu des obstructions sur les lignes du Luxembourg) il assure au représentant français que toutes les dispositions ont été prises non seulement sur la ligne éventuelle à construire entre Stavelot et Malmédy<sup>223</sup> mais sur les autres lignes auxquelles se rattacherait cet embranchement. Il dédouane d'ailleurs quelque peu la réponse du Ministère de la Guerre à la commission présidée par M. Delvaux, en faisant comprendre au représentant français que les dispositifs de destruction et de rupture prévus sont secrets. Il est finalement naturel que le Ministre de la Guerre soit resté vague dans sa réponse. « L'entretien ayant revêtu alors un caractère de plus grande précision »<sup>224</sup>, le Ministre de France en profite pour indiquer « les points mêmes que M. le ministre de la Guerre de la République avait signalés dans sa lettre du 15 octobre dernier, à savoir d'une part, Marche et le confluent de l'Amblève et de l'Ourthe, d'autre part, le parcours entre Bastogne et Libramont. (souligné par nous) »<sup>225</sup> M. Gérard laisse même entendre que **des dispositifs de destruction et de rupture ne suffiraient pas et que la construction de fortifications et d'ouvrages pourrait s'imposer.**

Le Ministre de France avait été très loin ! Pourtant dans son rapport rien ne transparait d'une quelconque gêne de la part de M. de Favereau. Il note que le Ministre des Affaires étrangères belges prend bonne note de ses remarques et qu'il les transmettra au Ministre de la Guerre. Notre Ministre croit quand même bon de contredire quelque peu le Ministre de France sur la nécessité de fortifications et il rappelle que la région des Ardennes possède un

---

<sup>221</sup> DDF, t.V, 2<sup>e</sup> série, Siben (Bruxelles) au Général André (Ministre de la guerre), 28 avril 1904, n° 69, p.80.

<sup>222</sup> DDF, t.V, 2<sup>e</sup> série, Gérard (Bruxelles) à Delcassé, 10 mai 1904, n° 116, p.131.

<sup>223</sup> Sans doute le minage du tunnel de Berziheid.

<sup>224</sup> DDF, t.V, 2<sup>e</sup> série, Gérard (Bruxelles) à Delcassé, 10 mai 1904, n° 116, p.131.

<sup>225</sup> *Ibidem.*

relief très accidenté justifiant sur les lignes de chemin de fer de nombreux ouvrages d'art qu'il est loisible au génie belge de détruire. En fin de lettre M. Gérard rend d'ailleurs hommage aux réponses loyales du baron de Favereau.<sup>226</sup> Le Baron de Favereau dresse pour sa part un rapide compte rendu sur une feuille volante. Le Ministre ne semble effectivement pas s'être ému des « conseils » français. L'affaire ne le tracasse pas outre mesure et il s'absente d'ailleurs durant le reste du mois de mai.<sup>227</sup> Fin juin, le Ministre se décide cependant à écrire au Ministre de la Guerre pour lui faire part des résultats de son entrevue. Il demande au Ministre de lui faire connaître dans quelle mesure il pourrait préciser sa réponse à la section centrale. Toutefois, il a eu le temps de mûrir quelque peu la question et il note :

*« A mon avis, il ne conviendrait pas, toutefois, de donner de grands développements à ces explications, ni de sortir de considérations d'un ordre général. Nous n'avons pas, en effet, à rendre compte des mesures militaires prises ou à prendre pour assurer la défense nationale en cas d'invasion du territoire. Notre liberté à cet égard reste et doit demeurer entière. »*<sup>228</sup>

La réponse fournie par le Ministre de la Guerre, Cousebant d'Alkemade, à de Favereau est très nette et assez sèche. Pour préciser les explications déjà fournies à la section centrale, il faudrait entrer dans les détails des travaux exécutés sur ces diverses voies ferrées en vue de leur mise hors d'usage au moment opportun. Cette communication équivaldrait à rendre compte aux puissances étrangères des dispositions prises pour assurer la défense nationale en cas d'invasion du territoire. Or non seulement une communication de l'espèce est incompatible avec l'indépendance de la Belgique mais elle est de nature à compromettre éventuellement l'action de l'armée belge. Il enregistre cependant bien la remarque à propos de la ligne Bastogne-Libramont et déclare sans ambages que tous les moyens d'interrompre éventuellement cette ligne sont parfaitement arrêtés mais qu'il ne se croit pas autorisé à fournir plus d'informations.<sup>229</sup> La démarche française dérange et le Ministre de la Guerre est visiblement réticent à transmettre des renseignements aux Affaires étrangères. Il n'est effectivement pas « de coutume » d'échanger entre les services ce type d'information qui doivent rester la « chasse gardée » de la Guerre. Sécurité nationale oblige.

Enfin le 14 juillet 1904, la direction P des Affaires étrangères rédige une minute pour résumer l'événement. Elle note que M. Gérard n'a pas parlé du camp d'Elsenborn (qui constitue pourtant l'épouvantail favori de la presse française). L'auteur de la note, sans doute

---

<sup>226</sup> DDF, t.V, 2<sup>e</sup> série, Gérard (Bruxelles) à Delcassé, 10 mai 1904, n° 116, pp.131-132.

<sup>227</sup> IND, t.7, Note du Ministre, 10 mai 1904.

<sup>228</sup> IND, t.7, MAEB à Ministère de la Guerre, 25 juin 1904.

<sup>229</sup> IND, t.7, Ministre de la Guerre à MAEB, 11 juillet 1904.

Léon Arendt<sup>230</sup>, se demande s'il serait utile de prévenir une remarque du Ministre de France sur le sujet en le rassurant d'emblée lors de la prochaine rencontre du Ministre belge avec le représentant français. De Favereau répond au bas de la note qu'il préfère s'abstenir de toute appréciation sur le camp d'Elsenborn. Du reste, sans doute un peu refroidi par la réponse du Ministre de la Guerre, il ajoute que plus les considérations avec la France seront générales, mieux cela vaudra. « Nous devons refuser de nous expliquer sur les mesures préparées. »<sup>231</sup> L'affaire est close,... pour l'instant.

Le 20 octobre 1904, l'attaché militaire Siben envoie une étude approfondie sur la région du raccordement ferroviaire Malmédy-Stavelot. Cette étude arrive à la conclusion qu'une offensive allemande partant de cette région et se dirigeant vers Sedan ne rencontrerait aucun obstacle de la part de la Belgique, elle aurait son ravitaillement assuré par deux lignes de chemin de fer et un bon réseau routier.<sup>232</sup> L'attaché militaire français a parcouru la région tantôt en bicyclette tantôt en chemin de fer pendant un voyage de quelques jours. Il déclare qu'en présence des préparatifs allemands dans la région au sud d'Eupen et tout le long de la frontière belge et luxembourgeoise le départ d'une partie de l'aile gauche allemande à partir de la région Malmédy-Saint-Vith cherchant à faire tomber le front défensif Verdun-Toul, Epinal-Belfort, n'est pas impossible. Ces forces viendraient aborder la Meuse et la Chiers entre Sedan et Longuyon en traversant la partie sud-est de la Belgique. Pour consolider ses thèses il rappelle d'ailleurs que le Général Ducarne, dans son rapport de 1901, arrive aux mêmes conclusions ; que cet avis est du reste partagé par de nombreux officiers belges avec qui il a discuté ; qu'il a eu l'occasion de discuter avec le Général Bruylandt, commandant de l'Ecole militaire de Bruxelles. Ce dernier lui a rapporté avoir fait durant les vacances un voyage en automobile dans la région de Spa, Aix-la-Chapelle-Bonn<sup>233</sup> et d'avoir été frappé du nombre de quais de débarquement construits par les Allemands dans toutes leurs gares.<sup>234</sup>

L'attaché militaire se livre ensuite à toute une série de considérations stratégiques appuyant ses thèses. Il constate par exemple que le Plateau des Hautes Fagnes et des Tailles

---

<sup>230</sup> A la tête de la direction P depuis 1896. BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Thèse de doctorat (Sorbonne-Paris I-1992).- Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, pp.249-250.

<sup>231</sup> IND, t.7, MAEB, Minute Direction P., 14 juillet 1904.

<sup>232</sup> SHAT 7N 1155, Siben (Bruxelles) à Ministre de la Guerre (Paris) : « Etude de la région du raccordement ferroviaire Malmédy-Stavelot. », 20 octobre 1904.

<sup>233</sup> L'attaché militaire ne confond-il pas avec Born, situé un peu plus haut que Saint-Vith sur la Vennbahn ? Des quais militaires ont effectivement été construits à proximité.

<sup>234</sup> SHAT 7N 1155, Siben (Bruxelles) à Ministre de la Guerre (Paris) : « Etude de la région du raccordement ferroviaire Malmédy-Stavelot. », 20 octobre 1904.

où prennent leurs sources les principales rivières de la région se présente sous la forme d'une vaste plaine ondulée et par conséquent est parfaitement praticable à une armée en marche, excepté la traversée de contrées boisées plus dense au sud du Luxembourg qui pourraient gêner des mouvements importants, et encore ces bois sont coupés de routes bien entretenues. Depuis Malmédy-Stavelot et surtout Bovigny-Gouvy jusqu'à Neufchâteau, Virton et la Semoy, il n'y a donc pas d'obstacles sérieux. De plus deux lignes de chemin de fer serviraient au ravitaillement :

1. Stavelot, Gouvy, Bastogne, Libramont, Bertrix.
2. Saint-Vith, Trois-Vierges, Ettelbrück, Autelbas, Athus.

Ces deux lignes sont reliées par des transversales :

- Gouvy, Trois-vierges
- Libramont, Marbehan, Arlon, Autelbas
- Bertrix, Florenville, Virton, Athus.

Il considère que la ligne Trois-Ponts, Rivage-Comblain, Marche et Jemelle serait d'un usage difficile pour les Allemands car ils ne pourraient l'utiliser sans être maîtres de Liège. Son emploi nécessiterait un mouvement beaucoup plus excentrique dans une région accidentée et difficile. Enfin cette ligne, facile d'ailleurs à mettre hors d'usage, servirait surtout à donner aux Allemands un débouché sur la Meuse vers Dinant et Givet. Il confirme un des arguments les plus fréquemment utilisés contre l'emploi de la ligne Verviers-Pepinster-Spa-Stavelot.... : les gares de Pepinster et Comblain-Rivage sont trop près de la place de Liège. La situation est par contre beaucoup plus avantageuse le long de la ligne Stavelot-Trois-Pont où de plus la configuration du terrain permet de facilement « couvrir » le chemin de fer. Ce qui met en évidence l'importance de la jonction Malmédy-Stavelot. Ici, les Allemands peuvent passer sur le territoire belge sans même inquiéter les places fortes.<sup>235</sup> Enfin, une carte faite à la main, d'assez médiocre facture montre, comment les voies belges susmentionnées conduisent sur les arrières de la frontière française.<sup>236</sup>

En fin de rapport, l'attaché militaire cherche à répondre à la lettre du Général André du 15 octobre 1903 en s'interrogeant sur les travaux de défense qui pourraient être opérés dans le Luxembourg belge. L'attaché militaire ne croit pas à l'utilisation de la ligne de

---

<sup>235</sup> *Ibidem.*

<sup>236</sup> *Ibidem.*

Jemelle mais il se demande lui aussi s'il ne serait pas bon de leur en interdire l'usage par la construction d'un fort d'arrêt à l'ouest de la station de Rivage « sous la côte 294 » de la rive gauche de l'Ourthe. Cette ligne comporte de nombreux ouvrages d'art qui pourraient être détruits facilement mais ce fort d'arrêt en interdirait l'usage si les destructions n'avaient pas été opérées à temps. Ce fort serait facilement défendable vu sa proximité avec la place forte de Liège. Par contre, la ligne Stavelot-Malmédy-Libramont ne comportant pas autant d'ouvrages d'art, il considère que conformément aux vues du Ministre dans sa lettre du 15 octobre 1903, cette ligne pourrait être défendue par des fortifications. Il y a cependant peu d'espoir à l'heure actuelle en Belgique de voir de tels projets se réaliser vu l'avarice budgétaire du Gouvernement belge.<sup>237</sup>

Lorsque nous mettons en parallèle ce rapport de Siben et les derniers débats survenus en France depuis le début de l'année suite aux révélations du « Vengeur » une question s'impose : Siben se doute-t-il que la question qu'il traite ici abondamment vient d'être discutée en haut lieu, jusqu'au sein du Conseil Supérieur de la Défense Nationale mais que les généraux le composant sont arrivés majoritairement à des conclusions diamétralement opposées aux siennes ? Se doute-il que le Général Pendézec, chef de l'Etat-major général est en conflit larvé avec le Généralissime Brugère sur la question de savoir s'il faut modifier le Plan XV ? Nous n'avons pas retrouvé de documents attestant que Siben ait été mis « au parfum ». Néanmoins, le rapport du 20 octobre ressemble à s'y méprendre à un plaidoyer cherchant à prouver à l'aide d'arguments d'autorité (Général Ducarne, Commandant Bruylandt, discussions avec des officiers belges, reconnaissances sur le terrain, ...) que le passage par la Belgique est hautement probable. Encore une fois, c'est la région de Malmédy-Stavelot qui est l'objet de toutes les attentions de l'attaché militaire français.<sup>238</sup>

---

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

<sup>238</sup> Voir notre passage sur les révélations du *Vengeur* et la note du 13 août 1904. Détail amusant, le rapport de l'attaché militaire français semble avoir été versé par le 2<sup>e</sup> Bureau au dossier consacré à la note du 13 août 1904 français. Face au refus des généraux de prendre en compte les renseignements fournis par leurs services, le 2<sup>e</sup> Bureau a peut-être vu dans le rapport Siben une confirmation des thèses qu'il avançait depuis fin janvier, date à laquelle il avait commencé à analyser les informations fournies par le traître allemand. Autre hypothèse plausible, Siben a peut-être eu une discussion à ce sujet avec un membre du 2<sup>e</sup> Bureau ? D'après SHAT 7N 1756, « Etude de la région du raccordement ferroviaire Malmédy-Stavelot ; une offensive allemande partant de cette région et se dirigeant vers Sedan ne rencontrerait aucun obstacle de la part de la Belgique, elle aurait son ravitaillement assuré par deux lignes de chemin de fer et un bon réseau routier. »

## 2) 1905-1907 : Du dépôt du projet de loi jusqu'à son adoption par les Chambres belges

Le dépôt, le 13 avril 1905, du projet de loi approuvant la convention provoque, comme annoncé précédemment par M. Gérard, une nouvelle démarche du Ministre de France à Bruxelles, le 3 mai suivant. L'intention de l'ambassadeur français est manifeste, dissuader à tout prix la Belgique de signer la convention. Il signale à nouveau au Ministre belge avec quelle grande attention le Gouvernement français suit l'établissement de la jonction Stavelot-Malmédy. Cette fois il lie la question au Camp d'Elsenborn. La nouvelle ligne ne mettra-t-elle pas le territoire belge en communication avec ce camp exceptionnellement important et qui, d'après de ce que le Gouvernement de la République a appris, doit servir au ravitaillement en cas de guerre.<sup>239</sup>

Conformément à sa propre stratégie, M. de Favereau reste vague et se borne à répéter que la Belgique ne néglige aucun moyen de faire respecter sa neutralité et parle évasivement d'obstructions prévues sur le réseau luxembourgeois. Cette réponse ne semble pas satisfaire le Ministre de France qui exprime ses doutes sur l'efficacité de semblables moyens à rendre la nouvelle ligne complètement inutilisable. Il parle notamment de l'éloignement de la place de Liège. De Favereau déclare qu'il ne faut pas s'exagérer cette distance et qu'une armée appuyée sur Liège pourrait offrir une belle résistance dans la vallée de l'Amblève.<sup>240</sup> Subtilement, Gérard essaie d'assimiler le rapport Delvaux à des « documents parlementaires officiels » reconnaissant le danger signalé par la France et se refusant à construire cette ligne pour des motifs stratégiques. Mais notre Ministre ne se laisse pas prendre au jeu et rappelle au Ministre de France que le rapport Delvaux ne doit en aucun cas être considéré comme reflétant l'opinion du Gouvernement belge. M. Gérard abandonne alors la partie en déclarant à nouveau qu'il suivrait avec attention les déclarations du Gouvernement belge lors du débat à la Chambre. Cet avertissement sonne aux oreilles du Ministre belge comme une menace :

*« Mon impression est que la France veut se réserver un prétexte pour passer chez nous en cas de conflit. (souligné par nous) Il convient toutefois d'attendre la discussion parlementaire et l'attitude que la Légation de France prendra. »<sup>241</sup>*

---

<sup>239</sup> IND, t.7, Note du MAEB, 3 mai 1905.

<sup>240</sup> Ibidem.

<sup>241</sup> Ibidem.

Les soupçons formulés contre la France par de Favereau sont fort graves mais compréhensibles. Rappelons que nous sommes à cette époque au lendemain du « coup de Tanger » et qu'une guerre franco-allemande n'est pas impossible. Notre Ministre met en tout cas au courant le Ministre de la Guerre des derniers rebondissements diplomatiques avec la France et il lui demande par la même occasion de l'informer sur l'exactitude des considérations militaires émises par le représentant français lors de leur entretien.<sup>242</sup>

Le Ministre de la Guerre belge s'oppose vivement aux thèses françaises. Prêter au chemin de fer Stavelot-Malmédy une importance stratégique particulière parce que ce chemin de fer mettra en communication le territoire belge avec le camp d'Elsenborn est une opinion qui doit être contestée. « Le camp d'Elsenborn ne possède nullement le caractère d'une base de rassemblement ou de ravitaillement ; il est situé à cinq heures, environ, de notre frontière, dans une contrée sauvage, aride, inculte, manquant de viabilité, impropre à assurer la subsistance des troupes. La capacité des logements du camp d'Elsenborn est loin d'être considérable ; la capacité de ses magasins l'est encore beaucoup moins : ce n'est qu'un camp d'instruction comme il en existe plusieurs autres en Allemagne. »<sup>243</sup> Il se moque également des conceptions stratégiques françaises consistant à placer des forts d'arrêts sur leurs lignes stratégiques. Des interruptions judicieuses effectuées sur les voies ferrées, les rendent pour longtemps inutilisables par l'ennemi et il n'est pas besoin pour cela que les ouvrages d'art et les tronçons de voie mis hors service se trouvent en plus sous le canon des forteresses. « A ce compte, nous devrions décider de garnir de forts nos interminables frontières, surtout du côté de la France, car presque tous les chemins de fer qui réunissent le territoire français au nôtre ne sont commandés par aucune fortification. »<sup>244</sup> Afin de prévenir toute nouvelle démarche française, le Baron de Favereau n'hésite plus désormais à lire la lettre du Ministre de la Guerre au représentant français. La réponse du Ministre de la guerre qui se trouve dans les archives du Ministère des Affaires étrangères est non datée mais elle comporte la date du 24 juin 1905, date à laquelle elle a été lue directement au Ministre de France Gérard.<sup>245</sup>

Après une entrevue aussi glaciale, on imagine aisément que le Ministre de France n'aborderait à nouveau la question que si d'autres informations ou événements justifiaient

---

<sup>242</sup> *IND*, t.7, MAEB à Ministre de la Guerre, 19 mai 1905.

<sup>243</sup> *IND*, t.7, Ministre de la Guerre à MAEB, note classée à la date du 24 juin 1905 (Date à laquelle elle a été lue au représentant français.)

<sup>244</sup> *Ibidem*.

<sup>245</sup> *Ibidem*.

vraiment de poursuivre les pressions diplomatiques. A Paris, il semble pourtant que les réponses belges n'avaient pas contribué à apaiser toutes les craintes. En réalité, ce qui pourrait passer pour de l'acharnement diplomatique résulte également du fait que plusieurs acteurs suivaient l'affaire de près, contribuant naturellement à son renouvellement périodique. Le Consul de France à Liège, François Crozier, qui avait été dans les premiers à envoyer des rapports sur le sujet, est également partie prenante dans ce défilé des dépêches diplomatiques sur la question des chemins de fer stratégiques. Sans doute suite à des renseignements récents, peut-être un entretien qu'il a eu avec des représentants liégeois, peu enclins, faut-il le dire, à soutenir le projet gouvernemental, il envoie un rapport le 23 novembre 1905 exposant les conséquences au point de vue stratégique, que devaient entraîner l'établissement projeté de lignes ferrées entre Aix-la-Chapelle et Louvain d'une part, Malmédy et Stavelot, de l'autre. Une autre explication de cette « obstination française » s'explique simplement par le caractère électif et donc mouvant des charges ministérielles. Une fois un ministre parti, un autre prend sa place et découvre l'affaire. Le nouveau Ministre des Affaires étrangères français, M. Rouvier, avait jugé bon de transmettre une copie du rapport de François Crozier au Ministère de la Guerre. Conformément aux opinions stratégiques en vogue au département de la Guerre à l'époque, le Ministre de la Guerre, M. Etienne, avait déclaré qu'il ne pensait pas que les lignes puissent constituer une menace sérieuse pour la frontière ardennaise. Nous constatons au passage le caractère mouvant également de la doctrine stratégique en fonction des personnes qui occupent les postes-clefs. Par contre, les renseignements fournis par le Consul liégeois corroboraient bien des informations parvenues récemment à son Département.<sup>246</sup> Suivant également avec attention la question des fortifications d'Anvers qui, à l'époque, déchaînait les passions à la Chambre belge, il était néanmoins effrayé de constater le désintérêt belge pour sa frontière de l'est.<sup>247</sup> Aussi, M. Etienne demandait de rappeler au Cabinet de Bruxelles que toutes les mesures devaient être prises pour assurer, le cas échéant, la neutralité du pays.

Le 16 janvier 1906, M. Rouvier transmet donc à M. Gérard une lettre le priant de faire le nécessaire pour répondre aux demandes du Ministre de la Guerre dont il envoie la lettre.<sup>248</sup> M. Gérard profite alors d'une visite du Ministre des Affaires étrangères à la légation française

---

<sup>246</sup> Depuis l'affaire du *Vengeur*, les services de renseignements français s'étaient concentré sur le réseau ferroviaire à la frontière belgo-allemande et envoyaient périodiquement des rapports.

<sup>247</sup> Le débat sur les fortifications d'Anvers tournait notamment sur la question de savoir si la stratégie de repli dans le « réduit national anversois » était conforme à la défense de la neutralité du pays, ce qui ne manquait pas d'intéresser au plus haut point les légations françaises et allemandes.

<sup>248</sup> *DDF*, 2<sup>e</sup> série, t.IX, Rouvier (Paris) à Gérard (Bruxelles), 16 janvier 1906, n° 5, pp.5-6.

le 19 janvier pour lui soumettre les craintes de son Gouvernement. Le lendemain il envoie sa réponse à Paris. Le Ministre belge lui a assuré que le débat en cours à la Chambre sur la position d'Anvers ne devait pas être considéré comme un dédain de la part du Gouvernement belge pour la ligne de la Meuse. Le fait que Anvers soit le réduit national du Royaume justifiait que le Cabinet de Bruxelles y attache une attention particulière. Dans sa réponse envoyée à Paris, l'ambassadeur de France remarque que la question des chemins de fer stratégiques risque bien d'être à nouveau éludées au Parlement vu la proximité des élections. Il voit dans le long retard de la procédure parlementaire le signe visible de l'appréhension que le Gouvernement éprouve lui-même à présenter les projets et à les soumettre à la ratification des Chambres.<sup>249</sup> Il semble que cette fois-ci M. Gérard se soit montré moins insistant. La note conservée aux Affaires étrangères ne témoigne pas d'une quelconque inquiétude. De Favereau déclare que le Ministre de France à côté de la question d'Anvers, en a profité pour lui rappeler ce qui lui avait dit jadis à propos de la frontière est et du camp d'Elsenborn ; il s'est borné à lui répéter ce qu'il lui avait déjà dit précédemment, notamment que des dispositifs de destruction avaient bien été pris ; le Ministre de France n'a pas poursuivi.<sup>250</sup>

La dernière démarche diplomatique française a lieu en 1907, au cours des semaines qui précèdent le vote de la loi approuvant la convention ferroviaire. Pressé par le calendrier parlementaire, les démarches seront encore plus insistantes que précédemment. Le nouveau Ministre de France d'Ormesson aborde à plusieurs reprises la question des chemins de fer. Une première allusion à celle-ci a lieu en mars avec de Favereau.<sup>251</sup> Il aborde ensuite franchement la question en mai et en juin avec le nouveau Ministre des Affaires étrangères belge Davignon. On se souvient que les remarques du Général André, l'ancien Ministre de la Guerre français, transmises précédemment par l'ancien ambassadeur Gérard avaient déjà indisposé quelque peu les autorités belges car celles-ci ressemblaient un peu trop à des conseils à suivre pour la défense du territoire. L'intervention du Ministère de la Guerre va à nouveau provoquer une certaine tension entre les représentants des deux pays. En effet, le Général Picquart suite à la réception d'un rapport de d'Ormesson qu'avait bien voulu lui communiquer le Ministère des Affaires étrangères, s'inquiète particulièrement de la tournure que les événements prennent en Belgique. L'examen de la lettre envoyée par d'Ormesson en

---

<sup>249</sup> *DDF*, 2<sup>e</sup> série, t.IX, Gérard (Bruxelles) à Rouvier (Paris), 20 janvier 1906, n° 26, pp.43-44.

<sup>250</sup> *IND*, t.7, note du MAEB, 20 janvier 1906.

<sup>251</sup> Quai d'Orsay, NS 14, d'Ormesson (Bruxelles) à Pichon (Paris), 12 mars 1907. Cité d'après BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Thèse de doctorat (Sorbonne-Paris I-1992).- Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, p.345

mars l'amène à formuler les observations suivantes, différentes encore une fois de son prédécesseur :

*« 1° La ligne directe d'Aix-la-Chapelle-Louvain créerait une communication ferrée précieuse pour une armée allemande qui voudrait opérer sur la rive gauche de la Meuse. Cette ligne pouvant, dans certaines éventualités à prévoir, échapper à l'action de la place de Liège, une interruption devrait être proposée au passage de la Meuse. 2° La création de la ligne Malmédy-Stavelot aura pour résultat d'établir, par Comblain et Marche d'une part, par Bastoge d'autre part, deux lignes de communications pour une armée allemande opérant sur la rive droite de la Meuse, qui échappent complètement à l'action des places de Liège et de Namur. La construction de la ligne Bertrix-Muno prolongera ces communications jusqu'à notre frontière et pourra constituer ultérieurement, par son raccord avec Messempré, une voie de pénétration sur notre territoire extrêmement dangereuse en établissant par Mézières et Reithel, une communication directe et double entre Cologne et Paris, tournant toutes nos défenses de l'Argonne. Il en résulte la nécessité de prévoir des interruptions sérieuses sur chacune des deux lignes Stavelot-Dinant par Marche, et Stavelot-Bertrix par Bastogne. »<sup>252</sup>*

Cette fois-ci, le Ministre de la Guerre n'hésite pas formuler des craintes sur les deux lignes. Il lie d'ailleurs la question au projet de construction d'une troisième ligne, la ligne Bertrix-Muno-Messempré qui permettrait une liaison directe avec Carignan située sur le chemin de fer de Montmédy-Sedan. La région qu'atteindrait la ligne était considérée par l'Etat-major français comme hautement stratégique car située juste derrière toutes les lignes de fortifications françaises. La construction de la voie du côté belge entre Bertrix et Muno avait été réclamée avec insistance par les propriétaires des ardoisières d'Orgeo (ce qui donna d'ailleurs à la ligne le nom de ligne dite « des ardoisières ») et soutenue par le député local Heynen auprès des Ministres des Chemins de fer successifs.<sup>253</sup> Après bien des palabres, la construction débuta en 1904 et dura pas moins de dix ans. La région d'un relief tourmenté et son sol schisteux particulièrement coriace compliquèrent sensiblement l'avancée des travaux. Sur les 24,6 kilomètres de voies, il fallait percer trois tunnels, et construire pas moins de trois viaducs, sept passages supérieurs et sept passages inférieurs.<sup>254</sup> Bertrix-Muno fut une des lignes belges au coût le plus onéreux. Une fois la ligne établie, il restait encore à la relier avec la ligne française Messempré-Carignan. Consulté sur la question, l'Etat-major belge consentit

---

<sup>252</sup> DDF, 2° série, t.X, Picquart (Ministre de la Guerre) à Pichon (Ministre des Affaires étrangères), Paris, 8 mai 1907, n°493, pp.797-798.

<sup>253</sup> MARGANNE (Roland), *Bertrix-Muno-Carignan, une relation internationale bien éphémère*, dans *Le Rail en Gaume, Trans-Fer spécial* hors-série, 1986, p.8.

<sup>254</sup> *Idem*, p.9. Pour le tracé de la ligne, voir Annexe n° 14.

au prolongement de la voie jusqu'à la frontière française à condition de miner le tunnel entre Herbeumont et Sainte Cécile.<sup>255</sup>

Par contre, du côté français, on avait donné un accord de principe à la jonction franco-belge tout en se refusant à fixer un délai. Si bien que rien ne fut entrepris avant la guerre malgré l'insistance d'un entrepreneur local, M. Boutmy, directeur des hauts fourneaux de Messempré, désireux d'obtenir une ligne directe avec le bassin houiller de Liège. M. Boutmy était en contact permanent avec le député de Bertrix, Heynen et tandis que l'un faisait pression sur le Gouvernement français, l'autre réclamait la jonction auprès du Gouvernement belge.<sup>256</sup> A la veille de la guerre, tous les travaux avaient été effectués du côté belge et il restait juste la voie à poser mais rien n'avait bougé du côté français. Dès le début de l'occupation, les responsables allemands de la *Militär Eisenbahn Direktion Brüssel*, compétents pour la gestion du réseau ferré belge, comprirent l'intérêt de cette ligne en construction pour leurs besoins stratégiques. Le 24 août 1914, avec de la main d'oeuvre locale réquisitionnée, la voie était posée jusqu'à Muno. Le 15 septembre, les 1400 mètres séparant la gare de la frontière étaient équipés. Les Allemands ont exploité la ligne à des fins militaires durant toute la durée de la guerre. Elle leur permettait de doubler l'axe Coblenze-Trèves-Wasserbillig-Luxembourg-Thionville par un itinéraire Remagen-Gerolstein-Bleialf-Lommersweiler-Gouvy-Bastogne-Libramont-Bertrix-Carignan destiné à alimenter le front de la zone Verdun.<sup>257</sup>

La question de la ligne Bertrix-Muno bien que complètement indépendante de la convention ferroviaire germano-belge donnait un nouvel élan aux inquiétudes françaises. Plusieurs articles étaient d'ailleurs parus dans la presse et le député Lefébure de Montmédy avait prétendu à la Chambre française le 15 février 1907 que la ligne se construisait à l'aide de capitaux allemands.<sup>258</sup> Ceci explique sans doute la volonté du Ministre de la Guerre d'intervenir au plus tôt auprès des belges. Il reconnaissait que l'intérêt économique des trois lignes était indéniable. C'est pourquoi il proposait la préparation d'interruptions efficaces sur la ligne Aix-la-Chapelle-Louvain à son passage de la Meuse entre Liège et la frontière belge et sur les lignes Stavelot-Marche et Stavelot-Bertrix. Mais les intentions du Ministre Picquart

---

<sup>255</sup> IND, t.7, Ministère de la Guerre à MAEB, 29 juin 1907.

<sup>256</sup> IND, t.9, Lettre de M. Heynen (député) à MAEB, 5 novembre 1910.

<sup>257</sup> MARGANNE (Roland), *Bertrix-Muno-Carignan, une relation internationale bien éphémère*, dans *Le Rail en Gaume, Trans-Fer spécial* hors-série, 1986, p.10.

<sup>258</sup> IND, t.9, Note du MAEB, 24 décembre 1910.

allaient encore plus loin que celles de son prédécesseur et dépassaient les bornes diplomatiques car il souhaitait que ces interruptions soient établies « en des points à préciser d'un commun accord (souligné par nous) à la suite d'une étude technique approfondie, mais vraisemblablement aux environs de Comblain sur l'Ourthe d'une part et de Bastogne d'autre part. »<sup>259</sup>

Lorsque le Comte d'Ormesson vint trouver le Comte d'Avignon le 31 mai 1907, il eut la chance de trouver un ministre fraîchement émoulu et donc pas du tout au courant de la question. En sa qualité de représentant de Verviers, il ne connaissait cette affaire que d'un point de vue économique et témoigna juste auprès du Ministre français de l'opposition des villes verviétoise et liégeoise au « détournement des grands express internationaux ». Le Comte d'Ormesson put donc l'entretenir à loisir des conseils fournis par le Général Picquart. L'exposé que le Comte d'Ormesson dresse de la rencontre est tout simplement inimaginable : « Nous avons donc suivi les tracés sur la carte, et je me suis appliqué à faire bien saisir à mon interlocuteur les desiderata de notre Ministère de la Guerre 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. »<sup>260</sup>

Du côté belge, une note rapide, sans doute de Léon Arendt, dresse un compte-rendu de la rencontre. Déjà un point d'interrogation accompagne les termes « points à déterminer [d'un commun accord] » tant ils semblent aberrants ; mais le Ministre et le directeur des affaires politiques doivent se revoir pour discuter plus longuement de l'entrevue.<sup>261</sup> La note du 15 juin 1907 laisse par contre transparaître tout l'étonnement, pour ne pas dire l'effroi que suscita rue de la Loi la démarche du Comte d'Ormesson :

*« La démarche faite par le Comte d'Ormesson le 3 juin est à ma connaissance sans précédent. (...) Cette fois le Ministre de France va plus loin et annonce sans détour que le Ministre de la guerre de France a indiqué avec certains détails les mesures qui devraient être prises aussi bien en ce qui concerne la construction de la ligne de Louvain à Aix-la-Chapelle que sur les lignes qui traversent le Luxembourg. M. d'Ormesson a même parlé en termes plus ou moins précis, d'une entente à établir à cet égard avec le génie français. C'est une intervention directe au point de vue des*

---

<sup>259</sup> DDF, 2<sup>e</sup> série, t.X, Picquart (Ministre de la Guerre) à Pichon (Ministre des Affaires étrangères), Paris, 8 mai 1907, n°493, p.798.

<sup>260</sup> DDF, t.XI, 2<sup>e</sup> série, D'Ormesson (Bruxelles) à Pichon (Paris), 3 juin 1907, n° 11, p.21.

<sup>261</sup> IND, t.7, Note du MAEB, 31 mai 1907.

*intérêts français dans la défense militaire du pays. Cette immixtion insolite ne peut être admise par nous. C'est un premier pas dans une voie où (nous) ne pourrions nous engager sans courir de graves dangers, et sans sortir de la ligne de conduite que notre neutralité nous impose. Ce que la France demande, l'Allemagne pourrait le réclamer à son tour pour les lignes de pénétration qui vont de France en Belgique. Nous devons absolument sauvegarder notre liberté d'action dans l'exécution des moyens que nous avons à prendre pour défendre le pays. »*<sup>262</sup>

La note donne ensuite des consignes précises afin que le Ministre Davignon évite à l'avenir de se laisser emmener aussi loin par l'ambassadeur français. S'il est interrogé par ce dernier, le Ministre des Affaires étrangères ne peut faire une autre réponse que celle de son prédécesseur (notamment en se basant sur la lettre du Ministre de la Guerre que le Baron de Favereau avait lue le 24 juin 1905 à M. Gérard.) La réponse doit être nette mais elle ne doit pas non plus vexer le représentant français et il faut absolument éviter tout ce qui pourrait transformer la démarche française en incident diplomatique. Il faut empêcher en tout cas que la réponse ne provoque une réplique du côté français et le maintien des exigences produites une première fois.<sup>263</sup>

M. Davignon prend le 29 juin 1907 l'initiative d'aller trouver le Comte d'Ormesson afin de continuer leur conversation du 31 mai. Il applique à la lettre les recommandations de la note du 15 juin. Il conteste d'abord la valeur stratégique et offensive du camp allemand d'Elsenborn de même que le tronçon Stavelot-Malmédy et il affirme en termes généraux que la Belgique prendrait toutes les mesures voulues pour que les voies ferrées qui constituent des voies de pénétration sur son territoire, celle de Stavelot-Malmédy comme toutes les autres, soient établies au point de vue militaire de façon à faire face à toutes les nécessités. En ce qui concerne la ligne Louvain-Visé-Herbesthal, le Ministre a confirmé que toutes les précautions seraient prises pour qu'elle ne facilite pas l'entrée d'une troupe ennemies.<sup>264</sup> Dans le compte-rendu de l'entrevue, le Comte d'Ormesson note qu'il a jugé les considérations du Ministre belge « vagues » et « ne précisant rien quant aux voies et moyens ».<sup>265</sup> Il note également qu'il faut abandonner l'idée de se concerter avec la Belgique sur les interruptions à établir sur les voies ferrées car Davignon lui aurait répondu que si de telles dispositions étaient prises avec la France, l'Allemagne serait en droit de prétendre également intervenir dans des conditions

---

<sup>262</sup> *IND*, t.7, Note du MAEB, 15 juin 1907.

<sup>263</sup> *Ibidem*.

<sup>264</sup> *DDF*, t.XI, 2<sup>e</sup> série, D'Ormesson (Bruxelles) à Pichon (Paris), 30 juin 1907, n°58, pp.101-102 et *IND*, Note du Ministre des Affaires étrangères, 29 juin 1907

<sup>265</sup> *DDF*, t.XI, 2<sup>e</sup> série, D'Ormesson (Bruxelles) à Pichon (Paris), 30 juin 1907, n°58, pp.102.

analogues. Suite à ces propos, le Ministre de France déduit que la France ne saura rien obtenir de plus que les assurances vagues du « Gouvernement royal. »<sup>266</sup>

La fin de l'entrevue donne lieu à des versions un peu différentes de la part des deux protagonistes. Dans sa lettre transmise à Paris, le Comte d'Ormesson est très bref, il note qu'il a répondu à Monsieur Davignon que ses propos ne correspondaient pas tout à fait au point de vue de l'administration militaire française et qu'il réservait les appréciations ultérieures de celle-ci. M. Davignon note pour sa part qu'une fois ses assurances données, le Comte d'Ormesson est revenu à la charge et a insisté pour savoir si des interruptions seraient placées et à quel endroit sur les lignes. Notre Ministre a alors répliqué qu'il ne pouvait formuler que des considérations générales. Au moment où Davignon allait prendre congé, le Comte d'Ormesson a repris à nouveau le dossier de la question et a parcouru devant notre Ministre la lettre de M. Pichon. Celui-ci a alors compris que la lettre donnait pour instructions à l'ambassadeur français de soulever la question au point de vue des devoirs de la neutralité belge. M. Davignon remarqua aussi la communication du génie militaire français jointe à la lettre et réclamant des interruptions à établir sur les lignes visées à des points à concerter entre les administrations militaires belge et française. « Le Comte d'Ormesson en lisant ces mots n'a pu s'empêcher de remarquer lui-même que cette suggestion dépassait ce que pouvait comporter une communication diplomatique. (souligné par nous.)»<sup>267</sup>

Dans sa lettre du 30 juin 1907 retraçant l'entrevue, le Comte d'Ormesson, s'il passe sur ce détail compromettant, avait cependant averti Paris que cette fois-ci le Gouvernement belge comptait bien faire aboutir la question au cours de la présente session. Il fallait donc agir vite. A Paris, on envisage donc une nouvelle démarche, peut-être écrite. Le Comte d'Ormesson ne peut cacher que celle-ci serait délicate car « la Belgique est ombrageuse et fière ».<sup>268</sup> Une note du Ministère des Affaires étrangères au Ministère de la Guerre en date du 13 août, alors que la convention vient juste d'être votée par les Chambres, montre que le Quai d'Orsay prend désormais conscience du caractère incongru de la démarche qui pourrait susciter une intervention similaire de la part de l'Allemagne. Pour la ligne Aix-la-Chapelle-

---

<sup>266</sup> *Ibidem.*

<sup>267</sup> IND, Note du Ministre des Affaires étrangères, 29 juin 1907

<sup>268</sup> Quai d'Orsay, NS 14, D'Ormesson (Bruxelles) à Pichon (Paris), 2 août 1907. Cité d'après BITSCH (M.-T.), *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.

Louvain, il place alors toutes ses espérances dans l'adoption du projet du Commandant Fontaine, permettant de faire passer la ligne par la position fortifiée de Liège.<sup>269</sup>

### **3) 1907-1914 : Les relations diplomatiques laissent la place aux renseignements stratégiques**

Une fois la convention définitivement adoptée par les Chambres belges, les démarches diplomatiques disparaissent automatiquement. L'attaché militaire Siben en poste de 1903 à 1909 semble se désintéresser de la question depuis son dernier rapport d'octobre 1904 et ses envois traitent surtout des débats concernant les fortifications d'Anvers et la question du service personnel.<sup>270</sup> L'intérêt du Ministère de la Guerre pour nos voies ferrées ne s'éteint pourtant jamais complètement et les études multiples du capitaine Duruy sur notre réseau ferroviaire dans le Luxembourg belge contribueront à l'entretenir de 1909 à 1912. Les rapports du Capitaine Duruy sur la question sont assez nombreux. Nous ne pouvons les analyser tous au risque de rallonger singulièrement cet exposé. Un premier point important doit être signalé. Presque aucune de ces notes ne figurent dans la « Correspondance générale » conservant chronologiquement au SHAT les rapports des attachés militaires. En réalité la plupart ont été reclassés ailleurs, toujours dans les « dossiers Belgique » mais parmi d'autres informations spécialement consacrées aux chemins de fer. Ce classement est un fait digne d'être remarqué car cela signifie que l'on accordait quelque intérêt aux rapports de l'attaché militaire Duruy sur la question au point de les classer « à part ». Une étude un peu trop rapide des archives conduirait vite le chercheur à passer à côté.<sup>271</sup>

Un autre détail instructif est la personnalité de l'attaché militaire. Les rapports qu'il envoie témoignent d'une grande rigueur. Contrairement à ses prédécesseurs qui se contentaient de croquis rapidement dessinés, Duruy accompagne généralement ses rapports de grandes cartes vierges dont il possède visiblement un lot et sur lesquelles il rajoute les éléments qu'il veut illustrer ; quant à ses croquis, ils sont très souvent patiemment travaillés. Ses rapports sont aussi beaucoup plus nombreux que ceux du Colonel Siben. L'historien

---

<sup>269</sup> DDF, t.XI, 2<sup>e</sup> série, Pichon (Ministre Affaires étrangères) à Picquart (Ministre de la Guerre), Paris, 13 août 1907, n° 129, pp.218-220.

<sup>270</sup> DUCHESNE (A.), *L'armée et la politique militaire belges de 1871 à 1920 jugées par les attachés militaires de France à Bruxelles*, dans *Revue belge de philologie et d'histoire*, XL, 1962, pp.1102-1109.

<sup>271</sup> Ces études se trouvent essentiellement dans les cartons 7N 1165 Renseignements sur la Belgique : dossier « Chemins de fer. » et 7N 1168. Ce carton contient différentes études réalisées par des officiers d'Etat-major sur la Belgique au point de vue militaire : attitude en cas de violation de la neutralité, fortifications, chemins de fer, etc.

belge Duchesne qui a parcouru les rapports des attachés militaires français dit d'ailleurs de lui : « Avec Louis-Marie-Eugène-Victor Duruy, successeur du colonel Siben à la légation de France à Bruxelles, un officier d'une classe nettement supérieure y arriva en mai 1909. »<sup>272</sup>

Nous nous attarderons ici sur trois documents écrits par Duruy. Le premier est une « Etude de ravitaillement à travers la Belgique méridionale » rédigée le 20 novembre 1908.<sup>273</sup> Le deuxième est une suite de cette étude.<sup>274</sup> Ce deuxième document est accompagné d'un croquis très précis figurant les voies de ravitaillement qu'une armée allemande aurait à sa disposition en passant par la Belgique.<sup>275</sup> Le troisième document est un compte-rendu d'une reconnaissance effectuée par le Capitaine Duruy pour le Deuxième Bureau du 3 au 6 mars 1909.<sup>276</sup> Le dernier rapport a été transmis directement au Généralissime de Lacroix qui s'intéressait particulièrement à la question, glanant à l'époque des renseignements pour justifier la création de son Plan XVI. Lorsque le Capitaine Duruy a rédigé ces documents, il n'était donc pas encore en Belgique puisqu'il n'est nommé attaché militaire qu'en mai 1909.<sup>277</sup> Cela prouve que le Capitaine Duruy s'intéressait déjà à notre territoire alors qu'il était en poste au Deuxième Bureau de l'Etat-major général à Paris, à la Section allemande. Cela prouve aussi que le Capitaine Duruy avait déjà effectué sur notre territoire des missions de renseignement. Rien d'étonnant en somme qu'on lui ait attribué le poste d'attaché militaire à Bruxelles. Les deux premiers rapports, comme leur nom l'indique, analysent donc les voies de ravitaillement dont disposeraient l'Allemagne en traversant le territoire belge. Il s'agit d'une étude très technique sur les rendements des différentes voies belges. Le capitaine Duruy arrive à la conclusion que trois lignes ferrées<sup>278</sup> relient le front Malmédy-Trèves au front Mézières-Longwy. Nous noterons qu'il constate que, une fois la jonction Malmédy-Stavelot effectuée, la première ligne de ravitaillement gagnera grandement en rapidité et en sécurité car elle s'éloignera de la position fortifiée de Liège. Nous retrouvons également dans cette note le grand intérêt suscité par la future ligne Bertrix-Muno-Messempre :

*« a) La première est presque partout à 2 voies. Actuellement encore, elle devrait être tracée d'Aix-la-Chapelle à Stavelot par Verviers et Spa. La construction, commencée cet automne, du tronçon Malmédy-Stavelot, permettra d'éviter aux trains de*

---

<sup>272</sup> DUCHESNE (A.), *op.cit.*, p.1110.

<sup>273</sup> SHAT 7N 1168, Etude de ravitaillement à travers la Belgique méridionale », 20 novembre 1908. Capitaine Duruy.

<sup>274</sup> SHAT 7N 1168, Note relative aux voies ferrées de la Belgique méridionale, 26 janvier 1909. Capitaine Duruy.

<sup>275</sup> Nous reproduisons ce croquis en Annexe n°15.

<sup>276</sup> SHAT 7N 1165, Rapport de reconnaissance (3-6 mars) du capitaine Duruy du 2<sup>e</sup> Bureau.

<sup>277</sup> DUCHESNE (A.), *op.cit.*, p.1111.

<sup>278</sup> Ces trois lignes sont illustrées en Annexe n° 15. Les numéros sont inversés sur le plan.

ravitaillement le passage dangereux de Pepinster, à douze kilomètres des forts de Liège, mais laissera subsister le second passage dangereux de Comblain (souligné par nous), à la même distance de ces forts. Le tracé actuel de la ligne n° 1 serait donc : Aix-la-Chapelle-Spa (2 voies)-Stavelot-Comblain-Melreux (1 voie)-Jemelle (2 voies)-Hastière (1 voie)-Mézières (2 voies). (...)

b) La ligne n° 2 est à une voie, de Lommersweiler à Montmédy par Bastogne, Libramont, Virton. Une seule section à 2 voies entre Libramont et Marbehan. Mais l'utilisation de la ligne à voie unique : Ulflingen-Ettelbrück-Bettingen-Autel-Athus-Virton permet de donner une 2<sup>e</sup> voie à la ligne n° 2 (...) Plus tard, au lieu d'aboutir à Montmédy, la ligne n° 2 pourra se diriger de Libramont par Bertrix, Muno, Messempéré, sur Carignan, lorsque, vers la fin de 1909, la ligne, à une voie normale, Bertrix-Muno-frontière française sera construite, avec prolongement ultérieur sur Messempéré.<sup>279</sup> (souligné par nous)

c) [Ligne n° 3 : Trèves-Wasserbillig-Luxembourg-Pétange-Longwy-Longuyon.] La ligne n° 3 sera, à la fin de 1908, entièrement à 2 voies. La section qui, à ce moment, restera à une voie (Luxembourg-Otringen), peut en effet être doublée par l'utilisation de la ligne à une voie normale Luxembourg-Ettelbrück-Wasserbillig. (...) »<sup>280</sup>

Le Capitaine Duruy est très attentif au nombre de voies. Les lignes à double voie sont évidemment plus intéressantes car elles permettent aux trains d'arriver sur le front remplis et de repartir vides directement dans l'autre sens, sans perte de rendement occasionnée par des horaires restrictifs. Particulièrement soucieux de ces détails, il va être amené dans sa reconnaissance du 3 au 6 mars sur notre territoire à formuler un bien curieux raisonnement. Ses voyages sur nos lignes lui ont permis de remarquer que la ligne Trois-Pont-Rivage (= Comblain), si elle est à une voie, est entièrement préparée pour une mise à deux voies.

« Le doublement de cette ligne (35 kilom.) pourrait être exécuté en 12 jours, si l'on suppose le matériel (ballast, traverses, voie) rendu à pied d'oeuvre ; cette durée pourrait être réduite à 6 jours, si le doublement est attaqué des deux côtés à la fois, par Trois-Pont et par Rivage. »<sup>281</sup>

Cette particularité le surprend car le cas est unique sur tout le réseau belge. La possibilité de doubler cette ligne dans le prolongement de la future jonction Malmédy-Stavelot renforce, selon Duruy, le caractère stratégique de la ligne belgo-allemande qui prend « une importance qu'elle n'aurait pas, s'il n'y avait qu'une voie entre Trois-Pont et Rivage. »<sup>282</sup>

C'est pourquoi, continue-t-il, ces mesures prises par la Belgique paraissent « **confirmer l'existence d'une entente germano-belge plusieurs fois signalée par certains**

<sup>279</sup> Le croquis en Annexe 15 figure bien les deux embranchements possibles.

<sup>280</sup> SHAT 7N 1168, Etude de ravitaillement à travers la Belgique méridionale », 20 novembre 1908. Capitaine Duruy.

<sup>281</sup> SHAT 7N 1165, Rapport de reconnaissance (3-6 mars) du capitaine Duruy du 2<sup>e</sup> Bureau.

<sup>282</sup> *Ibidem*.

**renseignements.** (...) »<sup>283</sup> Notre réseau ferroviaire était une nouvelle preuve de notre manque de loyauté ! Mais le Capitaine note cyniquement qu'après tout, il n'y a pas lieu de s'en inquiéter trop car **si elles ont été prises pour favoriser l'Allemagne, ces mesures peuvent aussi favoriser une offensive française par la Belgique méridionale.**<sup>284</sup>

Il est évident que le Capitaine Duruy n'était pas un novice et qu'il connaissait très bien toutes les questions militaires concernant notre territoire. Il ne lance donc pas son accusation à la légère comme d'autres attachés militaires particulièrement germanophobes. Toutefois, ces accusations de Duruy témoignent surtout de l'état d'esprit qui régnait alors au Deuxième Bureau français lorsqu'il s'agissait d'émettre un jugement sur ce que ferait la Belgique en cas de guerre franco-allemande. Duruy est toujours resté fermement convaincu qu'un en cas de guerre une partie importante de l'armée allemande passerait par la Belgique. Cependant, durant toute la durée de son séjour à Bruxelles, il conservera la conviction tenace que les Allemands n'iraient pas au-delà de la Meuse. Cette conception stratégique figure dans tous ses rapports sur le sujet. Début 1911, il eut l'occasion de s'en entretenir avec le Général anglais Wilson, sous-chef d'Etat-major anglais. Alors que celui-ci soutenait que l'armée allemande traverserait notre pays d'est en ouest, Duruy continua à soutenir son idée avec force, estimant comme suit le futur plan allemand : Les troupes entre Trèves et Thionville opéreraient un mouvement tournant assez court en plongeant directement sur Montmédy. Celles de Trèves iraient plus loin 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 sur le théâtre des opérations à cause de la trop grande distance à parcourir. Le Capitaine Duruy attribuait bien sûr à la jonction Stavelot-Malmédy une grande importance stratégique puisqu'elle venait confirmer ses théories. Cette ligne serait, dans ses conceptions, la plus septentrionale des lignes de ravitaillement de l'armée allemande.<sup>285</sup> Il y a tout lieu de croire que les rapports du Capitaine Duruy influencèrent fortement Joffre dans l'élaboration de son plan XVII, convaincu qu'il était lui aussi que les Allemands ne traverseraient pas la Meuse.

---

<sup>283</sup> *Ibidem.*

<sup>284</sup> *Ibidem.*

<sup>285</sup> SHAT 7N 1157, Duruy (Bruxelles) à Ministre de la Guerre (Paris), 27 janvier 1911.

Le Capitaine Génie, successeur du Capitaine Duruy à Bruxelles, clôture le bal des rapports sur la question des chemins de fer stratégiques à l'occasion de l'inauguration de la jonction Stavelot-Malmédy le 5 juin 1914<sup>286</sup>. Du côté du Ministère des Affaires étrangères belge, il semble que jusqu'au bout on n'ait pas accordé de crédit aux cris d'alarme des Français. Quelques jours avant l'inauguration, le 5 janvier 1914, de la ligne Stavelot-Malmédy, une note destinée à informer le Ministre disait encore :

« Nous savons que ce chemin de fer a été construit à la demande de la Belgique et nous savons aussi que les appréhensions des Français étaient feintes et destinées à représenter aux Belges le danger d'invasion venant du côté allemand.»<sup>287</sup>

---

<sup>286</sup> SHAT, 7N 1159, Lieutenant-colonel Génie (Bruxelles) à Ministère de la Guerre (Paris), 7 janvier 1914, n° 301b.

<sup>287</sup> *IND*, t.13, note du MAEB, 12 décembre 1913.

## B) Les intérêts militaires sous-jacents

Dans ce chapitre, nous tenterons de savoir si les renseignements sur la construction des chemins de fer dans l'Eifel allemand et finalement sur les projets de construction de nos deux lignes ont eu un impact sur la politique militaire française. Il convient avant d'aborder les rapports du services de renseignements français sur le sujet de retracer quelque peu les améliorations au réseau ferroviaire allemand à proximité de la frontière belge. Cela nous permettra d'y voir plus clair.<sup>288</sup>

### **1) Les chemins de fer de l'Eifel et les « lignes de pénétration » allemandes**

La situation géographique de la *Vennbahn* fait de cette ligne de chemin de fer une voie stratégique de première importance puisqu'elle longe la frontière belge sur toute sa longueur. Elle permet effectivement d'amener des troupes à moins d'une journée de marche de la Belgique. La *Vennbahn* fut décidée par le gouvernement prussien par la loi du 15 mai 1882. Le gouvernement autorisait l'établissement d'une voie ferrée de Prüm à Aix-la-Chapelle (Rothe Erde) via Montjoie. Une bifurcation était par ailleurs prévue vers Malmédy. La voie fut construite en plusieurs fois, tronçons par tronçons. Le dernier tronçon Saint-Vith-Bleiaf fut ouvert au trafic le 1<sup>er</sup> octobre 1888. La *Vennbahn* fut complétée par une antenne Lommersweiler-Trois-Vierges (Grand-Duché de Luxembourg) ouverte le 4 novembre 1889. « La *Vennbahn*, jusqu'alors considérée comme secondaire et d'intérêt local, devenait du jour au lendemain une grande ligne internationale ! On vit transiter par la *Vennbahn* du charbon et du coke du bassin rhénan vers Luxembourg et la Lorraine, dans le sens nord-sud, et dans le sens inverse, du minerai de fer français vers l'Allemagne. Dès 1890, on comptait entre Aix-la-

---

<sup>288</sup> Nous devons avertir le lecteur que les articles français ou anglais qui ont été publiés avant et dans l'immédiat après guerre comportent parfois des erreurs. Ainsi le livre très manichéen de M. Peschaud « Les chemins de fer allemands et la guerre » publié en 1927 se trompe plusieurs fois en se basant sur des articles publiés avant la guerre et note par exemple que la *Vennbahn* ne fut construite qu'en 1896, suite à l'établissement du camp d'Elsenborn en 1894. Pour l'élaboration de ce chapitre nous nous sommes servis essentiellement des articles de Roland Marganne dont la bibliographie est la plus fournie mais qui a hélas la manie de ne pas citer systématiquement ses sources. Nous avons recoupé ces informations avec les cartes de chemins de fer à notre disposition, surtout la carte du *Réseau allemand le long de la frontière belge*, publiée par l'Institut cartographique militaire en février 1913 (Voir Annexe n°11). Enfin nous avons utilisé avec prudence certains articles comme celui de DE MAREZ (Roland), *La Belgique et le Réseau ferré allemand dans L'Indépendance nationale*, 21 décembre 1911 ou *La Belgique militaire, Chemins de fer allemands et frontière belge*, 9 avril 1911, pp.394-395. Nous n'avons hélas pas pu consulter l'article de KEMP (Klaus), *Die Ahrthalbahnen.-* Freiburg im Breslau, 1983, recommandé par Roland Marganne et qui traite la question des voies de chemins de fer dans l'Eifel allemand. Néanmoins, M. Marganne a dû s'en servir abondamment pour rédiger ses articles. Ajoutons que seule la consultation des archives allemandes amènera un éclaircissement complet sur le sujet

Chapelle et Saint-Vith, journallement, dans chaque sens de circulation, 6 trains de voyageurs directs, 4 trains de voyageurs locaux et plus de 20 trains de marchandises. La ligne à voie unique fut rapidement saturée, à tel point que les exploitants durent se résoudre à accrocher des rames de wagons à marchandises aux trains de voyageurs afin de fluidifier le trafic. Celui-ci était devenu si difficile à écouler qu'une collision frontale eut lieu le 15 septembre 1889 entre Kalterherberg et Montjoie.»<sup>289</sup> Il fallut environ vingt ans pour que le gouvernement prussien se décide à effectuer les travaux de mise en double voie de ligne entre Aix-la-Chapelle et Prüm. Ceux-ci se terminèrent le 8 mai 1909, avec la mise en double voie de la section la plus difficile, Saint-Vith-Lommersweiler. Beaucoup d'articles de presse français ont affirmé à l'époque que le doublement de la *Vennbahn* traversant un paysage de landes et de marais avait été décidé uniquement pour des raisons stratégiques, vu la pauvreté de la région. Certes lors de ces travaux on en profita pour dimensionner plus largement les installations ferroviaires : allongement des quais dans les gares, des voies d'évitement, des faisceaux etc. Les considérations stratégiques n'étaient donc pas absentes mais comme nous venons de le voir, ce doublement répondait aussi à des impératifs économiques anciens.<sup>290</sup>

Plus à l'est avant la vallée du Rhin existait une autre ligne à double voie parallèle à notre frontière : la ligne Cologne-Trèves passant à Euskirchen-Jünkerath-Call-Gerolstein-Bitburg-Ehrang. Sur cette ligne, les services de renseignements français signalent dès avant 1905 la présence de plus en plus nombreuse de quais militaires.

Enfin une troisième dorsale nord-sud quoique s'orientant plus franchement du nord-ouest au sud-est est constituée par la ligne du Rhin comportant depuis longtemps des lignes à double voies sur ses deux rives entre les villes de Düsseldorf, Cologne, Bonn et Coblenze.

---

<sup>289</sup> MARGANNE (Roland), *Contribution à l'histoire de la Vennbahn*, dans *Trans-Fer* spécial n°1, Liège, GTF asbl, 1979, p.43.

<sup>290</sup> Juste avant la guerre, les Allemands souhaiteront également prolonger la *Vennbahn* le long de la frontière luxembourgeoise par une ligne Neuerburg-Irrel-Igel doublée un peu plus à l'Est par la ligne Gerolstein-Erdorf-Bittburg-Irrel. D'après le plan fourni dans PESCHAUD (Marcel), *Les chemins de fer allemands et la guerre* (voir Annexe n°12), il semble que la ligne Birrburg-Irrel ait été achevée en 1914 mais pas la ligne Neuerburg-Igel (A-t-elle jamais existé ?). Nous avons trouvé un commentaire de la construction de la ligne Bittburg-Irrel dans le courrier des lecteurs de *La Belgique militaire* : « J'ai l'honneur de vous adresser le résultat d'une découverte – si découverte il y a – d'une nouvelle ligne stratégique en construction vers le sud du Grand-Duché de Luxembourg. Sur la grande ligne Cologne-Trèves, à Erdorf, vient s'embrancher une petite ligne aboutissant en cul-de-sac, à Bitburg (chef-lieu de cercle). Depuis l'an dernier on travaille à prolonger la ligne Erdorf-Bitburg jusqu'à Irrel, vis-à-vis et à quelques kilomètres d'Echternach, pour aboutir par la ligne Prince-Henri à Wasserbilig, entre Trèves et Luxembourg, augmentant les moyens de transport qui ont pour base la grande voie ferrée Cologne-Trèves. » Dans *La Belgique militaire, Les chemins de fer de notre frontière est*, 17 septembre 1911, p.1019.

La création de la *Vennbahn* facilitait le transit par l'Eifel allemand mais ne créait pas encore spécialement les conditions idéales pour un transport massif des troupes vers la frontière car la ligne n'était finalement pas très bien reliée ni à la dorsale Cologne-Trèves par Euskirchen, ni à la ligne du Rhin. Ce qui alertera finalement les services de renseignements français et de nombreux publicistes militaires, à partir de 1907-1908, c'est la création ou l'amélioration (doublement des voies) de **nombreuses transversales reliant ces trois dorsales entre elles**. Comme le notait Roland De Marez dans son article de *l'Indépendance nationale* du 21 décembre 1911<sup>291</sup>, on comprenait bien économiquement l'existence de grandes voies de communication nord-sud pour relier le bassin houiller de la Rhur à la Sarre Lorraine mais on comprenait moins l'utilité de créer des transversales est-ouest comme la décision de les faire passer à deux voies et de les doter de quais de débarquement importants. En effet, ce type de maillage en « toile d'araignée » n'est particulièrement utile qu'en cas de guerre car il permet grâce aux transversales nord-sud de faire circuler les troupes le long des frontières ennemies et grâce aux lignes perpendiculaires de les amener le plus près possible de la frontière ou de les faire reculer en cas de retraite précipitée.<sup>292</sup> Comptabilisons à présent les transversales existantes avant la Première Guerre mondiale partant de l'axe rhénan Dusseldorf –Coblence et se dirigeant vers la Belgique. Du nord au sud nous avons :

1. La ligne à double voie Düsseldorf-Gladbach-Aix-la-Chapelle.
2. La ligne à double voie Düsseldorf-Düren-Aix-la-Chapelle. Signalons que les quatre sommets du losange Dusseldorf-Gladbach-Aachen-Düren sont encore reliés entre eux par des lignes à simple voie. Le centre du losange est le noeud ferroviaire de Jülich.<sup>293</sup> Une ligne à simple voie de Düren à Montjoie permet de relier la *Vennbahn* sans passer par Aachen.<sup>294</sup>
3. La ligne à double voie Cologne-Düren-Aix-la-Chapelle, la plus connue car prolongeant notre ligne Bruxelles-Liège-Aix-la-Chapelle.
4. La ligne à une voie reliant Bonn sur le Rhin à Euskirchen.

---

<sup>291</sup> DE MAREZ (Roland), *La Belgique et le Réseau ferré allemand* dans *L'Indépendance nationale*, 21 décembre 1911

<sup>292</sup> Le capitaine Eugène préconisait ce type de maillage en Belgique pour une utilisation militaire de notre réseau ferroviaire. EUGENE (J.-B.) (Capitaine en premier du Génie, chevalier de l'ordre de Léopold), *Etudes sur les chemins de fer et télégraphes électriques considérés au point de vue de la défense du territoire.*- Anvers, J.-E. Buschmann, 1874, 2 t., 347 p. et 329 p.

<sup>293</sup> Noeud ferroviaire mis en évidence dans le rapport Delvaux qui cite le général Ducarne. *Documents Parlementaires, Chambre des Représentants*, n° 97, 30 mars 1904, p.373.

<sup>294</sup> Sur la carte éditée par l'Institut cartographique militaire en février 1913, elle est indiquée comme ligne en construction.

5. La ligne à double voie Remagen-Dompelfed<sup>295</sup> - Blankenheim (ou Hillesheim plus au sud)- Jünkerath-Weywertz. Les travaux furent entrepris à partir d'avril 1907 et la ligne est ouverte au trafic régulier le 1<sup>er</sup> juillet 1912.<sup>296</sup>
6. La ligne d'abord à simple voie puis à double voie Andernach-Mayen-Daun-Gerolstein-Pronsfeld-Lommersweiler. Les travaux de doublement commencent à partir de 1910.<sup>297</sup> La ligne comportait un inconvénient sérieux, le passage en gare de Lommersweiler coincée dans l'étroite vallée de la Braunlauf nécessitait en provenance de Gerolstein un rebroussement bien gênant mais indispensable qui ralentissait considérablement le trafic.<sup>298</sup>
7. Enfin partant vers le sud-ouest en direction de Luxembourg, la ligne à double voie Coblenze-Cochem-Trèves-Wasserbillig. Cette ligne a vu le nombre de ses quais militaires considérablement augmenté à partir de 1904.<sup>299</sup> La ligne 6 et la ligne 7

<sup>295</sup> « Cette ligne longe l'Ahr (affluent du Rhin), (...) commence à Remagen-sur-Rhin, passe à Bodendorf, Neuenahr, Altenahr, Dumpelfeld, Adenau. On travaille en ce moment au dédoublement des voies. » dans *La Belgique militaire, Chemins de fer allemands et frontière belge*, 9 avril 1911, pp.394-395.

<sup>296</sup> « La ligne Jünkerath-Wévercé a été construite selon des normes inhabituelles pour l'époque : 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 de coïncidence avec la Vennbahn (une douzaine de voies de réception, couloirs sous-voies entre les cinq voies à quai, plaque tournante, prise d'eau...) » D'après MARGANNE (Roland), *Le Fagnard : histoire d'une ligne internationale : Trois-Pont-Jünkerath*. 2<sup>e</sup> édition augmentée, dans *Transfer hors série*, 2<sup>e</sup> édition augmentée, Liège, G.T.F., 1990, p.13.

Les articles de presse qui en parlent à l'époque sont unanimes pour dire que cette ligne a un but essentiellement stratégique. « Il y a, enfin, la grande ligne nouvelle, à double voie, qui va relier le Rhin à la frontière belge et dont l'importance stratégique est considérable – beaucoup plus considérable que celle du fameux camp d'Elsenborn dont on a tant parlé. Cette ligne part de Remagen, sur le Rhin, remonte la vallée de l'Ahr, coupe presque en angle droit la ligne Cologne-Trèves, se dirige sur Butgenbach et aboutit sur la ligne Aix-la-Chapelle-Luxembourg à Weywertz, qui deviendra très important au point de vue militaire. Cette ligne, traversant une région peu intéressante au point de vue économique, a un intérêt presque exclusivement militaire. Ce qui tend à le prouver, c'est que les frais de sa construction sont supportés jusqu'à concurrence de 80 p.c. par le budget d'Empire, ce qui lui enlève tout caractère purement régional. Elle pourra être ouverte au début de 1912, et la presse allemande a fait connaître récemment le projet de la construction d'un nouveau pont sur le Rhin à Remagen, ce qui indique l'idée d'y faire aboutir une grande ligne venant de l'Allemagne centrale. Quand on analyse attentivement la carte, on se rend immédiatement compte de l'importance militaire extraordinaire de cette ligne : quand elle sera définitivement outillée, elle permettra la concentration facile de deux ou trois corps d'armée dans la région de Montjoie, Malmédy et Weywertz, concentration qui pourrait avoir pour objectif Stavelot, Trois-Ponts, Verviers, Liège, toute la région entre la lisière nord de la forêt des Ardennes et la Meuse entre Liège et Namur. Il est d'ailleurs à remarquer que cette grande ligne nouvelle a un embranchement à double voie vers Gerolstein, de manière à ce que les troupes puissent être dirigées vers ce point. Au surplus, au cours de cette année, de grands quais militaires ont été établis dans la région de Gerolstein-Jünkerath-Hellesheim. » Cité d'après DE MAREZ (Roland), *La Belgique et le Réseau ferré allemand* dans *L'Indépendance nationale*, 21 décembre 1911.

<sup>297</sup> En décembre 1911, selon Roland DE MAREZ, *op.cit*, la ligne est en voie de dédoublement depuis 1910 entre Gerolstein et Lommersweiler et la presse allemande annonce le dédoublement de la ligne entre Gerolstein et Coblenze. Il signale également la présence de quais de débarquement à Bleiaf (1907), Prüm et Pronsfeld (récemment installés).

<sup>298</sup> MARGANNE (Roland), *Les lignes dites « de guerre » (Born-Vielsalm ; Gouvy-Saint-Vith ; Saint-Vith-Losheim)*, dans *Trans-Fer spécial n° 3*, Liège, GTF asbl, 1985, p.51.

<sup>299</sup> « Sur la ligne de la Moselle, de Coblenze à Trèves et Luxembourg, de grands quais militaires ont été établis aux environs de Trèves. Chose à noter : sur la partie de cette ligne qui longe la frontière luxembourgeoise, entre

sont reliées entre elles par une extension de construction récente, la ligne Daun-Wittlich.<sup>300</sup>

La carte éditée par l'*Institut cartographique militaire* en février 1913 que nous avons placée dans nos annexes (n° 11) indique encore d'autres voies en projet destinées à relier ces perpendiculaires entre elles. Les lignes de chemins de fer de la rive gauche du Rhin disposent en outre de meilleures communications avec la rive droite et le centre de l'Allemagne grâce à la construction de **nouveaux ponts ferroviaires** à partir de 1908 : 2 ponts à Cologne, un pont à Düsseldorf et un pont plus au nord à Ruhrort. Ces ponts, achevés en 1911, permettent ainsi à quatre nouvelles lignes à double voies de franchir le Rhin à hauteur du pays de Liège et du Limbourg hollandais.<sup>301</sup> Afin de relier la ligne de l'Ahr au centre de l'Allemagne, il est question de construire un pont pour railway sur le Rhin entre Kripp (rive gauche) et Linz (rive droite).<sup>302</sup> Il s'agit du fameux pont de Remagen dont la construction n'est pas pour tout de suite.

Finalement en 1914, l'Allemagne dispose de cinq lignes de pénétration vers le territoire belge, trois lignes directes et deux lignes indirectes par le Grand-Duché de Luxembourg.<sup>303</sup>

1. Une ligne à double voie partant d'Aachen-West et traversant la frontière à hauteur de Gemmenich. Cette ligne se prolongeait en territoire belge par la ligne du Pays de Herve à simple voie<sup>304</sup> tandis qu'une rocade à Bleyberg (Plombières) longeait la frontière vers le sud et se rattachait à Welkenraedt à la deuxième ligne. Une autre « rocade » à hauteur de Battice permettait également de rejoindre Verviers et la ligne de la Vesdre.
2. Une deuxième ligne à double voie (la principale), dite « ligne de la Vesdre » partant de Aachen-Süd. Elle traversait la frontière à Herbesthal et rejoignait ensuite la vallée de la Vesdre à Dolhain pour se diriger vers Verviers puis Liège. A Pepinster, la ligne se rattachait avec la ligne à simple voie du Luxembourg Pepinster-Spa-

---

Trèves et Thionville, à la tête de chacun des ponts, sur la Moselle et sur la route qui débouche dans le Grand-Duché, de l'autre côté de la rivière, on trouve un quai militaire ». DE MAREZ (Roland), *op.cit.*

<sup>300</sup> PESCHAUD (Marcel), *Les chemins de fer allemands et la guerre*.- Paris, Charles-Lavauzelle, 1927, p.63.

<sup>301</sup> DE MAREZ (Roland), *op.cit.*

<sup>302</sup> *La Belgique militaire*, 9 avril 1911, pp.394-395.

<sup>303</sup> Voir Annexes n° 9, n° 11 et n° 12.

<sup>304</sup> Des projets en 1914 prévoyaient la pose d'une seconde voie. LEMAN (Général), *Rapport du général Leman sur la défense de Liège en août 14*. Publié avec une introduction et des notes par le commandant Goerges Hautecler.- Bruxelles, Académie royale de Belgique, Commission royale d'Histoire, 1960, p.55.

Stavelot-Gouvy-Trois-Vierges. Cette ligne était parsemée d'un nombre de tunnels considérables entre Vevriers et Liège et pouvait être facilement rendue inopérante en cas de guerre.

3. Une ligne à simple voie, la fameuse jonction Stavelot-Malmédy rattachant la *Vennbahn* à double voie depuis peu à la ligne du Luxembourg (à simple voie) Pepinster-Gouvy-Trois-Vierges. Elle était coupée par un tunnel en territoire belge juste à la sortie de Stavelot, le tunnel de Berziheid (miné).
4. La ligne Lommersweiler-Trois-Vierges rattachant la *Vennbahn* au réseau du Grand-Duché de Luxembourg puis à la Belgique par Gouvy. Cette ligne est aussi à simple voie et d'un profil très accidenté. Elle raccordait également la pointe nord du Grand-Duché de Luxembourg avec la ligne performante à double voie Remagen-Gerolstein-Dompelfeld-Bleialf-Lommersweiler.
5. La ligne Trèves-Wasserbilig-Luxembourg qui se prolonge en territoire belge soit au nord par Klein-Bettingen, Arlon et Marbehan, soit au sud par Athus et Virton. Ce dernier axe très méridional n'est pas à l'abri d'un « coup de main » français mais il donne l'avantage d'être parallèle à la française et de déboucher sur la ligne Longuyon-Montmédy.

La présence de nombreux ouvrages d'arts, le fait que certaines de ces lignes étaient à simple voie ou construites dans un relief très accidenté hypothéquaient sérieusement la possibilité d'un usage efficace en temps de guerre, ce qui explique la construction, une fois le territoire belge occupé de nouvelles lignes dites « de guerre. »<sup>305</sup> Pour être complet, il faut également mentionner le vicinal Eupen-Membach-Goé-Dolhain, premier vicinal à caractère « international » exploité à partir de 1897<sup>306</sup> et longeant la vallée de la Vesdre entre Eupen et Dolhain. Ce dernier pouvait difficilement être l'objet d'un usage militaire intensif. D'ailleurs, en 1917, les Allemands décidèrent de démonter la ligne entre Eupen et Membach pour utiliser les rails sur les lignes du front.<sup>307</sup>

---

<sup>305</sup> Saint-Vith-Gouvy et Born-Vielsalm et une ligne en projet jamais construite Saint-Vith-Losheim. D'après MARGANNE (Roland), *Les lignes dites « de guerre » (Born-Vielsalm ; Gouvy-Saint-Vith ; Saint-Vith-Losheim)*, dans *Trans-Fer spécial n° 3*, Liège, GTF asbl, 1985.

<sup>306</sup> Construit après de longues tractations avec le Ministère de la Guerre car la commission mixte des transports était d'abord opposée au projet. *Annales Parlementaires, Sénat*, 17 mars 1904, pp.249.

<sup>307</sup> LAMBOU (Marcel), *Histoire des transports publics à Eupen aux XIXe et XXe siècles*, dans MARGANNE (Roland) (dir.), *Liège-Cologne : Premier chemin de fer trans-européen*. Préface de J. Renard.- Liège, G.T.F. asbl, 1993, pp.163.

## 2) Le « Vengeur »

Déjà à plusieurs reprises, la possibilité d'un débordement d'une partie de l'armée allemande avait été étudiée par l'Etat-major français au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Dès l'achèvement de la ligne fortifiée dans l'est, le Général Séré de Rivières, estimant que le point faible de la défense de la France était désormais la Belgique, fit poser publiquement la question par un historien : Eugène Ténot dont il inspira le livre « Les nouvelles défenses de la France – La frontière 1870-1882 ». Dans cet ouvrage l'historien français soulignait déjà que la frontière est était désormais trop forte pour être abordée de front et que les Allemands chercheraient à porter leur coup décisif « par une grande armée, 12 corps d'armée sur 18 » lancée sur une ligne Liège-Namur-Laon se dirigeant sur Paris par la trouée de l'Oise. La neutralité ne reposant finalement que sur des conventions diplomatiques qui se révèlent souvent inefficaces.<sup>308</sup> Cette option ne fut cependant jamais considérée avec sérieux par le Troisième Bureau français jusqu'au début du 20<sup>e</sup> siècle. En 1891, le Conseil Supérieur de la Guerre prévoyait bien une « variante » permettant éventuellement de glisser une partie de la concentration plus au nord sans y croire d'avantage. En 1894, ce dernier n'admettait même plus cette variante d'un transport spécial en cas de violation de la neutralité belge. Il estimait que les Allemands ne pouvaient pénétrer en France à l'ouest de la Meuse, ou aborder la Meuse au nord de Stenay avant le dix-huitième jour. Or, la IV<sup>e</sup> Armée française, sur ces entrefaites, aurait eu largement le temps de se porter au devant de l'aile marchante sur un front Guise-Hirson-Rethel sur lequel elle se trouverait à partir du dixième jour, bien avant l'arrivée des troupes allemandes. Le schéma était clair pour l'Etat-major français : « Le meilleur moyen d'empêcher l'adversaire de pénétrer en Belgique, c'est d'être plus fort que lui sur la Moselle. »<sup>309</sup> Le Troisième Bureau se ralliait surtout à l'opinion du Général Saussier, qui, en 1889, de retour d'un voyage d'étude en Belgique, estimait que l'armée allemande chargée de faire diversion par la Belgique ne pourrait atteindre l'aile gauche des armées françaises qu'après que la question aurait été réglée dans l'est. « Dans tous les cas, la

---

<sup>308</sup> TENOT, *Les nouvelles défenses de la France*. 2 volumes : *La frontière* et *Les fortifications de Paris*. - Paris, 1882. (Cité à l'époque par Emile Banning dans son article sur la *défense de la Belgique au point de vue national et européen* et commenté à de nombreuses reprises dans *La Belgique militaire*. Ce livre avait fait forte impression en Belgique, on s'en doute.)

<sup>309</sup> GARROS (L.), *Préludes aux invasions de la Belgique*, dans *Revue historique de l'armée*, V-1, 1949, pp.21.

violation de la neutralité belge par l'Allemagne serait une faute dont il nous serait facile de profiter pour nous assurer la supériorité sur le théâtre décisif des opérations. »<sup>310</sup>

Nous ignorons si la construction de la *Vennbahn* à cette époque tracasse déjà le Deuxième Bureau français. Selon une note du Renseignement de décembre 1909, dressant un récapitulatif de la question en fonction de rapports précédents, la ligne avait été construite sans aucune intention stratégique :

*« En 1882 avait bien été construit, de Stolberg à Malmédy par Montjoie, un rameau à voie unique ; - en 1888-1889 avait bien été achevée la ligne Gerolstein-Weismes, où elle rejoignait le rameau précédent, et créée la section Lommersweiler-Ufligen (Trois Vierges), soudant ainsi le réseau prussien à celui du Luxembourg ; mais cette voie ferrée de Stolberg à Luxembourg n'était pas alors considérée comme devant avoir un caractère stratégique. Et si le gouvernement allemand ne restreignait pas, comme en 1887, la zone des débarquements au Sud de Metz ; si, par le doublement de la ligne Trèves-Thionville et par la construction de 4 nouveaux quais entre ces deux points, il avait étendu cette zone au nord de Thionville, par contre, il considérait Trèves comme la limite extrême des débarquements. (souligné dans le texte) »<sup>311</sup>*

C'est à partir de janvier 1904 que la France a commencé à se sentir directement menacée. C'est-à-dire juste au moment où la question des chemins de fer stratégiques défrayait la chronique en Belgique. Les 6 et 15 janvier 1904, le Deuxième Bureau avait reçu communication des cartes indiquant les emplacements de concentration occupés par les grandes unités de l'armée allemande, à la date, variable pour chacune d'elles où elles sont susceptibles d'entamer les opérations. Ces cartes étaient accompagnées d'un commentaire de l'agent qui les avait livrées. Les renseignements ainsi obtenus faisaient prévoir un mouvement débordant exécuté, à travers la Belgique, par une masse allemande, concentrée autour d'Aix-la-Chapelle. Le traître allemand affirmait agir par soif de revanche et il signait au bas de ses lettres « Le Vengeur ». La nature des renseignements fournis démontrait que ce dernier était sans doute un officier de l'armée allemande et il prétendait lui-même être attaché au Grand Etat-Major (il aurait produit des documents tendant à confirmer ce statut). Cependant, la manière dont se déroulaient les entrevues incita les agents des services de renseignements français à la plus grande prudence, comme du reste les historiens qui relatèrent le fait par la suite. En effet, le « Vengeur » donnant rendez-vous successivement à ses interlocuteurs dans des hôtels de Liège, Paris et Nice, emmaillotait complètement son

---

<sup>310</sup> *Ibidem* et PEDRONCINI (Guy), *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, pp.187.

<sup>311</sup> SHAT, 7N 672, Armée allemande : « Les Chemins de fer allemands à la fin de 1909 », pp.4-5.- décembre 1909. Capitaine Fournier. (Exemplaire n°4).

visage de sorte, que seule une moustache prussienne dépassait de cette masse de bandages comme s'il sortait d'une opération chirurgicale. En outre, le *Denkschrift* du Comte Von Schlieffen ne fut rédigé qu'entre décembre 1905 et février 1906. Les plans fournis ressemblent dans les grandes lignes au « Plan Schlieffen » mais ne sauraient être le plan lui-même comme l'affirma le diplomate Maurice Paléologue, révélateur de l'affaire.<sup>312</sup>

Malgré l'extrême réserve des services de renseignements français, l'affaire fut prise très au sérieux. Cas assez rare vu la « guerre des services », le Quai d'Orsay fut mis « au parfum ». Cela se passait le 25 avril 1904, Maurice Paléologue, à l'époque sous-directeur adjoint des affaires politiques au ministère des Affaires étrangères, se rendit chez le chef d'Etat-Major Général de l'Armée, le Général Pendézec, qui l'avait prié de passer à son cabinet pour lui parler de l'alliance russe. Après avoir abordé divers sujets, Pendézec étale devant son interlocuteur une grande carte figurant la Belgique, les provinces rhénanes, le nord et l'est de la France, après lui avoir recommandé la plus grande discrétion. Voici comment Paléologue résume l'exposé du Général :

*« Dans le cas d'un conflit avec la France, l'Allemagne réduirait à 6 corps d'armée sa couverture du côté russe ; elle en masserait 36 sur sa frontière occidentale, ou, plus exactement, la valeur de 36 corps, car il n'y aurait que 26 corps en première ligne, le reste se composant de divisions de réserve. Ces 26 corps seraient répartis en 4 armées. Leur distribution géographique serait la suivante : une armée de 9 corps et 2 armées de 4 corps dans la région de la Moselle et de la Sarre, avec la vallée de la Meurthe comme objectif. Cette dernière passerait par Liège, Namur, Charleroi, Maubeuge, d'où, par Guise, Noyon et Compiègne, elle marcherait droit sur Paris, tandis que les trois autres armées, opérant vers la Meurthe, retiendraient contre elles toutes nos forces du Nord-Est. »*<sup>313</sup>

Le 11 novembre 1904, au cours d'une nouvelle entrevue avec le Général, ce dernier lui révèle qu'un certain nombre d'indices matériels que le Service de renseignements français a recueillis dans la région de Crefeld, Cologne, Aix-la-Chapelle, Malmédy, Hellenthal et Saint-With s'adaptent exactement aux curieuses révélations du « Vengeur ».<sup>314</sup> Ces deuxièmes

---

<sup>312</sup> PALEOLOGUE (M.), *Un prélude à l'invasion de la Belgique. Le plan Schlieffen (1904)*.- Paris, 1932, 173 p. ; PORCH (Douglas), *Histoire des services secrets français*. T.1: *De l'Affaire Dreyfus à la fin de la Seconde guerre mondiale*.- Paris, Albin Michel, 1997, pp.66-67 ; DDF, t.IV, 2<sup>e</sup> série, Gérard (Bruxelles) à Delcassé (Paris), 19 janvier 1904, n° 200, pp.276-277, note de bas de page ; GARROS (L.), *Préludes aux invasions de la Belgique*, dans *Revue historique de l'armée*, V-1, 1949, pp.21-25.

<sup>313</sup> PALEOLOGUE (M.), *Un prélude à l'invasion de la Belgique. Le plan Schlieffen (1904)*.- Paris, 1932, pp.23-24.

<sup>314</sup> PALEOLOGUE (M.), *op.cit.*, p.99.

révélations correspondent effectivement avec les archives du Deuxième Bureau.<sup>315</sup> Pour vérifier la faisabilité des renseignements du « Vengeur », plusieurs études ont été réalisées afin de confronter les renseignements sur la concentration allemande à la réalité des faits. Ces études ont été transmises au Général Pendézec.<sup>316</sup> **La convention ferroviaire belgo-prussienne est signalée à plusieurs reprises parmi les analyses des auteurs de ces notes.**

La page de garde de la première étude ne spécifie pas si elle a été réalisée par le Deuxième Bureau mais comporte juste la mention « Ministère de la Guerre ». C'est sans doute la plus étrange des cinq notes car elle ne fait pas référence à un document des services de renseignements comme les notes suivantes mais à un « Plan de concentration n° 1. » A la lecture on constate pourtant qu'il s'agit bien des informations transmises par l'agent allemand. Les conclusions de la note sont diamétralement opposées à celles qui vont suivre :

*« Le Plan de concentration allemand n° I offre à nos Armées l'occasion inespérée d'une manoeuvre décisive à grands résultats en leur donnant la possibilité d'écraser isolément et d'une manière foudroyante l'aile gauche et le centre allemand. Il ne doit provoquer aucune modification à notre Plan actuel de concentration qui répond parfaitement par ses dispositions à l'exécution de cette manoeuvre. »<sup>317</sup>*

On voit cependant que ces déclarations n'ont pas convaincu ceux qui ont repris l'étude du dossier par la suite car elles sont accompagnées de point d'interrogation dans la marge ou de remarques du type : « Comment ? ». Autrement dit, comment comptez-vous contrer une telle

---

<sup>315</sup> Le Général Pendézec fait sans doute référence ici aux termes de la note du 13 août écrite par le Général André, Ministre de la Guerre, à destination du Conseil Supérieur de la Guerre dont nous parlons ci-dessous. Le Général André indique dans la note du 13 août que des reconnaissances ont bien été effectuées dans la région de l'Eifel pour vérifier les allégations du Vengeur. (DDF, t.V., 2<sup>e</sup> série, n° 308, 13 août 1904, pp.368-370.) Le résultat détaillé de ces reconnaissances avait été indiqué dans des notes du Deuxième Bureau du 12 avril et du 10 mai 1904.

<sup>316</sup> Première note au sujet du plan de concentration allemand n° 1, 29 janvier 1904 ; Note du 8 février 1904 au sujet des documents S.R. n° 2474 et n° 2500 relatifs à la concentration allemande ; Note du 8 mars sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande ; Note du 12 avril 1904 sur le document S.R. n°2474 relatif à la concentration allemande. Etude faite au niveau des transports ; Note du 10 mai 1904, suite de la note du 12 avril 1904 sur le document S.R. n°2474, dans SHAT 7N 1756 : Dossier sur les modifications à apporter au Plan de mobilisation XV. Nous avons retrouvé également dans ce dossier la note du Deuxième Bureau du 12 août 1903 sur la convention belgo-prussienne et une copie du rapport du Commandant Siben sur la région située entre Malmédy-Saint-Vith et la frontière française datant du 20 octobre 1904 intitulée : « Etude de la région du raccordement ferroviaire Malmédy-Stavelot ; une offensive allemande partant de cette région et se dirigeant vers Sedan ne rencontrerait aucun obstacle de la part de la Belgique, elle aurait son ravitaillement assuré par deux lignes de chemin de fer et un bon réseau routier. » Ce dernier document se trouve aussi dans le carton 7N 1155. Difficile de dire pourquoi ces documents ont été ajoutés aux études du Deuxième Bureau. Dans la note du 12 août 1903, le Deuxième bureau relativisait alors la jonction Stavelot-Malmédy. L'hypothèse la plus vraisemblable est que ces rapports aient été versés au dossier car à posteriori, ils venaient confirmer les informations du *Vengeur*. Une autre hypothèse envisageable pour le rapport d'octobre 1904 serait qu'un membre du Deuxième Bureau ait eu des contacts avec l'attaché militaire Siben lui faisant part des interrogations suscitées par les renseignements du *Vengeur*. Ce qui expliquerait que l'étude de l'attaché militaire ait été rédigée sous la forme d'un plaidoyer.

<sup>317</sup> SHAT 7N 1756, Première note au sujet du plan de concentration allemand n° 1, 29 janvier 1904

manoeuvre ? Dans le cadre de l'analyse du plan de concentration livré par le « Vengeur », l'auteur de la note est amené à étudier les chemins de fer belges qui serviraient à la manoeuvre. La note estime d'abord que les voies de chemins de fer des Ardennes, certes pour la plupart à une voie, sont suffisantes pour ravitailler plus de dix corps d'armée par jour. Elle cite alors les voies utilisables :

*« En ne faisant pas état de la grande ligne maîtrisée par Liège et Namur, la 1<sup>re</sup> Armée disposera des lignes Aix-la-Chapelle, Verviers, Pepinster, Spa, Trois-Ponts, Rivage, Marloie, Dinant et Cologne, Gerolstein, St-With, Trois-Vierges, Gouvy, Bastogne, Libramont, Bertrix. Ces lignes sont d'ailleurs reliées par plusieurs transversales, notamment par la ligne Namur, Arlon, Luxembourg, Trèves, qui donne un troisième débouché vers l'Allemagne, et la ligne Dinant, Bertrix, Virton, qui longe de très près notre propre frontière. »*<sup>318</sup>

La remarque qui suit prouve que la convention ferroviaire belgo-prussienne est encore bien présente dans les esprits à Paris. La légation française n'a-t-elle pas écrit il y a à peine dix jours que les accords passés entre les Gouvernements belge et allemand relatives aux lignes de Louvain à Aix-la-Chapelle et de Malmédy à Stavelot et les intentions prêtées au Gouvernement allemand en ce qui regarde le territoire de Moresnet témoignent du prix que le Gouvernement allemand attache à résoudre dans le sens le plus favorable à ses intérêts les questions territoriales et économiques de la frontière belgo-allemande.<sup>319</sup> Il n'est donc pas étonnant de trouver sous la plume de l'auteur de la première note les considérations suivantes :

*« Enfin, l'hypothèse d'un semblable mouvement donne une explication très naturelle de l'insistance avec laquelle les Allemands cherchent à obtenir une nouvelle jonction avec le réseau belge entre Malmédy et Stavelot. »*<sup>320</sup>

La deuxième étude en date du 8 février étudie les documents S.R. n° 2474 transmis le 6 janvier et S.R. n° 2500 transmis le 15 janvier. Il s'agit sans aucun doute possible des renseignements fournis par le « Vengeur » car elle stipule que les documents étudiés « consistent en cartes indiquant les emplacements de concentration occupés par les grandes unités de l'armée allemande. » Les conclusions de la note du 8 février sont mitigées. L'auteur pense que les documents transmis au Deuxième Bureau début janvier présentent un mélange de vrai et de faux. Néanmoins il témoigne du sérieux de l'affaire : « (...) les documents n° 2474 et 2500 doivent être rangés parmi les plus intéressants que le Deuxième Bureau ait eu à étudier dans ces dernières années. Qu'ils représentent le résultat

<sup>318</sup> SHAT 7N 1756, Première note au sujet du plan de concentration allemand n° 1, 29 janvier 1904

<sup>319</sup> DDF, t.IV, 2<sup>e</sup> série, Gérard (Bruxelles) à Delcassé (Paris), 19 janvier 1904, n° 200, pp.276-277.

<sup>320</sup> SHAT 7N 1756, Première note au sujet du plan de concentration allemand n° 1, 29 janvier 1904.

d'un simple travail d'étude fait au Grand Etat-Major, ou l'une des hypothèses de concentration qui ont pu être réellement et effectivement envisagées, ils méritent de retenir l'attention, même si leur authenticité ne pouvait pas être ultérieurement établie. »<sup>321</sup> Cette note du 8 février, parmi les arguments favorables à la crédibilité du « Vengeur », stipule également la convention ferroviaire belgo-prussienne :

*« (...) récemment, l'Allemagne a obtenu de la Belgique la construction d'un raccordement entre Stavelot et Malmédy, en compensation de la création d'une ligne directe de Louvain à Aix-la-Chapelle. L'intérêt qu'elle paraît avoir mis à exiger l'exécution de ce tronçon ferré, sans importance économique, semblerait indiquer qu'elle s'est préoccupée de s'assurer, au sud de Namur et de Liège, la possession d'une nouvelle et meilleure ligne de communication éventuelle à travers le Luxembourg belge (souligné par nous), indépendamment de celle qu'elle pourrait utiliser à travers le Grand Duché de Luxembourg. Appel de note : Lignes de communication à travers le Luxembourg belge : 1° Aix-la-Chapelle-Pepinster-Stavelot-Comblain-Jemelle-Houyet-Paliseul qui deviendrait Aix-la-Chapelle-Malmédy-Stavelot, etc. moins rapprochée de Liège ; 2° Gerolstein-Lengeler-Ulflingen-Gouvy-Bastogne-Neufchâteau- A travers le Grand Duché de Luxembourg : Trèves-Wasserbillig-Luxembourg-Arlon-Virton. »<sup>322</sup>*

La note suivante du 8 mars reste très vague et ne se prononce pas sur la région dans laquelle se développerait la manoeuvre allemande car il est impossible d'être catégorique sur ce point. Par contre elle remarque que les renseignements correspondent bien aux idées défendues par Von Bernhardt sur l'efficacité des manoeuvres enveloppantes.<sup>323</sup>

Enfin la note du 12 avril 1904 et celle qui la complète le 10 mai 1904 sont sans doute les plus instructives pour notre étude car elles étudient la question uniquement du point de vue des transports. L'objectif est toujours d'étudier la faisabilité des renseignements fournis mais cette fois-ci en les confrontant au réseau allemand. Le document confirme la possibilité d'utiliser Aix-la-Chapelle comme base de débarquement car les nombreuses installations commerciales de la cité de Charlemagne pourvoient amplement aux nécessités d'une telle opération. Le rapport est par contre plus mitigé pour les chemins de fer de l'Eifel. La *Vennbahn* à laquelle est rattachée la jonction Stavelot-Malmédy ne serait utilisée que pour débarquer des éléments appartenant aux divisions de cavalerie de couverture. Il s'agirait donc d'un usage limité car la voie est à simple voie quoique « elle dispose de la voie Lengeler-

---

<sup>321</sup> SHAT 7N1756, Note du 8 février 1904 au sujet des documents S.R. n° 2474 et n° 2500 relatifs à la concentration allemande.

<sup>322</sup> *Ibidem.*

<sup>323</sup> SHAT 7N 1756, Note du 8 mars sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande.

Gerolstein-Coblenz-rive gauche du Rhin, pour faire le renvoi du matériel vide. »<sup>324</sup> Une carte annexée montre que des troupes limitées seraient notamment débarquées à Waismes, ce qui est conforme aux renseignements fournis plus tard démontrant la construction de petits quais à Waismes et à Saint-With. Par contre la note du 12 avril est très sceptique sur l'utilisation de la ligne Euskirchen-Call-Jünkerath-Gerolstein que l'auteur de la note appelle « la ligne de l'Eifel ». Les documents fournis par le « Vengeur » suggèrent que sur cette ligne devraient débarquer quatre corps d'armée. L'auteur de la note en se basant soi-disant sur une reconnaissance récente du 14 mars 1904 déclare que les installations de cette ligne sont largement insuffisantes.<sup>325</sup> La note conclut que la plupart des informations du « Vengeur » semblent vraisemblables sauf pour cette ligne de l'Eifel et la conclusion n'hésite pas à affirmer que **cela pourrait mettre en jeu la crédibilité de l'ensemble des informations obtenues par le S.R. français début janvier**. Un autre argument déstabilisant les théories du « Vengeur » est que depuis deux ans les Allemands construisent une ligne Metz-Mayence, entièrement distincte de celles qui traversent Hombourg et Sarrebrück. On comprend mal pourquoi, s'ils méditaient réellement une forte concentration au nord, ils continueraient à dépenser leur crédit pour le réseau lorrain. Cet argument n'est pas anodin car il sera utilisé plus tard par les opposants à la thèse d'un passage de grande envergure par la Belgique.<sup>326</sup>

Tout change cependant avec la note la note du 10 mai 1904 qui tient compte des dernières reconnaissances faites sur le terrain.<sup>327</sup> Il semble que les derniers renseignements détenus sur cette ligne de l'Eifel étaient en réalité obsolètes et insuffisants, justifiant de nouvelles investigation du S.R. français. Ce qui veut dire qu'entre le 12 avril et le 10 mai, les agents des services secrets français ont dû parcourir cette ligne de long en large. Le 10 mai, le Deuxième Bureau est désormais en droit d'affirmer que les informations du « Vengeur » sont également valables pour cette ligne :

*« En somme, la ligne de l'Eifel présente 4 quais ou chantiers militaires, plus 14 chantiers très bons, d'Ehrang à Euskirchen. Ces ressources, renforcées par des garages intermédiaires, des postes pour machines de relais ou de secours, en font un instrument de transport et de débarquement excessivement puissant. Les 4 installations militaires capables de recevoir un train toutes les deux heures pourraient suffire, à elles seules, à assurer le débarquement des 40 trains qui constituent le*

---

<sup>324</sup> SHAT 7N 1756, Note du 12 avril 1904 sur le document S.R. n°2474 relatif à la concentration allemande.

<sup>325</sup> *Ibidem*.

<sup>326</sup> *Ibidem*.

<sup>327</sup> En réalité la note du 12 avril conservée dans les archives témoigne déjà par de nombreuses ratures des modifications qui ont dû être apportées à la note suite aux reconnaissances effectuées sur le terrain. Les ratures et autres additions sont à ce titre très instructives.

*rendement journalier réglementaire de la ligne. (...) L'exécution du projet de concentration qui y est indiqué est donc entièrement réalisable.»<sup>328</sup>*

L'auteur de la note est particulièrement affirmatif dans sa conclusion tant il a conscience de révolutionner les conceptions stratégiques françaises jusqu'alors en vigueur. Selon lui les mesures visant à réaliser ce plan de concentration allemand totalement inconnu des services français ont commencé vers 1897.<sup>329</sup>

*« On se trouve donc en présence de mesures d'exécution qui coïncident d'une manière frappante avec le projet contenu dans le document (...). On est en droit de conclure qu'il ne constitue pas seulement une étude, très vraisemblable, mais bien qu'il est copié sur un projet, réellement envisagé par le haut commandement allemand, et qui a été l'objet de mesures préparatoires nécessaires à son exécution. »<sup>330</sup>*

Une note du Deuxième Bureau sur les chemins de fer allemands rédigée en décembre 1909 résume ainsi toutes les informations pour la période 1897-1905 :

*« Période de 1897 à 1905 : (...) Extension en largeur entre Trèves et Gerolstein [de la zone de débarquement] :*

- 1. Quais nombreux : 5 quais entre Thionville et Trèves, 3 quais et plusieurs chantiers sur la basse Sarre, 7 quais sur la ligne de l'Eifel (souligné par nous), 3 quais et plusieurs chantiers sur la ligne de la Moselle.*
- 2. Amélioration de la région Ehrang-Karthaus, où se cotoient les deux courants de l'Eifel et de la basse Moselle.*
- 3. Commencement bien timide encore – du doublement de la Ligne Aix-la-Chapelle-Luxembourg, et création de plusieurs installations militaires, en particulier 2 petits quais à Weismes et St-With, et plusieurs chantiers utilisables pour les débarquements. (souligné par nous).*

*Par suite de ces travaux, le bassin de Trèves, autrefois muni seulement de quelques installations militaires, a été transformé en un atelier de débarquement d'une grande importance qui se trouve outillé de manière à pouvoir faire aboutir à proximité de la frontière luxembourgeoise 2 lignes de transport à rendement normal, venant de Cologne et Coblenz. »<sup>331</sup>*

Les considérations de la note sur les chemins de fer allemands de décembre 1909 étaient accompagnées d'une carte illustrant l'évolution de la politique ferroviaire allemande depuis 1870. Cette évolution était divisée en trois périodes : 1870-1887 ; 1887-1897 ; 1897-1905.

<sup>328</sup> SHAT, 7N 1756, Note du 10 mai 1904, suite de la note du 12 avril 1904 sur le document S.R. n°2474.

<sup>329</sup> Date qui sera reprise plus tard comme une date charnière dans la note sur les chemins de fer allemand rédigée par le 2<sup>e</sup> Bureau en décembre 1909.

<sup>330</sup> SHAT, 7N 1756, Note du 10 mai 1904, suite de la note du 12 avril 1904 sur le document S.R. n°2474.

<sup>331</sup> SHAT, 7N 672, Armée allemande : « Les Chemins de fer allemands à la fin de 1909 », décembre 1909, Capitaine Fournier. (Exemplaire n°4). Notons également que sur cette carte, la jonction Stavelot-Malmédy est bien mise en évidence tandis que l'autre jonction Saint-Vith-Trois-Vierges n'est même pas mentionnée. Notre interprétation est que la jonction préoccupe toujours beaucoup le Deuxième Bureau en 1909.

Nous y distinguons très bien au nord le dernier groupe des quais de débarquement construits à hauteur des frontières belge et luxembourgeoise juste avant 1905.<sup>332</sup>

Lors de l'entrevue du 11 novembre 1904 avec M. Paléologue, le Général Pendézec rajoute encore que le développement stratégique de la manoeuvre en direction de Liège serait sans doute facile et rapide. Il présume que les forces allemandes pourraient arriver sur la frontière du nord une dizaine de jours après avoir quitté Aix-la-Chapelle. Etant entendu que la petite armée belge, surprise par la brusquerie de l'attaque serait impuissante à les arrêter. Enfin le Général Pendézec regrette amèrement que le Plan XV de 1903 n'ait pas été modifié en conséquence. M. Paléologue note à ce propos qu'une « sourde et jalouse animosité » règnent entre le chef d'Etat-major Pendézec et le Généralissime Brugère.<sup>333</sup> Ce dernier admet tout au plus que les Allemands écorneraient le Luxembourg.<sup>334</sup>

Le 25 novembre 1904, à l'issue de la commission secrète des instructions de guerre, le Lieutenant-Colonel Holender, chef du Deuxième Bureau de l'Etat-major de l'armée, vient à nouveau trouver M. Paléologue de la part du Général Pendézec pour lui faire les révélations suivantes :

*« [Je vous livre ici] tout le détail des renseignements que notre service d'espionnage s'est procurés sur la concentration éventuelle de neuf corps d'armée allemands, au nord-ouest des provinces rhénanes. D'après les indices relevés, la « zone de concentration » serait approximativement jalonnée par Aix-la-Chapelle et Malmédy. L'invasion du territoire belge commencerait donc par deux attaques simultanées ayant pour objectif le passage de la Meuse, en aval et en amont de Liège. La première colonne d'attaque longeant la frontière du Limbourg hollandais, se porterait, par Aubel et par Visé, tandis que la deuxième colonne se porterait, par Stavelot et Huy, où les deux colonnes se réuniraient pour marcher conjointement sur Namur. »<sup>335</sup>*

---

<sup>332</sup> Nous annexons cette carte au présent travail. Annexe n°13. Les archives françaises sont en réalité assez mélangées et cette carte se trouve dans le dossier SHAT 7N 658.

<sup>333</sup> Jusqu'au milieu de l'année 1911, le haut commandement français était divisé. En temps de paix le Vice-Président du Conseil supérieur de la Guerre décidait de la stratégie et des plans de mobilisation. En temps de guerre il était Généralissime. Le Chef d'Etat-major qui dirigeait l'Etat-major général était en charge des opérations quotidiennes. Les deux fonctions étaient uniquement responsables devant le Ministre de la Guerre. Bref, Pendézec était tout simplement impuissant à modifier les considérations stratégiques motivant le Plan XV. La controverse survenue en 1911 entre le Général Michel et le Lieutenant-colonel de Grandmaison en pleine crise D'Agadir convainc le Ministre de la Guerre Messimy de la nécessité de réorganiser le haut commandement pour éviter ce type de rivalité dans les moments critiques. Il abolit donc le poste détenu par Michel (Généralissime mais ne détenant pas la direction des opérations) et assigna tous les pouvoirs à un nouveau chef de l'Etat-major général qui contrôlera tous les aspects de l'armée. Le Général Joffre eut « l'honneur » d'occuper le premier ce poste. TANNENBAUM (Jan Karl), *French estimates of German plans*, dans MAY (Ernest) (dir.), *Knowing one's enemies: Intelligence assessment before the two world war.*- Princeton University Press, New Jersey, 1984, p.164.

<sup>334</sup> PALEOLOGUE (M.), *Un prélude à l'invasion de la Belgique. Le plan Schlieffen (1904).*- Paris, 1932, pp.100-102.

<sup>335</sup> PALEOLOGUE (M.), *op.cit.*, pp.107-108.

Ces informations permettent de mieux comprendre l'obstination française à vouloir résoudre la question de la jonction Stavelot-Malmédy et Aix-la-Chapelle-Visé-Louvain. Nos deux lignes de chemin de fer correspondent exactement aux limites de la zone de concentration allemande telle qu'estimée par le Deuxième Bureau français si les renseignements du « Vengeur » s'avéraient exacts! En outre à plusieurs reprises les études de faisabilité ont « utilisé » la convention ferroviaire belgo-prussienne comme un argument allant dans le sens des révélations du « Vengeur ». Nous supposons que M. Paléologue prévenu, le Ministère des Affaires étrangères a été alors particulièrement attentif au règlement de la convention belgo-prussienne dans le sens des intérêts français.<sup>336</sup>

### **3) Conséquences sur le plan de concentration français : La note du 13 août 1904**

Il faut cependant relativiser l'impact que les informations du Deuxième bureau ont eu sur le plan militaire au sein du Conseil Supérieur de la Guerre. Il semble que M. Paléologue ait été plus perméable aux révélations du « Vengeur » et aux explications du S.R. que les Généraux français composant l'instance de décision militaire suprême de la III<sup>e</sup> République. Toutes les notes<sup>337</sup> établies par le Deuxième Bureau vont en tout cas convaincre le Ministre de la Guerre, le Général André, de la nécessité d'apporter des modifications au Plan XV, se rangeant ainsi à l'avis du Chef de l'Etat-major général, le Général Pendézec lui aussi convaincu.<sup>338</sup> Tout ce travail opéré « en coulisses » pendant plusieurs mois aboutira finalement à la note du 13 août 1904 du Troisième Bureau de l'Etat-major de l'armée intitulée : « Note sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande ». Cette note est en réalité une étude sur la violation de la neutralité belge par l'Allemagne qui se divise en quatre parties :

1. Conditions probables d'invasion de la Belgique.
2. Examen des mouvements possibles des armées allemandes.

---

<sup>336</sup> Nous espérons qu'une analyse plus complète des archives du Quai d'Orsay nous permettra de trouver des documents plus précis confirmant un lien entre les indices transmis par le Deuxième Bureau et l'acharnement français à faire échouer la convention.

<sup>337</sup> Première note au sujet du plan de concentration allemand n° 1, 29 janvier 1904 ; Note du 8 février 1904 au sujet des documents S.R. n° 2474 et n° 2500 relatifs à la concentration allemande ; Note du 8 mars sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande ; Note du 12 avril 1904 sur le document S.R. n° 2474 relatif à la concentration allemande. Etude faite au niveau des transports ; Note du 10 mai 1904, suite de la note du 12 avril 1904 sur le document S.R. n°2474, dans SHAT 7N 1756 7N 1756 : Dossier sur les modifications à apporter au Plan de mobilisation XV.

<sup>338</sup> SHAT, 7N 1756. Général André à Général Dessirier, 13 août 1904.

3. Etudes antérieures sur les dispositions à prendre en cas de violation de la neutralité belge.
4. Situation générale dans le Plan XV ; étude des dispositions à prévoir.<sup>339</sup>

La note comporte également une introduction du Troisième Bureau intitulée « Exposé général des renseignements nouvellement obtenus sur la concentration allemande. »<sup>340</sup> Enfin, d'après le Capitaine Louis Garros, cette étude aurait été accompagnée d'une « Etude de la possibilité d'une offensive allemande par la Belgique » datée du 10 avril 1904, rédigée par le Deuxième Bureau de l'Etat-major général de l'Armée (section du Nord).<sup>341</sup> Nous avons bien retrouvé ce document dans les archives mais il est daté du **10 février 1904**. Les études sur le réseau ferré dans la région allemande n'en sont donc qu'à leurs balbutiements. Cette étude compte parmi les plus pessimistes sur la possibilité d'un passage par la Belgique et en tout cas sur ses chances de succès. Pour tourner l'aile gauche française, l'armée allemande aurait à traverser la Belgique dans la région du Luxembourg et de l'Ardenne, au sud de la ligne Charleroi-Namur-Liège :

*« Pays tourmenté, peu praticable, dénué de ressources. Rivières encaissées, vallées aux flancs abrupts, profondes déchirures dans les plateaux très boisés, rares passages en des points obligés, réseau de voies de communication à mailles moins serrées que dans les autres provinces. A l'intérieur de cette région déshéritée, la basse-Meuse française, de Mézières à Givet, s'avance comme un coin absolument infranchissable, rétrécissant en cet endroit la zone praticable à l'étranglement Givet-Namur qui n'a que 30 kilomètres à vol d'oiseau. »*<sup>342</sup>

N'ayant semble-t-il pas pris connaissance des remarques formulées dans les notes du 29 janvier et du 8 février, l'étude doute également de la valeur du réseau ferroviaire belge permettant à une armée allemande d'être ravitaillée :

*« Les chemins de fer n'offriraient aussi aux Allemands que des ressources fort limitées. Ils ne disposeraient en effet que des deux lignes : 1) Aix-la-Chapelle, Stavelot, Marche, Namur ; 2) St With, Bastogne, Rochefort, Dinant. Ces chemins de fer, presque partout à une seule voie, à tracé très contourné, n'ont qu'un faible débit et pourraient tout au plus servir aux ravitaillements en arrière du front de marche. Encore ce rôle serait-il limité par la disposition peu favorable du tracé par rapport aux itinéraires sur route des colonnes de marche. »*<sup>343</sup>

<sup>339</sup> La quatrième partie de cette étude a été publiée dans les documents diplomatiques français mais ceux-ci éludent les trois premières parties considérées comme trop techniques. *DDF*, t.V., 2<sup>e</sup> série, n° 308, 13 août 1904, pp.368-370. Pour la note complète il faut se reporter au carton du SHAT 7N 1756.

<sup>340</sup> Elle aussi publiée dans les *DDF*, t.V., 2<sup>e</sup> série, n° 308, 13 août 1904, pp.364-367.

<sup>341</sup> GARROS (L.), *Préludes aux invasions de la Belgique*, dans *Revue historique de l'armée*, V-1, 1949, p.24.

<sup>342</sup> SHAT 7N 1756, Etude de la possibilité d'une offensive allemande par la Belgique, 10 février 1904.

<sup>343</sup> *Ibidem*.

L'étude est à contrario très optimiste sur les possibilités de réaction française face à l'éventualité d'un passage allemand à travers la Belgique et jamais elle n'envisage que les colonnes allemandes pourraient traverser la ligne de la Meuse. L'auteur pense qu'il serait donc aisé à l'armée française d'occuper la position centrale de Dinant pour menacer les flancs des troupes allemandes. On pourrait aussi tirer un grand parti de la nature difficile du terrain à l'est de la Meuse en y créant de nombreuses chicanes pour retarder la progression d'une masse allemande à travers l'Ardenne belge. Bref, le Plan XV n'a pas besoin d'être modifié mais il faudrait juste prévoir un dispositif permettant d'occuper la position de Dinant.<sup>344</sup> Plusieurs considérations de cette étude seront encore répétées plus loin dans la note du 13 août 1904 analysant différents aspects de la violation du territoire belge. L'addition de cette étude à la note du 13 août 1904 est donc en définitive assez étonnante.

« L'exposé général des renseignements nouvellement obtenus sur la concentration allemande » est par contre beaucoup plus direct et semble contrebalancer les arguments contradictoires détachés dans le reste de l'étude. L'exposé met directement en parallèle les révélations du « Vengeur » avec « les lignes ferrées de la rive gauche du Rhin récemment construites ou en cours d'exécution et d'organisation, en particulier dans la région d'Aix-la-Chapelle »<sup>345</sup> et **lie d'emblée de jeu la question avec la convention ferroviaire germano-belge**. Le passage mérite d'être recopié entièrement :

*« La discussion qui vient d'être portée devant la Chambre belge au sujet du raccordement Malmédy-Stavelot, montre le haut intérêt que le Gouvernement allemand attache à la construction de cet embranchement qui, en cas de guerre avec la France, lui donne une nouvelle ligne de transport vers la Meuse ; elle confirme par conséquent la probabilité des projets d'invasion par le territoire belge que décèlent les travaux exécutés sur les voies ferrées de la rive gauche du Rhin. Ces premiers indices viennent précisément de recevoir une confirmation précise de renseignements nouveaux parvenus à l'Etat-major de l'armée sur la concentration éventuelle des armées allemandes. Ces renseignements proviennent d'une source qu'on a tout lieu de croire très documentée. Mais avant de leur accorder la moindre valeur, le chef d'Etat-major de l'armée a jugé nécessaire de les faire examiner dans tous les détails. 1° en les comparant aux données précédemment acquises sur la mobilisation allemande ; 2° en établissant, d'après les règles officielles usitées en Allemagne, le plan de transport des différentes unités des dispositifs communiqués. Le résultat de cette étude a montré que la formation des armées et la concentration indiquée étaient possibles si les lignes ferrées situées à l'Est et au Sud-Est d'Aix-la-Chapelle étaient munies de quais et de chantiers nécessaires. Une reconnaissance de ces lignes s'imposait. Elle vient d'être faite ; elle a permis de constater l'existence de moyens de*

---

<sup>344</sup> *Ibidem*.

<sup>345</sup> SHAT 7N 1756, « Note sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande », 13 août 1904. Voir aussi DDF, t.V., 2<sup>e</sup> série, n° 308, 13 août 1904, p.364.

*débarquement considérables, nouvellement créés ou encore en cours d'exécution sur des lignes et en des points qui n'ont pas de trafic commercial. C'est là, à n'en pas douter, un outillage militaire à mettre en action pour la concentration des armées. Dès lors les dispositifs communiqués peuvent être considérés comme possibles et jusqu'à un certain point vraisemblables tout au moins dans leur ensemble. »<sup>346</sup>*

La quatrième partie de la note du 13 août 1904 présente les avantages nouveaux acquis par l'armée allemande dans le cas de la violation de la neutralité belge. Et, « pour ne pas trop enfoncer le clou », en regard de ces conditions nouvelles signale les améliorations qui se sont produites à l'avantage de l'armée française pour résister à un pareil cas de figure. Parmi les avantages allemands, les chemins de fer de l'Eifel sont à nouveau signalés ainsi que des améliorations à prévoir dans les Ardennes belges et le Luxembourg. Ce passage est intéressant car un des arguments avancés contre le passage par le Luxembourg est justement la pauvreté des lignes de communication. Beaucoup de lignes de chemin de fer étant jusqu'à présent à une voie. Il met bien en lumière l'intérêt que les lignes belges du Luxembourg commencent à susciter dans les études militaires françaises. Cet intérêt va aller en grandissant à l'avenir, et il sera l'objet de nombreux rapports de l'attaché militaire Duruy, en poste à Bruxelles de 1909 à 1912. Les attachés militaires français verront à plusieurs reprises dans ces améliorations, la trace d'une politique habile et systématique de la part de l'Allemagne. Cet avis trouve un premier écho dans la note du 13 août 1904 :

*« Les communications dans les Ardennes belges, dans le Luxembourg, et dans la province rhénane se sont notablement améliorées et vont s'améliorer encore au profit des armées allemandes, (mainmise par les Allemands sur l'exploitation des chemins de fer du Luxembourg, voies ferrées Malmédy-Stavelot, Bertrix-Muno et Bouillon-Sedan en projet ou en cours d'exécution, création d'une nouvelle ligne de transport par Sarrebrück sur Metz, doublement de la ligne Liège-Aix-la-Chapelle...) (souligné par nous). »<sup>347</sup>*

En définitive, nous avons parmi les documents transmis au Conseil Supérieur de la Guerre un mélange de documents relativisant d'une part les informations du « Vengeur » au point de vue du passage sur le territoire belge mais, paradoxalement, insistant d'autre part sur le caractère réalisable du plan de concentration divulgué par le traître allemand, surtout du point de vue des derniers renseignements fournis sur le réseau ferroviaire belgo-allemand. A ce titre, il faut signaler un élément qui permet en partie d'expliquer le manque d'enthousiasme des Généraux du Conseil Supérieur de la Guerre, à côté bien sûr des « à priori » dont sont

---

<sup>346</sup> SHAT 7N 1756, « Note sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande », 13 août 1904. Voir aussi *DDF*, t.V., 2<sup>e</sup> série, n° 308, 13 août 1904, pp.364-365.

<sup>347</sup> SHAT 7N 1756, « Note sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande », 13 août 1904. Voir aussi *DDF*, t.V., 2<sup>e</sup> série, n° 308, 13 août 1904, pp.368.

imbus les gérontocrates français. La note transmise le 13 août 1904, comme il est de coutume au sein de la hiérarchie militaire pour gagner en efficacité, est un « digest » de tout ce qui a été dit précédemment. Bref, lorsqu'on lit toutes les études du Deuxième Bureau, on est enclin à abonder dans le sens de ce service. Par contre la dernière note rédigée par le Troisième Bureau à l'attention du Conseil Supérieur de la Guerre n'emporte pas directement l'adhésion, d'autant plus que l'élément important, à savoir l'amélioration des lignes de chemins de fer dans l'Eifel allemand est noyé dans un tas d'autres considérations sur la faisabilité d'un passage par la Belgique, elles mêmes appuyées par une étude du Deuxième Bureau datant du 10 février 1904. Ainsi la dernière étude du 10 mai, qui était la plus explicite et qui a sans doute contribué à emporter l'assentiment du Général André et du Général Pendézec, n'est pas intégrée au dossier transmis au Conseil Supérieur de la Guerre, même si le Troisième Bureau l'a résumé en introduction dans son « exposé général des renseignements nouvellement obtenus sur la concentration allemande ». Les conclusions de la note du 13 août 1904 témoignent bien de cette méthode propre aux stratèges indécis, ayant peur de choquer ou de mal faire, consistant à toujours opposer une opinion à une autre. Le front sera nettement élargi mais cela ne nécessite pas une modification en profondeur du plan XV:

*« Mais, en admettant cette hypothèse, on ne peut plus aujourd'hui comme autrefois supposer que les armées allemandes, en envahissant la Belgique borneront leur objectif à pénétrer en France soit par la trouée de Chimay, soit par la trouée de Stenay. Leurs I<sup>e</sup> et II<sup>e</sup> armées, présentant ensemble un total de plus de 13 corps d'armée, seront en mesure, en partant du front Liège-Trèves, d'aborder à la fois tout le front Chimay-Mézières-Stenay, vers le vingtième jour. Il ne s'agit donc plus de deux directions menaçantes à surveiller, mais d'un théâtre entier d'opérations à observer, de cent kilomètres de frontières à couvrir. D'ailleurs, comme en 1891, on est conduit à admettre que le gros des forces ennemies débouchera toujours sur le front Metz-Sarrebourg. L'étude sommaire qui vient d'être faite du nouveau plan de concentration allemand et des moyens dont nous disposerions pour y faire face, sans apporter des modifications importantes au Plan XV, (souligné par nous) montre qu'il est nécessaire de procéder à de nouvelles études plus détaillées en vue de préparer à l'avance l'organisation et la concentration éventuelle d'une armée du Nord. »<sup>348</sup>*

Le Troisième Bureau s'était déjà suffisamment « mouillé » et la balle était donc dans le camp du Conseil Supérieur de la Guerre. Les réponses des membres du Conseil Supérieur de la Guerre figurent au dossier. Une majorité écrasante des membres du Conseil est convaincue que les Allemands ne tenteront pas une attaque de flanc à travers la Belgique. Seul le Général Duchesne admet que le plan XV est mal adapté et estime qu'il faut remonter le flanc gauche et manoeuvrer par là. Selon lui il conviendrait de renoncer à l'offensive en Lorraine et

---

<sup>348</sup> SHAT 7N 1756, « Note sur des renseignements récents relatifs à la concentration allemande », 13 août 1904. Voir aussi DDF, t.V., 2<sup>e</sup> série, n° 308, 13 août 1904, pp.369-370.

d'adopter d'abord une concentration franchement en arrière, dont le centre de gravité serait reporté vers le Nord. Cela permettrait à la fois de riposter à une attaque par la Belgique si elle se produisait ou de déboucher vers l'est si elle n'avait pas lieu.<sup>349</sup> Le Général Négrier admet bien le « principe constant que lorsqu'un théâtre d'opérations se trouve appuyé à un territoire neutre, il est nécessaire de constituer de ce côté une armée d'observation pour le cas où l'ennemi viendrait à violer ce territoire. »<sup>350</sup> Mais il déclare dans le même temps partager la « manière de voir [du Troisième Bureau, exposée dans la note] sur la nécessité de ne faire aucun prélèvement sur le gros des forces actives dont la concentration est prévue dans l'est. »<sup>351</sup> La réponse du Général Brugère, vice-président du Conseil et Généralissime est pour sa part sans appel :

*« Je viens de lire la note du 13 août 1904 de l'Etat-Major général de l'Armée, dans laquelle on envisage différentes hypothèses plus ou moins probables sur le plan de concentration des armées allemandes, et par suite, sur le plan d'opérations qui doit en découler. J'estime que ces hypothèses doivent donner lieu à de simples études, études intéressantes, je le veux bien, comme celles qui ont été entreprises il y a quatre ans avant l'établissement du Plan XV sur d'autres hypothèses ou des hypothèses analogues, mais qu'on ne doit pas actuellement modifier le Plan XV qui, comme l'indique d'ailleurs la note précitée (souligné par nous.), donne les moyens de parer à toutes les éventualités.»<sup>352</sup>*

La note ayant finalement livré à ses détracteurs sur un plateau d'argent les armes qui présideraient à sa propre mort, l'affaire fut classée !

#### **4) Les suites de l'affaire : l'évolution timide de la doctrine française**

Il ne rentre pas dans le cadre de cette étude d'étudier en profondeur toutes les considérations qui ont présidé aux transformations de la doctrine française jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale. Il nous a cependant paru intéressant de mettre en perspective les points sur lesquels nous nous sommes attardés dans ce mémoire par un rapide résumé de la perception de la Belgique dans les plans français qui ont suivi.

---

<sup>349</sup> SHAT 7N 1756, Général Duchesne à Ministre de la Guerre, Etat-Major de l'armée, 3<sup>e</sup> Bureau, 8 octobre 1904.

<sup>350</sup> SHAT 7N 1756, Général Négrier à Ministre de la Guerre, Etat-Major de l'armée, 3<sup>e</sup> Bureau, 5 septembre 1904.

<sup>351</sup> *Ibidem.*

<sup>352</sup> SHAT 7N 1756, Général Brugère à Ministre de la Guerre, Etat-Major de l'Armée, 3<sup>e</sup> Bureau, 27 septembre 1904.

Malgré de nouveaux renseignements, les suites ne furent d'abord guère plus heureuses. Le 7 juin 1905, à la réunion du Conseil Supérieur de la Guerre, le Ministre en exercice, M. Berteaux, présidait. Il ne fut pas question de modifier le plan XV. Le Généralissime Brugère maintint ses positions. Il persistait à croire que le potentiel numérique des armées allemandes empêchait de leur part toute opération d'envergure à travers la Belgique.<sup>353</sup> Cependant, le généralissime Brugère décide de quand même faire étudier la question de son côté. Il accepte en juillet 1905 de constituer une armée de réserve sur la gauche de son dispositif. Son successeur, le Généralissime Hagron, décide quant à lui de former trois groupes de 4 divisions en réserve dans la perspective du plan XV bis.<sup>354</sup> Ces dispositions semblent être prises « au cas où », pour contenter sans doute aussi certaines opinions plus enclines à croire à un mouvement d'envergure à travers la Belgique.<sup>355</sup> Mais, le Général Brun, successeur du Général Pendézec à la tête de l'Etat-major général de l'armée début 1906, disait encore que « cette manoeuvre tournante, qui empiéterait nécessairement sur les deux rives de la Meuse, le déconcertait par son envergure extraordinaire. »<sup>356</sup> Comment expliquer un tel discrédit des informations transmises par le Deuxième Bureau auprès de Brugère et des autres. Sans doute songeaient-ils encore aux opinions du Général Saussier en 1889 : « Dans tous les cas la violation de la neutralité belge par l'Allemagne serait une faute dont il nous serait facile de profiter pour nous assurer la supériorité sur le théâtre décisif des opérations. » Un autre argument nous intéressant tout particulièrement concerne la politique des chemins de fer du Reich. A l'époque où sont opérées des améliorations dans l'Eifel allemand, des constructions massives ont lieu aussi dans la région Metz-Thionville. C'est pourquoi quelques voies ferrées conduisant d'Aix-la-Chapelle et Malmédy en Belgique n'étaient pas spécialement concluantes pour déterminer les opérations allemandes futures.<sup>357</sup>

---

<sup>353</sup> GARROS (L.), *Préludes aux invasions de la Belgique*, dans *Revue historique de l'armée*, V-1, 1949, p.23. Le fils du Général Brugère pour répondre aux accusations de Paléologue contre son père prétend que celui-ci aurait fait étudié secrètement une variante au plan XV. Dans *Revue des Deux-Mondes*, 15 novembre 1932. D'après GARROS (L.), *op.cit.*, p.29.

<sup>354</sup> PEDRONCINI (Guy), *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, pp.188.

<sup>355</sup> Pour citer un exemple parmi d'autres. Le lieutenant DE LANET publie en 1907 une étude sur la neutralité belge où il se prononce pour un passage d'une partie de l'armée Allemande par Liège en direction de l'Oise. Le livre est assez médiocre au point de vue des informations transmises mais il fait parler de lui. Il est notamment commenté dans le Supplément à *La Belgique militaire* du 14 juillet 1907 ; du 4 juin 1911, p.616.) DE LANET (Lieutenant du 18<sup>e</sup> chasseurs), *La neutralité de la Belgique en 1906*.- Paris, Lavauzelle, 1907. Le Général Langlois dans une série d'articles parus à l'époque sur la Belgique n'accordait pas grand prix, lui non plus, au respect de la neutralité belge par les Allemands. LANGLOIS (Hyppolyte) (Général), *La Belgique et la Hollande devant le pangermanisme*.- Paris, Berger-Levrault et Cie, 1906, carte.

<sup>356</sup> GARROS (L.), *Préludes aux invasions de la Belgique*, dans *Revue historique de l'armée*, V-1, 1949, p.23.

<sup>357</sup> TANNENBAUM (Jan Karl), *French estimates of German plans*, dans MAY (Ernest) (dir.), *Knowing one's enemies: Intelligence assessment before the two world war*.- Princeton University Press, New Jersey, 1984, p.155. Les notes du 8 février et celles du 12 avril 1904 avaient d'ailleurs soulevé cet argument comme étant un

En fin de compte, l'épisode du « Vengeur » n'était pas parvenu à faire évoluer les mentalités militaires françaises de manière décisive. Par contre, il stimula les recherches et les analyses du Renseignement et des attachés militaires concernant les constructions ferroviaires allemandes le long de la frontière belge, les principes du théoricien militaire Friedrich von Bernhardi et les manoeuvres annuelles outre-Rhin au cours desquelles les vertus du mouvement tournant l'emportaient sur celles de l'assaut frontal.<sup>358</sup> Les années 1906-1909 sont émaillées de rapports de renseignements sur les chemins de fer. Les rapports du Capitaine Duruy en sont le plus bel exemple. Cette masse d'information sur les lignes de ravitaillement en Belgique va contribuer à faire évoluer la doctrine stratégique française. Le Général Lacroix répond à la peur générée par ses rapports en introduisant un nouveau plan de concentration français, le Plan XVI. Même si ce plan gardait la majeure partie de l'armée française face à l'est et au nord-est, il reconnaissait la possibilité d'un mouvement allemand à travers l'est de la Belgique. C'est pourquoi plusieurs divisions françaises furent détachées dans la région située à l'est de Mézières, à la lisière des Ardennes belges. Pour protéger le flanc de cette force, Lacroix ordonna que l'on renforce l'artillerie de la forteresse de Maubeuge. Mais le Plan XVI n'était toujours pas basé sur la supposition d'un passage de l'armée allemande par la Belgique au-delà de la ligne de la Meuse.<sup>359</sup>

La seule tentative réelle visant à tenir compte dans le plan de concentration français d'une violation conséquente de notre territoire émane du Général Michel. Lors d'une rencontre avec le vice-président du Conseil Supérieur de la Guerre en juillet 1910, le Général Michel s'en prit aux thèses de l'attaché militaire français à Bruxelles. Selon lui le capitaine Duruy niait l'évidence. Si la Guerre venait, l'offensive allemande majeure traverserait la Belgique d'est en ouest. Les travaux ferroviaires allemands réalisés le long de la frontière belge indiquaient clairement que cette offensive était désormais réalisable. Dans la mesure où l'Allemagne devait avoir une victoire rapide, elle ne pouvait espérer l'obtenir en se confrontant massivement au secteur fortifié entre Belfort et Verdun ou en misant sur une

---

de ceux qui contredisaient le plus les informations du « Vengeur » : « Pourquoi construisent-ils à grands frais une nouvelle ligne de transport Mayence-Sarrebrück-Metz ? Pourquoi étudient-ils la création d'un tronçon nouveau d'Adamswiller à Sarrebourg ? Pourquoi font-ils de nouveaux travaux aux quais de la région de Haguenau ? ». Cité d'après SHAT 7N1756, Note du 8 février 1904 au sujet des documents S.R. n° 2474 et n° 2500 relatifs à la concentration allemande.

<sup>358</sup> PORCH (Douglas), *Histoire des services secrets français*. T.1: *De l'Affaire Dreyfus à la fin de la Seconde guerre mondiale*.- Paris, Albin Michel, 1997, p.67.

<sup>359</sup> TANNENBAUM (Jan Karl), *French estimates of German plans*, dans MAY (Ernest) (dir.), *op.cit.*, p.158.

simple traversée des montueuses forêts ardennaises.<sup>360</sup> Au début de 1911, Michel propose une nouvelle stratégie de défense pour contrer le plan allemand tant il est désormais convaincu du passage allemand par la Belgique. Le Général voulait diviser l'armée française en quatre groupes. Le plus important d'entre eux, 500.000 hommes, aurait été à Lille. Ces troupes auraient d'abord stoppé la principale offensive allemande en provenance de Belgique pour ensuite mener une puissante contre-offensive. Un second groupe de plus ou moins 300.000 hommes aurait été concentré entre Hirson et Rethel avec pour but d'arrêter une possible passage allemand par les Ardennes. Un troisième groupe de 300.000 hommes était chargé de protéger la frontière est et nord-est tandis qu'une réserve stratégique de 200.000 hommes aurait été concentrée à Paris. Le Lieutenant Colonel François de Grandmaison dirigeant les opérations au Troisième Bureau accueillit très mal les propositions de Michel. Si les Allemands se décidaient à attaquer en Alsace-Lorraine, plus de la moitié des troupes françaises arriveraient beaucoup trop tard sur le réel théâtre des opérations. La question était d'autant plus dérangeante qu'elle abordait le problème délicat des réserves fleurant bon les querelles politiques entre la gauche et la droite française. En effet, pour réaliser une manoeuvre enveloppante d'une si grande envergure, il était nécessaire que les Allemands utilisent leurs réserves en première ligne. Or rien ne prouvait qu'ils se risqueraient à une telle éventualité.<sup>361</sup>

Lorsque Joffre est finalement nommé Généralissime, il se range à l'avis de l'attaché militaire Duruy. Il est convaincu que les armées allemandes ne dépasseront pas la Meuse. Pour contrer l'aile gauche allemande traversant les Ardennes et contrôler la Meuse belge, il préconise au départ d'avancer préventivement sur Namur pour ensuite menacer les flancs de l'armée allemande. Lors d'une séance du Conseil Supérieur de la Défense nationale du 9 janvier 1912 où Joffre avait manifesté l'intérêt qu'il y avait à violer la neutralité belge, il avait accusé une première fois un refus par un vote unanime du Conseil. Dans la guerre moderne où les masses à manoeuvrer atteignent des proportions considérables, les quelques heures gagnées sur l'adversaire, l'« initiative tactique », pour reprendre les termes des manuels militaires, prennent une importance considérable dont Joffre n'était que trop conscient ; aussi le Général revint-il à la charge une deuxième fois, le 21 février 1912, après la formation du

---

<sup>360</sup> *Mémo du Général Michel*, 10 février 1911 et PERCIN (Général Alexandre), *Les Erreurs du Haut commandement*.- Paris, Albin Michel, 1920, pp.42-49. Cité d'après TANNENBAUM (Jan Karl), *French estimates of German plans*, dans MAY (Ernest) (dir.), *Knowing one's enemies: Intelligence assessment before the two world war*.- Princeton University Press, New Jersey, 1984, p.161.

<sup>361</sup> TANNENBAUM (Jan Karl), *op.cit.*, pp.161-163.

Gouvernement Poincaré, lors d'une séance secrète au Ministère des Affaires étrangères. Ce fut cette fois Poincaré qui mit tout son poids dans la balance pour s'opposer au plan XVII ainsi conçu, au nom de l'alliance avec l'Angleterre.<sup>362</sup> Le destin de l'armée française était désormais scellé.

---

<sup>362</sup> BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Thèse de doctorat (Sorbonne-Paris I-1992).- Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, pp.462-463 et PEDRONCINI (Guy), *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, pp.192-193

## Conclusion

Nous pouvons affirmer sans exagération au terme de cette étude qu'au début de ce siècle, le rail déchaînait littéralement les passions, qu'elles soient économiques, politiques ou militaires. Dans la campagne de presse et les discours des parlementaires que nous avons analysés, les considérations économiques découvertes auraient de quoi surprendre nos contemporains. Pour quelques kilomètres de rail, tous les acteurs politiques et économiques d'une région sont susceptibles d'être mobilisés. La hargne avec laquelle se battent les Liégeois et les Verviétois est ainsi à l'image des profits que les deux régions retirent de leur situation de « monopole » acquise en 1843 sur l'axe Escaut-Meuse-Rhin. Face à cette pression, le Gouvernement, malgré sa position dominante, est bien obligé de céder en 1912, reportant aux calendes grecques ses désirs de ligne internationale à grande vitesse avec l'Allemagne et laissant en partie l'occupant allemand réaliser seul à partir de décembre 1914 ce vieux projet économique. De part et d'autre on assiste en tout cas à des discours très engagés où les arguments peuvent parfois faire sourire. Mais, au delà de l'anecdote, les déclarations de Monsieur Buyl ou du Ministre Liebaert à la Chambre le 7 juillet 1903 arguant de la nécessité d'enchâsser le chemin de fer belge dans le réseau ferroviaire européen s'orientant désormais vers la Russie et les Indes ne sont-ils pas finalement le symbole de toute une époque. Une époque où, grâce aux liens économiques qu'il tissait entre des régions autrefois isolées, le rail était devenu un facteur de développement sans précédent. Et cela n'est pas seulement vrai à l'échelon international mais aussi à l'échelon local. Chaque commune, chaque bourgade souhaite désormais son chemin de fer au risque d'être marginalisée et évincée de « la route vers le progrès économique sur laquelle toute la nation est en marche. »

Symboles d'une époque révolue sont aussi ces longues séances des Chambres parlementaires où l'on discute avec passion du budget du Ministère des chemins de fer. Lorsqu'on dépouille les *Annales Parlementaires* belges, le constat est saisissant. Avec celui de la Guerre, le département des Chemins de fer est celui qui doit répondre au plus grand nombre de questions et d'interpellations, depuis la couleur de la salle d'attente de la gare de Welkenraedt jusqu'à des questions plus pointues sur l'adéquation d'une ligne de chemin de fer avec les intérêts de la défense nationale. A ce titre nous pensons avoir bien mis en évidence la collaboration étroite entre le département des Chemins de fer, celui de la Guerre et même celui des Affaires étrangères dans le domaine des nouvelles voies à construire,

surtout lorsqu'elles traversent des régions frontalières. La « mixité » de la commission civile et militaire des transports joue un rôle primordial tant la tension est forte en Belgique entre le pôle économique et le pôle militaire. Il n'est pas superflu de mentionner à ce sujet que le dépouillement des *Annales* nous ont procuré quelques surprises. Dans la mesure où en 1887, lors de la question des fortifications de la Meuse, l'autorité militaire s'était violemment confrontée aux intérêts économiques de la région liégeoise incarnés notamment par les protestations de M. Frère-Orban, nous nous attendions à un schéma identique pour la construction des lignes Louvain-Aix-la-Chapelle et Malmédy-Stavelot. Or, le schéma était ici complètement inversé. C'était au tour des autorités liégeoises et verviétoises d'utiliser l'argument militaire contre le Gouvernement et les avis de la commission mixte des transports, étrange renversement des rôles en vérité.

L'axe militaire de la campagne de propagande organisée contre les deux lignes occupe une place importante de notre travail de même que les tractations avec la France et l'analyse des archives militaires françaises. D'abord parce qu'il s'agit là de l'axe de prédilection de notre thèse de doctorat sur la géopolitique belge de 1839 à 1914. Ensuite parce que les cris adressés par la France à la Belgique résultaient essentiellement de pressions militaires émanant de l'Etat-major de l'armée. Peut-être en creusant un peu aurions-nous trouvé quelques lettres émanant de la « Compagnie des Chemins de fer de l'Est » ou du « Nord » français redoutant la concurrence d'un axe Ostende-Aix-la-Chapelle ? mais ces pressions, si elles existent, sont secondaires car, mis à part quelques articles de journaux critiquant l'impérialisme économique allemand visant à se rapprocher d'Anvers pour mieux contrôler notre métropole commerciale, nous n'avons trouvé, dans cette circonstance précise<sup>1</sup>, presque aucun document diplomatique français reprochant à la Belgique de vouloir développer son économie en faveur de l'Allemagne. Par contre la France n'hésite pas à insinuer à plus d'une reprise que la Belgique favorise ses intérêts commerciaux **en négligeant son statut de pays neutre**. A ce titre la question présente un certain intérêt dans l'analyse des relations internationales du XIX<sup>e</sup> – début XX<sup>e</sup> siècle. Nous avons démontré que les propos de l'attaché militaire et les renseignements du Deuxième Bureau suggèrent plus d'une fois que la Belgique **ne remplit pas totalement les obligations liées à sa neutralité** puisqu'elle amoindrit son caractère de « zone tampon » au détriment de la France ; ce qui justifie aux yeux de la France

---

<sup>1</sup> Il est évident que dans d'autres questions, la France est très remontée contre l'impérialisme économique allemand. Voir à ce sujet la thèse de BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Thèse de doctorat (Sorbonne-Paris I-1992).- Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, 574 p.

les démarches du Ministre de France à Bruxelles pour rappeler à l'ordre le Gouvernement belge, jusqu'à parfois friser l'incident diplomatique lorsque ce dernier propose de « définir de concert » quelles seraient les mesures adéquates pour prouver à la France que la neutralité est bien sauvegardée, autrement dit les mesures qui conviendraient aux intérêts militaires de l'Etat-major français. La Belgique rappellera discrètement<sup>2</sup> à sa voisine – qu'il ne faudrait du reste surtout pas froisser – que si les traités de 1839 le confinent à la neutralité, le pays n'en est pas moins entièrement souverain dans toutes les questions de défense nationale, c'est-à-dire qu'il décide seul de ce qu'il considère comme « adéquat » pour défendre sa neutralité. La question des chemins de fer stratégiques montre donc bien jusqu'où un puissant voisin était capable de s'immiscer pour orienter notre politique étrangère. Elle montre aussi la limite que le Ministère des Affaires étrangères belge se fixait dans l'acceptation des démarches diplomatiques de ses garants.

Parler des chemins de fer stratégiques entre la Belgique, la France et l'Allemagne nous a conduit à aborder l'épineux problème des préparatifs de guerre et de l'origine de la Première Guerre mondiale. Il ne nous appartient pas dans cette conclusion de trancher la question de la « préméditation allemande ». Cette polémique historique au long cours a fait couler beaucoup d'encre et continuera à en faire couler car elle n'est toujours pas tranchée. Par contre nous pouvons désormais analyser les faits d'un point de vue ferroviaire, tout en sachant que nous sommes limités ici par l'absence de dépouillement des archives allemandes qui sera l'objet de nos recherches ultérieures. Un fait est d'ores et déjà certain, l'Allemagne améliorerait son réseau dans l'Eifel non seulement en caressant des buts économiques mais aussi des buts militaires. La présence de gares démesurées à *Wévercé* ou dans des villages tels *Sourbrodt* dont le nom à lui seul évoque la pauvreté des Hautes Fagnes, la construction de quais de débarquement dans des localités secondaires comme Brandt, Raeren, Eupen, Waismes, Saint-Vith, etc. ou encore l'établissement de transversales destinées à faciliter le transit en provenance du Rhin telle la ligne *Jünkerath-Weywerts* (ou Bütgenbach) ne laissent aucun doute à ce sujet. Nous avons cependant vu que le doublement de la *Vennbahn* malgré les articles alarmistes et les considérations militaires françaises était tout à fait logique car il répondait également à des impératifs économiques. Admettons néanmoins que toutes ces

---

<sup>2</sup> Afin justement de ne pas provoquer d'incident diplomatique.

installations n'étaient pas seulement destinées au trafic des marchandises.<sup>3</sup> Il est indéniable que la construction de quais militaires et l'amélioration continuelle du réseau ferroviaire à la frontière belgo-allemande témoignent d'un intérêt allemand pour notre territoire qui n'est pas qu'économique.

Après coup, nous serions tentés d'affirmer que ces travaux constituent des indices évidents de l'intention allemande de violer la neutralité belge en cas de guerre et que l'ampleur de ces travaux réalisés sur un laps de temps très court signifiait qu'un mouvement de large envergure était en préparation. Pourquoi donc en Belgique a-t-on continué à soutenir jusqu'à la dernière minute que l'Allemagne ne pénétrerait pas sur notre territoire, voire même que c'est la France qui violerait la première notre territoire ? C'est oublier un peu vite le poids de l'histoire dans la mentalité des diplomates belges tels le Baron Van der Elst, secrétaire général du Ministère des Affaires étrangères à partir de 1905. Le Baron Van der Elst avait été élevé à l'école du Baron Lambermont : L'histoire du Second Empire ne nous apprenait-elle pas qu'il fallait plus se méfier de nos voisins du sud ? Qu'ils ne violeraient pas notre neutralité avec la seule intention de passer et qu'une fois le conflit terminé, ils pourraient bien se servir au passage et réclamer pourquoi pas le rétablissement de la frontière de 1814 englobant Mariembourg et Philippeville ou pire proclamer notre annexion complète comme ils l'avaient souhaité du temps du Traité Benedetti ? C'est oublier aussi le clivage politique essentiel entre un gouvernement belge catholique depuis trente ans et la France républicaine, cette France de 1905 ayant consacré le principe de séparation de l'Eglise et de l'Etat.

Nous l'avons vu, des articles publiés après guerre reprochent à l'Etat-major belge ou à l'Etat-major français d'avoir été imprévoyants et même aveugle tant les indices étaient nombreux. Les révélations du « Vengeur » notamment divulguées par Maurice Paléologue dans l'entre-deux-guerres étaient censées démontrer l'incurie du Conseil Supérieur de la Guerre français. Dans ce cadre-là, nous avons démontré que la convention ferroviaire germano belge du 15 août 1903 avait été utilisée plus d'une fois dans les études du Deuxième Bureau d'une part, par le Ministre de la Guerre d'autre part, comme étant un argument de poids allant dans le sens des révélations du traître allemand. De là à affirmer comme Maurice

---

<sup>3</sup> On a parfois dit également que le le doublement de la *Vennbahn* traversant un paysage de landes et de marais était complètement irréaliste vu la pauvreté de la région. Il convient de nuancer quelque peu cette assertion. Rappelons que la *Vennbahn*

Paléologue que le plan du « Vengeur » était le Plan Schlieffen ou qu'il s'agissait d'une ébauche du célèbre plan, que les chemins de fer construits sur notre territoire visaient à compléter le réseau ferroviaire allemand en vue d'une offensive, il y a un pas que nous n'avons pas voulu franchir sans avoir d'abord consulté les archives allemandes.

Quelle est facile l'histoire de la guerre lorsqu'elle est réécrite à la lumière des événements ! D'un point de vue stratégique pourtant, l'établissement du réseau ferroviaire allemand à la frontière belge peut tout aussi bien signifier que l'on s'attendait en Allemagne au non-respect de la neutralité belge par la France. Que pour prévenir une semblable attaque, il ne fallait pas patiemment attendre sur le Rhin inférieur que la France pénètre en Belgique, franchisse la ligne de la Meuse puis traverse allègrement l'Eifel sans rencontrer de résistance. Les guerres napoléoniennes avaient suffisamment montré le danger de laisser l'initiative à l'adversaire français. Non, mieux valait, dans ce cas de figure, lancer une puissante contre-attaque à travers la Belgique. Pour cela, il fallait donc disposer d'un réseau ferroviaire suffisant afin d'amener les troupes allemandes jusqu'aux portes de notre territoire afin d'y organiser une puissante contre-offensive. L'idée que l'Allemagne puisse adopter sur la frontière belge une position défensive et non offensive n'était d'ailleurs pas dénuée de fondement d'un point de vue militaire puisque le Colonel Pellé en poste à Berlin partageait cet avis en 1912 alors qu'à peine un an auparavant, il avait rapporté les craintes du Général Wilson, directeur des opérations militaires en Angleterre, au sujet d'un enveloppement massif par Bruxelles.<sup>4</sup> Le poids des mots est ici extrêmement important. Il y a effectivement une grande différence entre ces deux propositions :

- L'Allemagne préméditait de longue date un plan d'annihilation de l'armée française rendu possible par la violation du territoire belge au mépris du droit international.
- L'Allemagne pensait que la prochaine guerre n'aurait pas lieu seulement en Alsace-Lorraine mais que les opérations déborderaient inévitablement sur le territoire belge sur lequel il était donc nécessaire de se préparer à entrer le plus rapidement possible pour ne pas se laisser surprendre par l'aile gauche française ou un corps expéditionnaire britannique débarqué à Anvers.

---

<sup>4</sup> TANNENBAUM (Jan Karl), *French estimates of German plans*, dans MAY (Ernest) (dir.), *Knowing one's enemies: Intelligence assessment before the two world war.*- Princeton University Press, New Jersey, 1984, pp.159-160.

Certes, dans un cas comme dans l'autre, l'Allemagne ne fait pas grand cas de notre neutralité mais, comme le rappelle l'historien belge Albert Duchesne dans son analyse des rapports des attachés militaires français et comme nous l'avons constaté nous-même à plusieurs reprises, il est étonnant de voir avec quel cynisme la France considère elle-même notre neutralité. Si elle la respecte, c'est avant tout pour se préserver de l'opprobre de l'opinion publique internationale.<sup>5</sup> Du côté allemand on était du reste bien conscient du poids moral que le pays endosserait si c'était l'armée allemande qui pénétrait la première en Belgique et on espérait toujours que les Français « commettent la faute » les premiers, ce souci transparaît d'ailleurs encore dans l'ultimatum adressé à la Belgique le 2 août.<sup>6</sup> Mais c'était sans compter sur l'importance de l'alliance anglaise aux yeux des Français. Le Gouvernement anglais aurait effectivement éprouvé beaucoup de difficultés à justifier auprès de son opinion publique l'entrée en guerre du pays aux côtés des Français si ces derniers violaient les premiers le territoire belge.

Enfin, un autre élément permettant de nuancer la présentation très française d'un ogre allemand se préparant de longue date à dévorer la France par la « germanisation » du réseau belge se déduit des cartes ferroviaires elles-mêmes. Nous avons bien mis en évidence dans notre étude le fait qu'en 1914 le Reich ne disposait finalement sur notre frontière de l'est que de trois lignes de pénétration directes et deux lignes de pénétration indirecte. Cette insuffisance des lignes belgo-allemandes, accrue par le fait que l'Allemagne s'était refusée à violer la neutralité hollandaise, obligea d'ailleurs l'occupant en 14-18 à se doter de nouvelles lignes dites de guerre : Born-Vielsalm- Saint-Vith-Gouvy et Aix-La-Chapelle-Tongres (plus spécialement réservée au transport des marchandises). En face, il suffit de jeter un coup d'oeil sur la carte pour constater que la frontière belgo-française en 1914 était littéralement truffée de voies de chemins de fer la traversant. Y compris devant les places de Lille et de Maubeuge. Cela tient effectivement à la nature du terrain et au fait que la frontière belgo-française est beaucoup plus longue que son homologue allemande. Néanmoins l'Allemagne aurait pu elle aussi protester contre « la gallicisation » du réseau ferroviaire belge.

D'où vient alors cet intérêt des autorités françaises pour les lignes allemandes pénétrant en Belgique ? Peut-être justement du fait que jusqu'à présent, la probabilité d'un

---

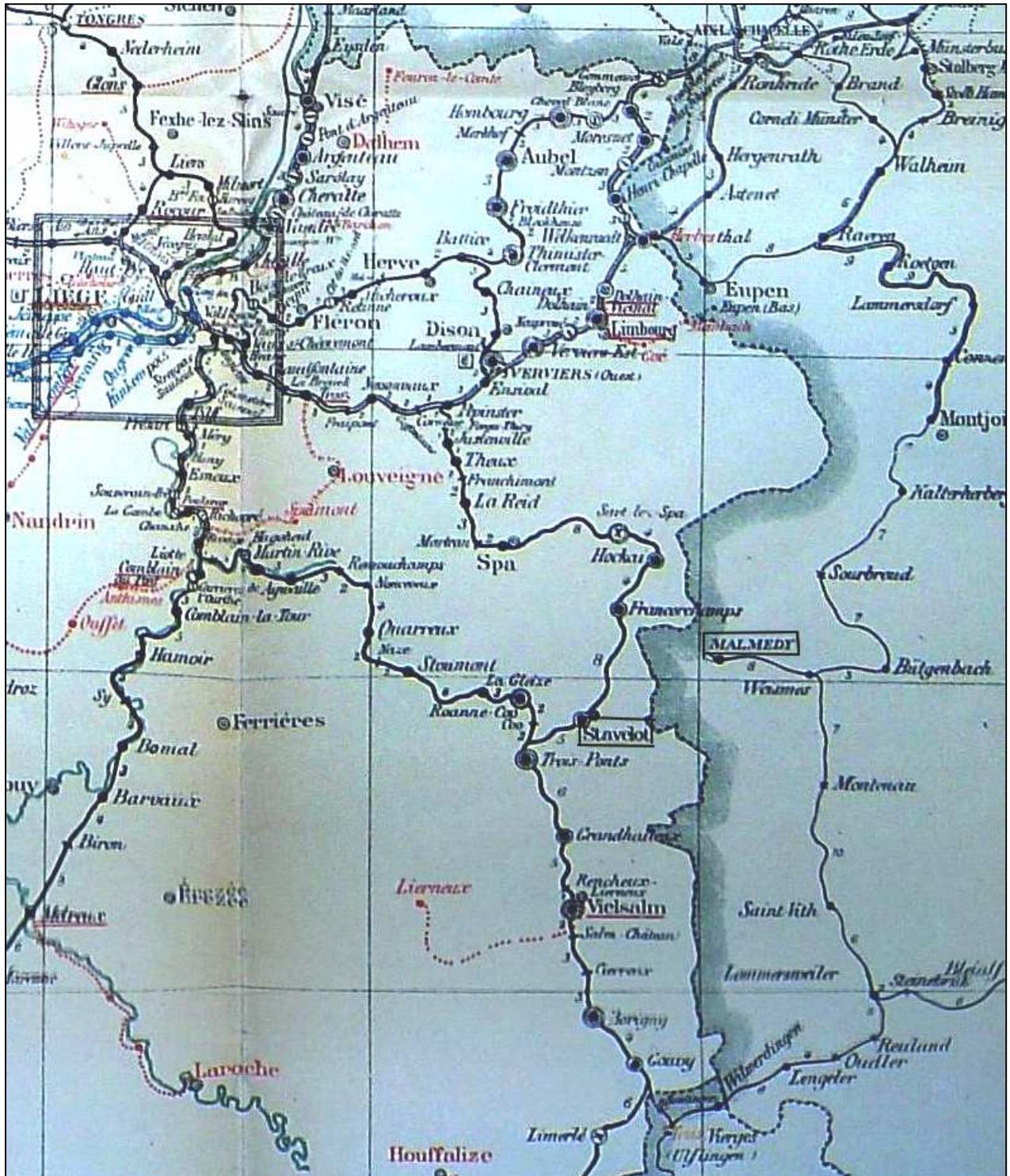
<sup>5</sup> DUCHESNE (A.), *L'armée et la politique militaire belges de 1871 à 1920 jugées par les attachés militaires de France à Bruxelles*, dans *Revue belge de philologie et d'histoire*, XL, 1962, p.378.

<sup>6</sup> « Le gouvernement allemand a reçu des nouvelles d'après lesquelles les forces françaises auraient l'intention de marcher sur la Meuse par Givet et Namur.... »

passage de grande envergure par la Belgique n'avait jamais été sérieusement évoquée, à tel point que de nombreuses places fortes issues du système Séré de Rivières avaient été déclassées au début du XX<sup>e</sup> siècle. Si les Allemands commençaient à modifier leurs plans de guerre, il fallait reconsidérer tout le plan de concentration français en conséquence. L'affaire méritait donc qu'on s'y intéressât un minimum. Si des modifications devaient être faites, il fallait que l'alarme soit suffisamment sérieuse. On ne change pas du jour au lendemain le fruit de milliers d'heures de réflexion sans avoir quelques assurances en retour. Les enquêtes complémentaires sur les voies de chemin de fer ne manquèrent donc pas. L'attaché militaire français Duruy, de loin les plus consciencieux et le plus compétent de ceux qui visitèrent notre pays avant 14-18, préconisa même à plusieurs reprises l'établissement d'un service de renseignement à la frontière belgo-allemande, service à établir à tous les points de pénétration entre la Belgique et l'Allemagne et capable d'alerter l'Etat-major français à la moindre alerte, tant il était sûr que l'armée allemande passerait par la Belgique. Guidé par cette certitude, il soupçonnera à plusieurs reprises la Belgique d'avoir convenu des arrangements avec l'Allemagne, en prenant notamment pour preuve les préparatifs de doublement de la ligne Trois-Pont-Rivage, doublement non justifié selon lui vu la faible importance de l'économie ardennaise. Ses rapports furent à ce point méticuleux et nombreux qu'ils influencèrent certainement le Généralissime Joffre dans ses plans futurs. Le projet du Général Michel tentera bien en 1911 de couvrir l'entièreté de la frontière belge, mais il était trop « novateur » pour être avalisé par le Conseil supérieur de la Guerre. Du reste la plupart des attachés militaires français n'étaient-ils pas formels : L'armée allemande se servira bien des voies de chemin de fer du Luxembourg belge mais elle ne s'aventurera pas au nord de Liège... trop risqué ! Le plan XVII, contrairement aux plans de concentration précédents tiendra compte de cette éventualité et à défaut de préconiser l'entrée préventive sur le territoire belge, il tentera de contrer la manœuvre d'aile par un coup du centre....

...un peu plus à gauche mon Général.

## Annexe n° 1 : Ligne Stavelot-Malmédy.<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Institut cartographique militaire (1888-1904), *Carte officielle des chemins de fer de la Belgique au 31.12.1903*.  
Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes.

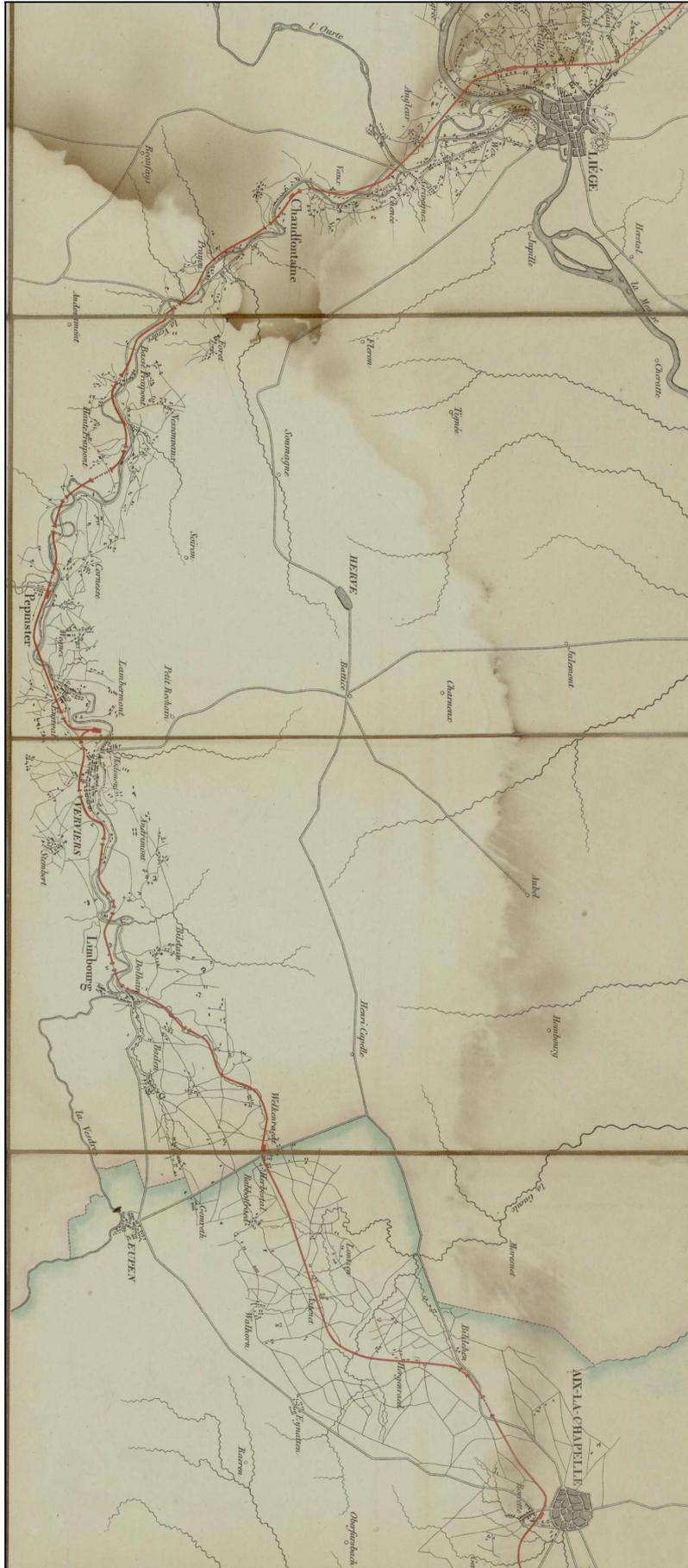


Annexe n° 2 (suite): Projets de ligne Louvain-Aix-la-Chapelle.<sup>3</sup>



<sup>3</sup> Idem

Annexe n° 3 : Ligne Liège-Aix-la-Chapelle de 1843 : les sinuosités de la Vesdre.<sup>4</sup>



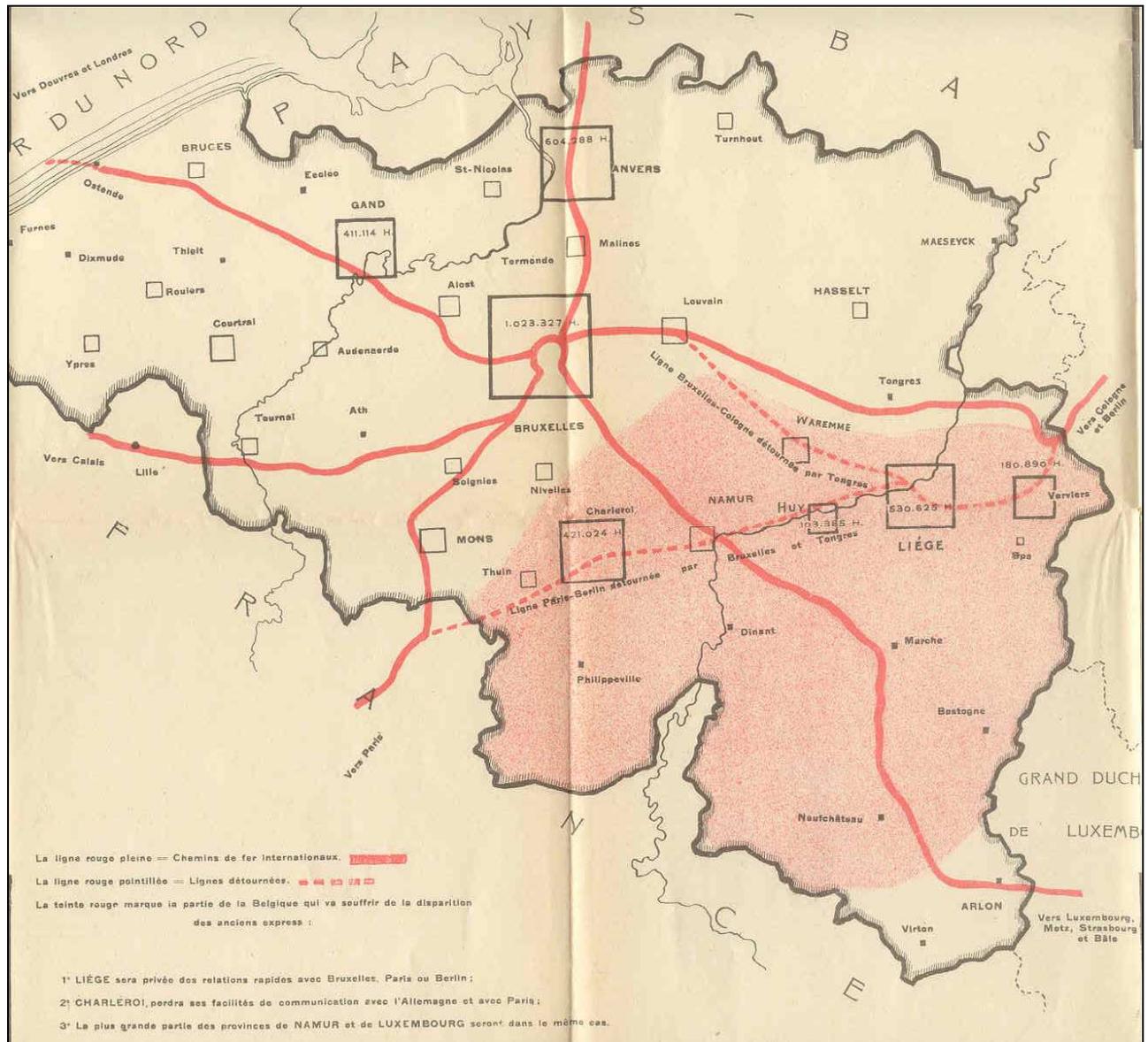
<sup>4</sup> Plan du chemin de fer entre Liège et Aix-La-Chapelle.- Bruxelles, Etablissement géographique, 1843.

Annexe n° 4 : L'Allemagne ménage les intérêts de ses grandes villes.<sup>5</sup>



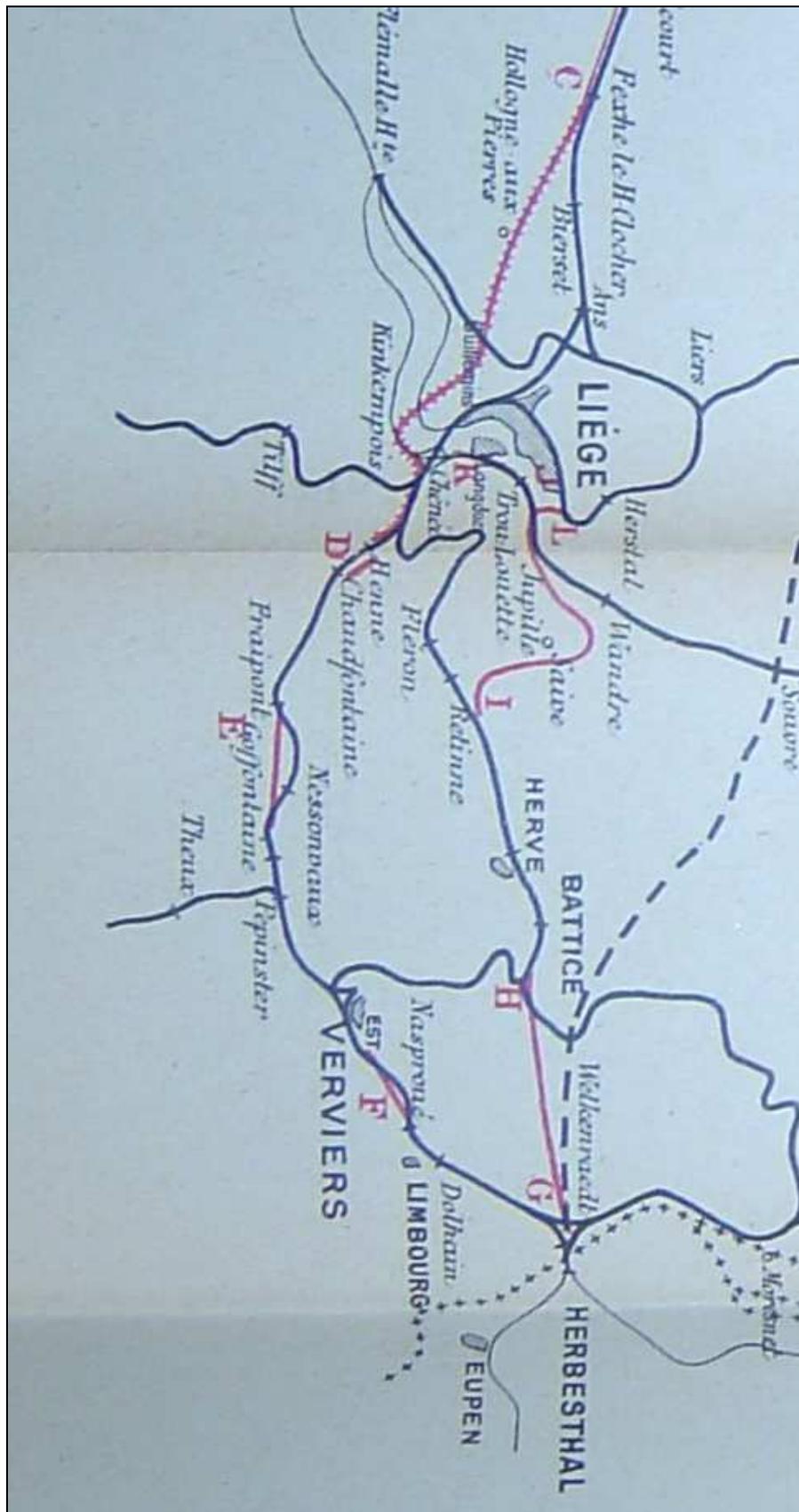
<sup>5</sup> LOBET (Léon), *Détournement des grands express internationaux: exposé de la question fait au Conseil communal de Verviers le 12 janvier 1912.*- Verviers, P. Feguenne, 1912, 16 p. + 1 carte coul. dépl.

**Annexe n° 5: Les deux bassins industriels de Liège et de Charleroi sont dans l'isolement.<sup>6</sup>**



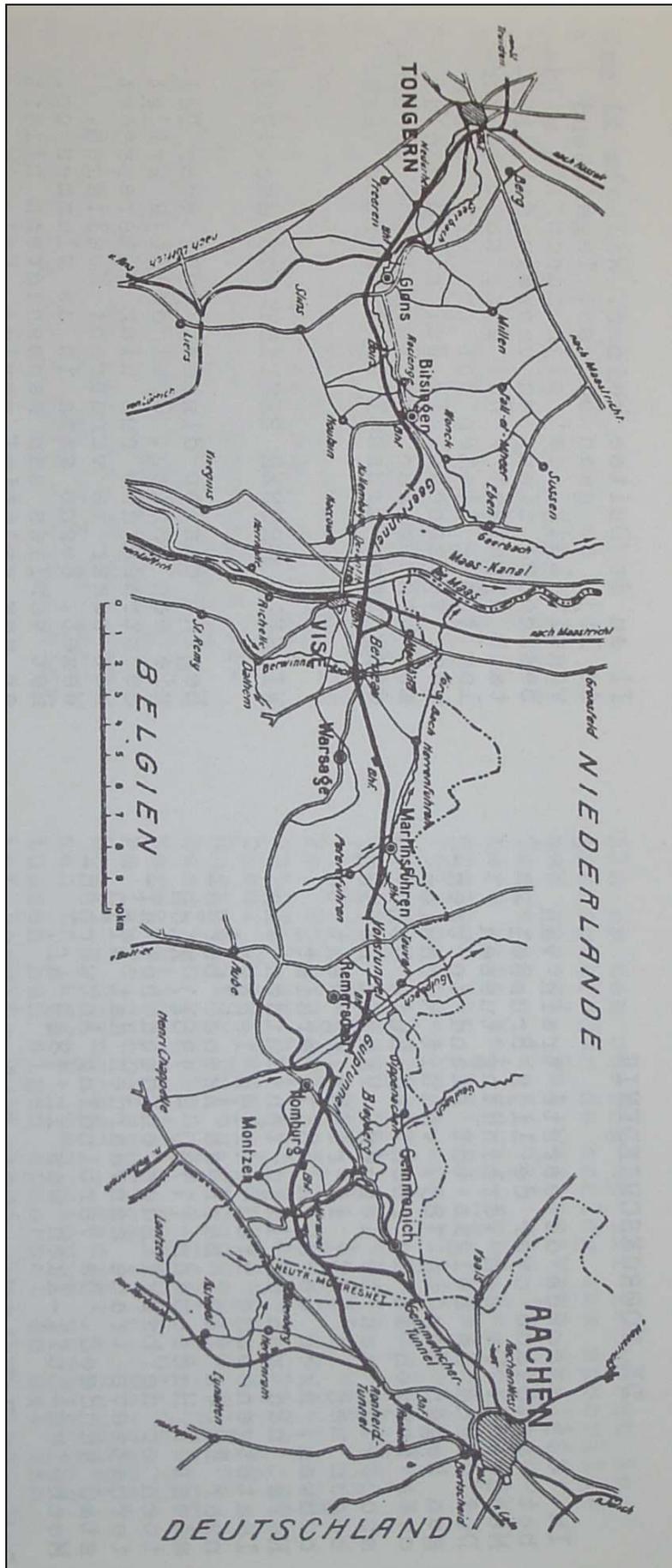
<sup>6</sup> LOBET (Léon), *Détournement des grands express internationaux: exposé de la question fait au Conseil communal de Verviers le 12 janvier 1912.*- Verviers, P. Feguenne, 1912, 16 p. + 1 carte coul. dépl. et Syndicat d'initiative du Pays de Liège, *Le détournement des express internationaux ruinerait la Wallonie.*- Sl., s.d.

Annexe n° 6: Projet Ancion-Mahiels.<sup>7</sup>



<sup>7</sup> Ville de Liège: Travaux publics: *Projet de détournement des Grands express internationaux: Rapport de M. A. Mahiels, ingénieur en chef des travaux de la ville.*- Liège, Gustave Thiriart, [avril 1903], 95 p., Plans dépl. H.-T.

Annexe n° 7: La voie Tongres-Aix-la-Chapelle construite pendant la guerre.<sup>8</sup>



<sup>8</sup> NIJSSEN (J.), *De spoorlijn Tongeren-Aken in oorlogstijd aangelegd*, Voeren, 1985, p.13.

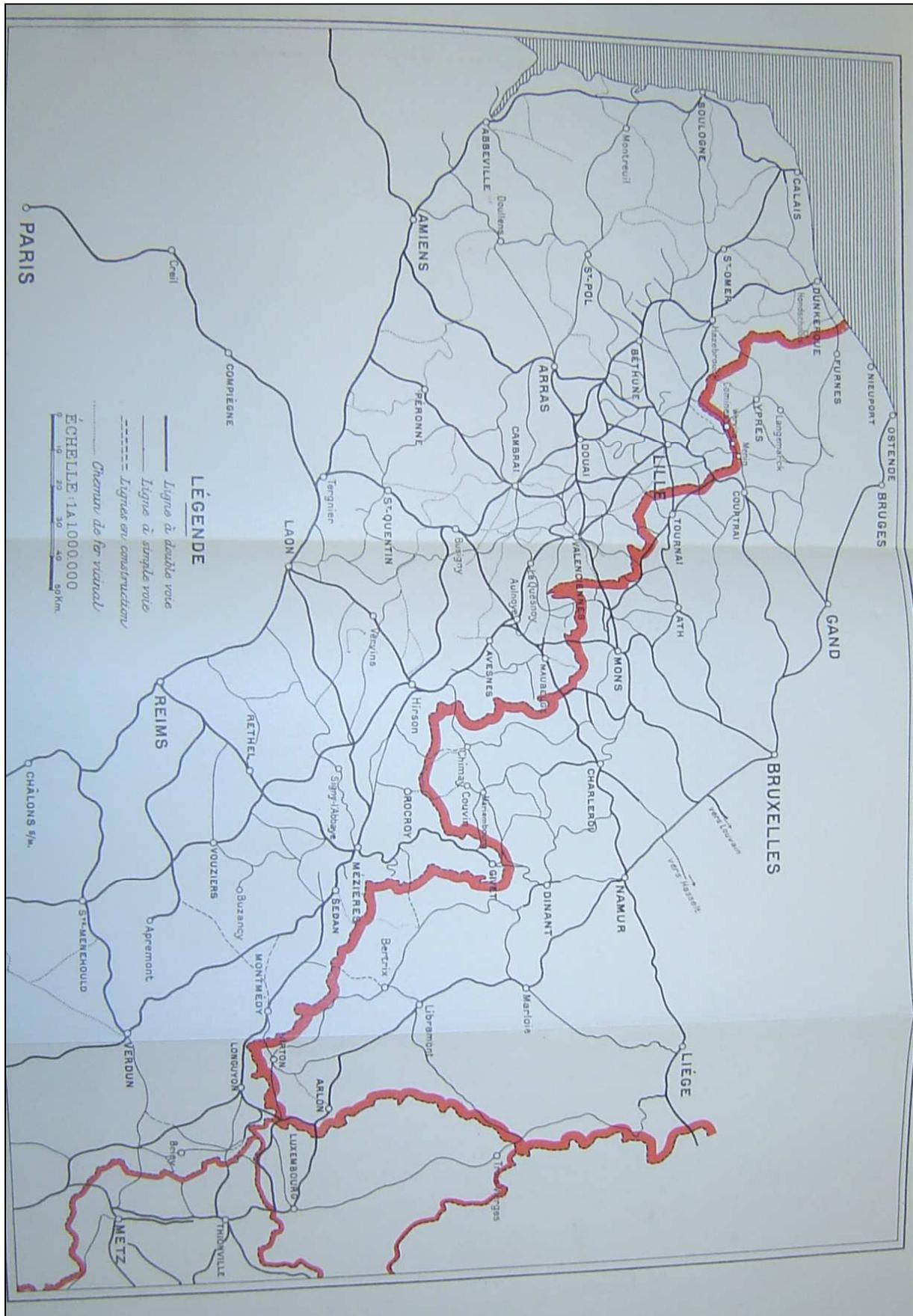
Annexe n° 8 : Rapport de l'attaché militaire français.<sup>9</sup>



<sup>9</sup> SHAT, 7N 1155, Colonel Gallet (Bruxelles) à Ministre de la Guerre (Paris), 18 juillet 1903. *Carte des chemins de fer de la Belgique* publiée par le Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, mai 1901 (Echelle 1/370.000).- Imprimerie.Lith. AD Mertens, Rue d'Or 14, Bruxelles.

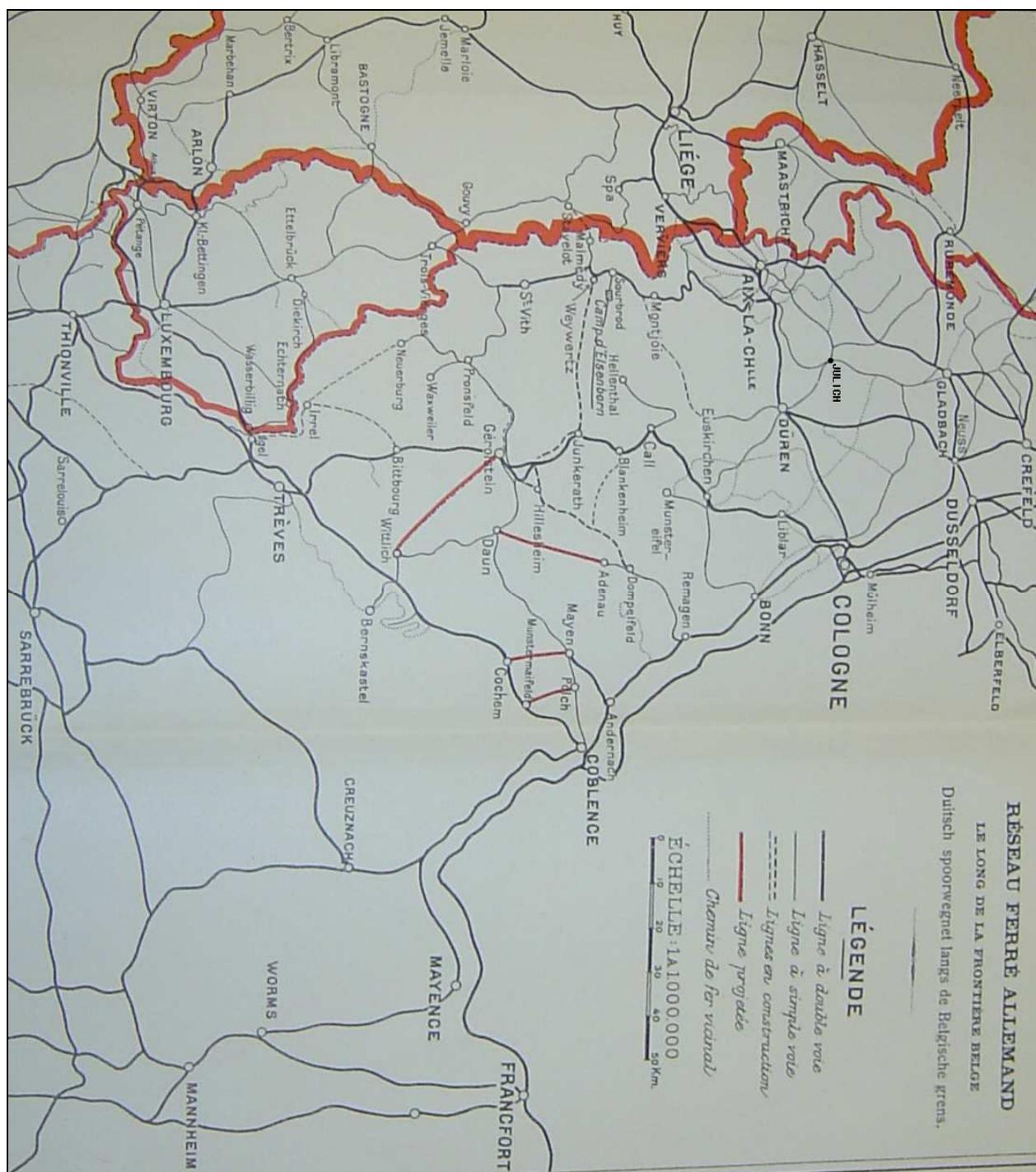


Annexe n° 10: Réseau français le long de la frontière belge en 1913.<sup>11</sup>



<sup>11</sup> Institut cartographique militaire, février 1913.

Annexe n° 11 : Réseau allemand le long de la frontière belge en 1913.<sup>12</sup>



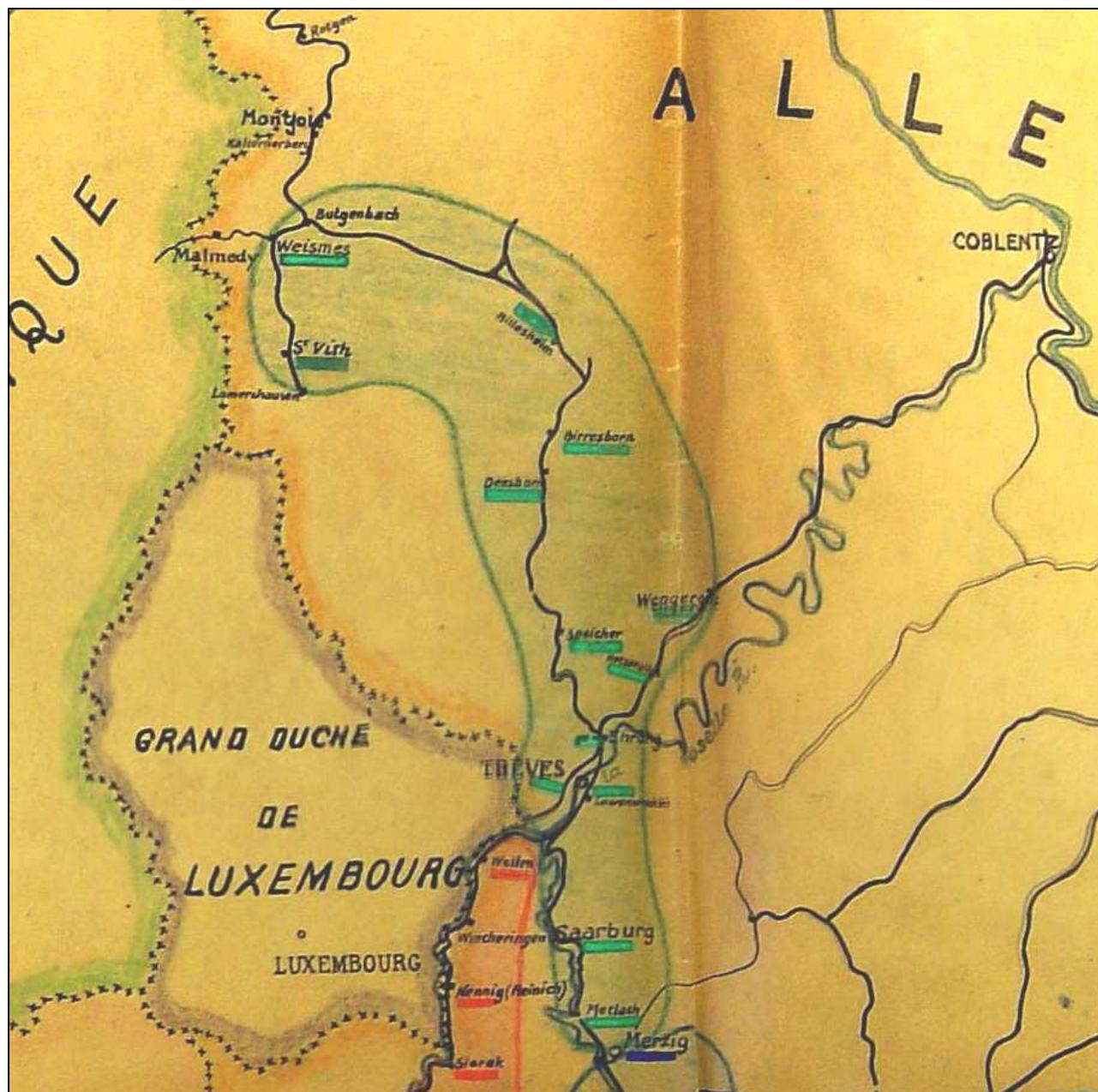
<sup>12</sup> Institut cartographique militaire, février 1913.

Annexe n° 12 : Chemins de fer allemands à la frontière belge en 1914.<sup>13</sup>



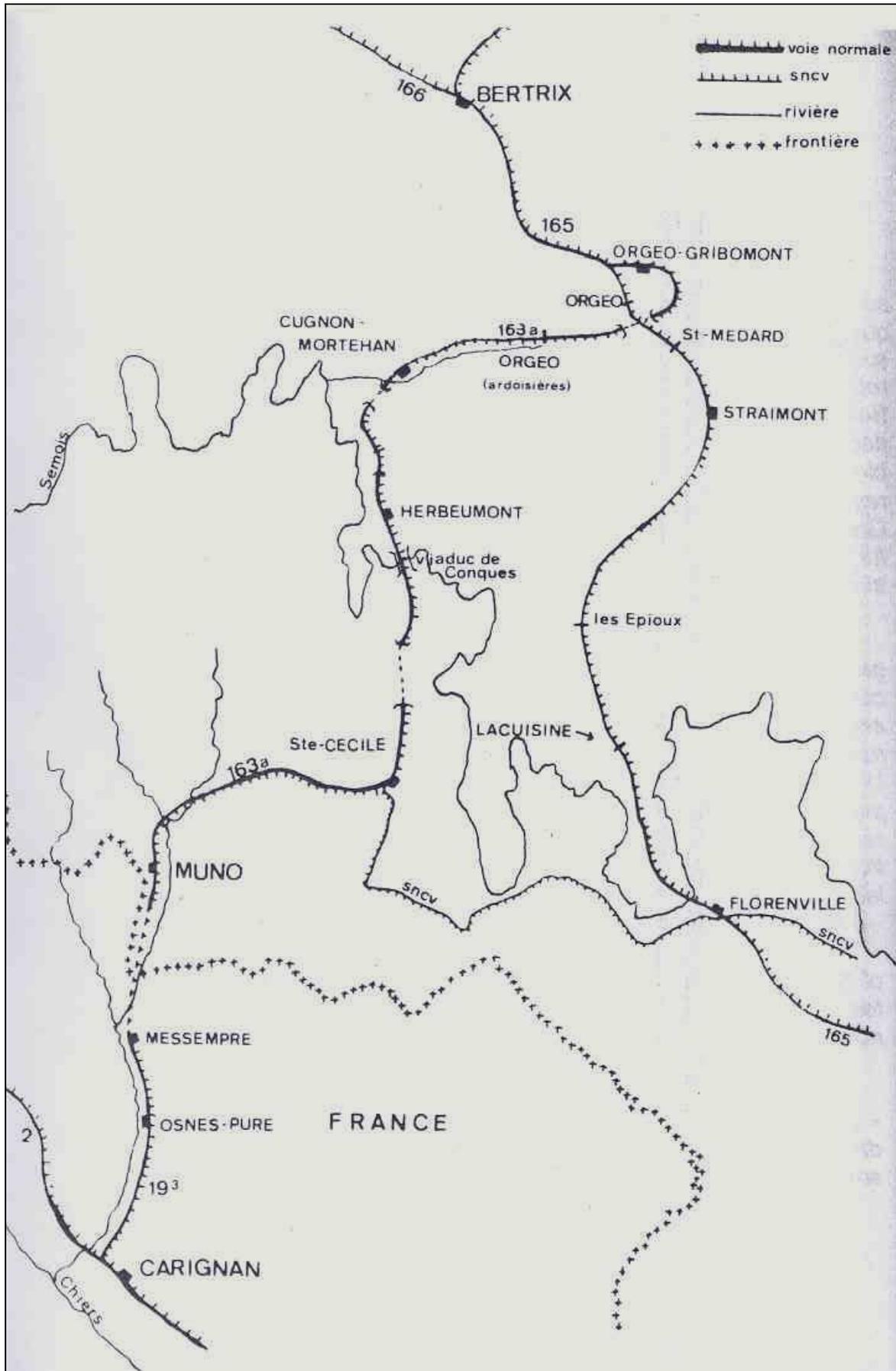
<sup>13</sup> PESCHAUD (Marcel), *Les chemins de fer allemands et la guerre.* - Paris, Charles-Lavauzelle, 1927, 338 p., cartes et plans.

Annexe n° 13 : SHAT- Quais militaires dans l'Eifel en 1905.<sup>14</sup>



<sup>14</sup> Le plan a été retrouvé dans le dossier SHAT 7N 658 mais correspond en réalité à un croquis réalisé pour une note sur les chemins de fer allemands faite en décembre 1909 et se trouvant dans le carton 7N 672. Ici, nous avons extrait du plan la frontière belgo-allemande illustrant pour la période 1897-1905, les quais de débarquement construits à Waismes, Saint-With et Hillesheim et tout le long des voies Gerolstein-Bittburg-Trèves (Birresborn ; Densborn, Speicher, Ehrang) et Coblenze-Trèves. En 1905, la voie Butgenbach-Hillesheim n'était pas encore construite comme figurée ici sur la carte. Sa construction par la suite ajoute évidemment encore plus d'importance aux travaux effectués par le passé.

Annexe n° 14: Ligne Bertrix-Muno-Messempré.<sup>15</sup>



<sup>15</sup> MARGANNE (Roland), *Bertrix-Muno-Carignan, une relation internationale bien éphémère*, dans *Le Rail en Gaume, Trans-Fer spécial* hors-série, 1986, p.6.

**Annexe n° 15 : Note relative aux voies ferrées de la Belgique méridionale. 26 janvier 1909. Etude du Capitaine Duruy. Deuxième bureau, Section allemande.<sup>16</sup>**



<sup>16</sup> SHAT 7N 1168, Note relative aux voies ferrées de la Belgique méridionale. 26 janvier 1909. Capitaine Duruy. Ce croquis dresse les voies de ravitaillement qu'une armée allemande aurait à sa disposition en passant par la Belgique. On distingue les quais militaires inventoriés par le Deuxième Bureau le long de la frontière belgo-luxembourgeoise figurés par des petits rectangles. La jonction Stavelot-Malmédy, dès qu'elle sera établie, permettra d'éviter à la première route partant d'Aix-la-Chapelle une fameuse boucle par Pepinster, tout en éloignant la ligne de ravitaillement allemande de la position fortifiée de Liège. Une fois la jonction Bertrix-Muno-Messempré construite, la deuxième ligne de ravitaillement aboutira directement sur Carignan.

# **BIBLIOGRAPHIE\***

## **SOURCES**

### **ARCHIVES**

Ministère des Affaires étrangères belge (Bruxelles) (MAEB)

*Dossiers Indépendance, Neutralité, Défense militaire de la Belgique* (IND)

- T.5 : janvier 1892 – décembre 1900.
- T.6 : décembre 1900 – novembre 1903.
- T.7 : janvier 1904 – décembre 1907.
- T.8 : janvier 1908 – décembre 1909.
- T.9 : janvier 1910 – octobre 1911.
- T.10 : novembre 1911 – mai 1912.
- T.11 : juin 1912 – décembre 1912.
- T.12 : janvier 1913 – mai 1913.
- T.13 : juin 1913 – décembre 1913.
- T.14 : janvier 1914 – septembre 1914.

Service Historique de l'Armée de Terre (Paris-Vincennes) (SHAT)

#### Inventaires :

DEVOS (Jean-Claude), NICOT (Jean), SCHILLINGER (Philippe) et WAKSMAN (Pierre), *Inventaire sommaire des archives de la Guerre*. Série N 1872-1919. *Etat-major de l'Armée et Attachés militaires* (7N).- Troyes, Imprimerie La Renaissance, 1974.

DUCHESNE (A.), *Les archives de la Guerre et de la Marine à Paris et l'histoire de Belgique*.- Bruxelles, 1962, 542 p.

#### Dossiers :

##### **2<sup>e</sup> Bureau : Avant-guerre**

- 7N 653 : Archives de campagne : service des places étrangères. (Renseignements mis à jour au fur et à mesure de leur réception.) Parmi celles-ci : Belgique (Anvers, places de la Meuse, Namur, Huy, Liège).
- 7N 658 : Renseignements sur les voies ferrées et gares des lignes d'Allemagne, d'Alsace-Lorraine, de Belgique et du Luxembourg avec croquis (1905-1913).
- 7N 672 : Armée allemande : Observations relatives aux manœuvres, ..., progrès dans la flotte aérienne, chemins de fer et automobiles, ...

---

\* Pour plus de facilité dans nos notes infra-paginales, nous avons utilisé un système d'abréviations.

- 7N 676 : Service de renseignements : Documents de service - Principes pour l'utilisation des chemins de fer en temps de guerre (1901 et 1911).

### **2<sup>e</sup> Bureau : Attachés militaire français à Bruxelles**

- 7N 1155 : Correspondance générale (1900-1909).

- 7N 1156 : Correspondance générale (1909-1911).

- 7N 1157 : Correspondance générale (1911-1912).

- 7N 1158 : Correspondance générale (1912-1913).

- 7N 1159 : Correspondance générale (1914-1916).

- 7N 1165 : Renseignements sur la Belgique. Ce carton contient de nombreux extraits de la correspondance des attachés militaires à Bruxelles, ainsi que des extraits de la presse belge transmis par eux au 2<sup>e</sup> Bureau. Cette correspondance est classée selon différentes rubriques : Infanterie – cavalerie -...- aérostation – chemins de fer – fortifications (...)

- 7N 1168 : Ce carton contient différentes études réalisées par des officiers d'Etat-major sur la Belgique au point de vue militaire : attitude en cas de violation de la neutralité, fortifications, et notamment une très intéressante étude de l'attaché militaire Duruy (1909-1912) sur l'utilisation des chemins de fer belges en cas de guerre franco-allemande intitulée : « Ravitaillement à travers la Belgique méridionale en 1908 ».

### **3<sup>e</sup> Bureau**

- 7N 1756 : Dossier sur le Plan de mobilisation XV. La question de la violation de la neutralité belge et des chemins de fer à la frontière belgo-allemande y est abondamment traitée.

## **SOURCES IMPRIMEES**

### Publications officielles

*Annales Parlementaires belges (Chambre et Sénat) 1900-1914.*

*Dossier Diplomatiques Français (1900-1914).* (**DDF**)

### Cartes

*Plan du chemin de fer entre Liège et Aix-La-Chapelle.-* Bruxelles, Etablissement géographique, 1843.

Institut cartographique militaire (1888-1904), *Carte officielle des chemins de fer de la Belgique au 31.12.1903.* Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes.

*Réseau français le long de la frontière belge.-* Institut cartographique militaire, février 1913

*Réseau allemand le long de la frontière belge.*- Institut cartographique militaire, février 1913.

Publications belges.

*La Belgique militaire* (Revue), (1900-1914).

BRIALMONT (A.), *Situation militaire de la Belgique. Travaux de défense de la Meuse.*- Bruxelles, 1882, VIII-267 p.

DE MAREZ (Roland), *La Belgique et le réseau ferré allemand*, dans *L'Indépendance belge*, 21 décembre 1911.

DE RYCKEL (L.), *Historique de l'établissement militaire de la Belgique.* 2 vol.- Gand, 1907, VIII-406 p. et VIII-438 p.

EUGENE (J.-B.) (Capitaine en premier du Génie, chevalier de l'ordre de Léopold), *Etudes sur les chemins de fer et télégraphes électriques considérés au point de vue de la défense du territoire.*- Anvers, J.-E. Buschmann, 1874, 2 t., 347 p et 329 p.

*Exposition universelle de Liège, 1905. Congrès wallon sous le haut patronage du gouvernement.* Compte-rendu officiel.- Liège, imprimerie Mathieu, 1905.

LALOUX (Georges), *La ligne électrique vers l'Allemagne doit et peut passer à portée de Tirlemont, Saint-Trond, Tongres, Liège et Dison-Verviers.*- Liège, imprimerie liégeoise, 25 mai 1907, 24 p.

LOBET (Léon), *Détournement des grands express internationaux: exposé de la question fait au Conseil communal de Verviers le 12 janvier 1912.*- Verviers, P. Feguenne, 1912, 16 p. + 1 carte coul. dépl.

*La Meuse* (journal) (mai-juin 1905) (Question des lignes de chemin de fer au moment du Congrès Wallon.)

Syndicat d'initiative du Pays de Liège, *Le détournement des express internationaux ruinerait la Wallonie.*- Sl., [vers 1913].

Ville de Liège: Travaux publics: *Projet de détournement des Grands express internationaux: Rapport de M. A. Mahiels, ingénieur en chef des travaux de la ville.*- Liège, Gustave Thiriart, [avril 1903], 95 p., Plans dépl. H.-T.

Ville de Liège : Travaux publics : *Grands express internationaux : Doublement de la ligne de la Vesdre : Rapport de M. A. Mahiels, ingénieur en chef des travaux de la ville.*- Liège, Gustave Thiriart, décembre 1903, 15 p., 1 pl.

Ville de Liège (service technique des travaux publics): *Détournement des express internationaux: note relative à l'étude des nouveaux projets... tenue à l'hôtel de ville de Liège sous la présidence des bourgmestres de Liège et de Verviers le dimanche 4 juin 1905/ A. Mahiels.*- Liège : La Meuse, 1905, 20 p., carte dépl. H.T., Tabl.

Publications françaises.

DE LANET (Lieutenant du 18<sup>e</sup> chasseurs), *La neutralité de la Belgique en 1906.*- Paris, Lavauzelle, 1907.

LANGLOIS (Hyppolyte) (Général), *La Belgique et la Hollande devant le pangermanisme.*- Paris, Berger-Levrault et Cie, 1906, carte.

LECOMTE (Maxime) (Lieutenant-colonel breveté) et LEVI (Camille) (ancien vice-président du Sénat, ancien officier de l'armée du Nord), *Neutralité belge et invasion allemande.*- Bruxelles, 1914, V-608 p., cartes.

MAITROT (Général), *L'offensive allemande par la Belgique*, dans *Le Correspondant*, 10 septembre 1911.

MAITROT (C.-A.), *Nos frontières de l'Est et du Nord. Le service de deux ans et sa répercussion sur leur défense.*- Paris ; Nancy, Berger-Levrault, 1912. 8 cartes et 8 croquis.

TENOT, *Les nouvelles défenses de la France.* 2 volumes : *La frontière* et *Les fortifications de Paris.* - Paris, 1882.

VOULQUIN (G.) (Délégué de l'Union des sociétés de tir de France), *Frontières françaises, forts, camps retranchés.* Introduction de M. Pierre Baudin. (député). *I. Frontières du Nord et de l'Est ; Positions de seconde ligne ; Camp retranché de Paris.*- Paris, Larousse, 1908-1909, 2 vol.

Publications, articles, mémoires, souvenirs parus dans l'entre-deux-guerres :

BEDORET (Capitaine-commandant B.E.M.), *Les chemins de fer allemands en 1914*, dans *Bulletin belge des sciences militaires*, 1935, T.I, pp.155-170 et pp.215-224.

CROKAERT (P.), *Brialmont. Eloges et mémoires* (Avant-propos de M. Paul Hymans).- Bruxelles, Editions d'Histoire Nationale et d'Art Militaire, A. Lesigne, 1925, 622 p.

DE LATTRE DE TASSIGNY, *Ne pas subir. Ecrits 1914-1952.*- Paris, Plon, 1984.

DE LICHTERVELDE (L.), *Avant l'orage (1911-1914).*- Bruxelles, (1938), 207 p.

DE RYCKEL (Lieutenant-Général Baron), *Mémoires.*- Bruxelles, 1920, XVIII + 412 p.

DE SELLIERS de MORANVILLE (Lieutenant-Général), *Le prélude et le début de la Guerre en Belgique en 1914.*- Bruxelles, 1920, 31 p.

DE SELLIERS de MORANVILLE (Lieutenant-Général), *Du Haut de la Tour de Babel. Commentaire sur la préparation à la guerre et la situation stratégique de la Belgique en 1914.*- Paris, Berger-Levrault, 1925.

ENGERAND (F.) (Député du Calvados), *Le secret de la frontière.(1815-1871-1914).*- Paris, Ed. Bossard, 1918.

GERARD (A.) (ancien Ministre de France à Bruxelles), *Ma mission en Belgique, 1898-1906*. Souvenirs inédits, dans *La Revue générale*, octobre 1928, pp. 415-443.

LEMAN (Général), *Rapport du général Leman sur la défense de Liège en août 14*. Publié avec une introduction et des notes par le commandant Goerges Hautecler.- Bruxelles, Académie royale de Belgique, Commission royale d'Histoire, 1960.

MARCHAND (Henri), *Le réseau des chemins de fer de la Belgique et du Nord de la France pendant la guerre*, dans *Le Génie Civil*, n° 76, 1920, pp.208-210.

PALEOLOGUE (M.), *Un prélude à l'invasion de la Belgique. Le plan Schlieffen (1904)*.- Paris, 1932, 173 p, carte.

PESCHAUD (Marcel), *Les chemins de fer allemands et la guerre*.- Paris, Charles-Lavauzelle, 1927, 338 p., cartes et plans.

## TRAVAUX

### Généralités

ANDREW (Christopher), *France and the german menace*, dans MAY (Ernest) (dir.), *Knowing one's enemies: Intelligence assessment before the two world war*.- Princeton University Press, New Jersey, 1984, pp.127-149.

BITSCH (M.-T.), *La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Thèse de doctorat (Sorbonne-Paris I-1992).- Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, 574 p.

BORELLY-BITSCH (Marie-Thérèse), *Les relations franco-luxembourgeoises au début du XXe siècle*, dans *Les relations franco-luxembourgeoises de Louis XIV à Robert Schuman*, Metz, 1978, pp.163-174.

BUCHOLZ (Arden), *Molke, Schlieffen and Prussian War planning*.- New York : Berg : Distributed exclusively in the U. S. and Canada by St. Martin's, 1991, XI - 352 p.

CHAUPRADE (Aymeric), *Géopolitique. Constantes et changements de l'histoire*.- Paris, Ellipes, 2003, 2<sup>e</sup> édition revue et augmentée, 960 p.

DEVLEESHOUWER (R.), *Les Belges et le danger de guerre (1910-1914)*.- Louvain, 1958, 363 p.

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

GARROS (L.), *Préludes aux invasions de la Belgique*, dans *Revue historique de l'armée*, V-1, 1949, pp.17-37.

LOROT (Pascal), *Histoire de la Géopolitique*.- Paris, Economica, 111 p.

MACKINDER (Halford), *Le pivot géographique de l'histoire*, dans *Geographical Journal*, 1904. Traduction française sur le site d'histoire de stratégie française [www.stratisc.org](http://www.stratisc.org).

PEDRONCINI (Guy), *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, pp.185-197.

PORCH (Douglas), *Histoire des services secrets français. T.1: De l'Affaire Dreyfus à la fin de la Seconde guerre mondiale*.- Paris, Albin Michel, 1997, 2 tomes.

RITTER (Gerhard), *Der Schlieffenplan. Kritik eines Mythos*. Mit erstmaliger Veröffentlichung der Texte und 6 Kartenskizzen.- Munich, Verlag R. Oldenbourg, 1956.

TANNENBAUM (Jan Karl), *French estimates of German plans*, dans MAY (Ernest) (dir.), *Knowing one's enemies: Intelligence assessment before the two world war*.- Princeton University Press, New Jersey, 1984, pp.150-171.

TRAUSCH (G.), *Les relations franco-belges à propos de la question luxembourgeoise*, dans *Les relations franco-belges de 1830 à 1934*. Actes du colloque de Metz, 15 et 16 novembre 1974.- Metz, 1975, pp.275-293.

ZUBER (Terence), *Inventing the Schlieffen Plan : German War Planning 1871-1914*.- Oxford, New-York, Oxford University Press, 2002, 340 p.

### **Chemins de fer, voies de communication.**

DU FIEF (J.) (Professeur à l'athénée royal de Bruxelles), *Voies navigables et routes*, dans *Patria Belgica*, partie I.- Bruxelles, Bruylant-Christophe et Cie, 1873, in- 8°, pp. 816-834.

KURGAN VAN HENTENRYK (G.), *Le réseau de chemins de fer Prince-Henri et les intérêts français dans le Grand-Duché de Luxembourg (1868-1877)*, dans *Les relations franco-luxembourgeoises de Louis XIV à Robert Schuman*, Metz, 1978, pp.119-136.

LAFFUT (Michel), *Les chemins de fer belge 1830-1913 : genèse du réseau et présentation critique de données statistiques*.- Bruxelles, Académie royale des Sciences, des Lettres et des beaux-arts de Belgique, 1995, XI-355-788 p.

LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges*.- Bruxelles, Office de Publicité, ancien établissement J. Lebègue, 3<sup>e</sup> édition, 1953, 250 p., 149 figg, 31 pll.

LAMBOU (Marcel), *La Meuse, le Rhin et le rail*, dans MARGANNE (Roland) (dir.), *Liège-Cologne : Premier chemin de fer trans-européen*. Préface de J. Renard.- Liège, G.T.F. asbl, 1993, pp.153-160. (Publié à l'occasion des 150 ans de la ligne.)

LAMBOU (Marcel), *Histoire des transports publics à Eupen aux XIXe et XXe siècles*, dans MARGANNE (Roland) (dir.), *Liège-Cologne : Premier chemin de fer trans-européen*. Préface de J. Renard.- Liège, G.T.F. asbl, 1993, pp.161-164. (Publié à l'occasion des 150 ans de la ligne.)

LEFEVRE (A.), *Sous le Second Empire : chemins de fer et politique.*- Paris, Société d'Édition et d'Enseignement supérieur (SEDES), 1948, 440 p.

MARGANNE (Roland), *Contribution à l'histoire de la Vennbahn*, dans *Trans-Fer* spécial n°1, Liège, GTF asbl, 1979.

MARGANNE (Roland), *Le nœud ferroviaire de Liège*, dans *Trans-Fer* (spécial), hors-série, *Musée des Transports en commun en pays de Liège*, 1985.

MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer dans le Canton de Saint-Vith*, dans *Trans-Fer* spécial n° 3, Liège, GTF asbl, 1985.

MARGANNE (Roland), *La Vennbahn*, dans *Trans-Fer* spécial n° 3, Liège, GTF asbl, 1985.

MARGANNE (Roland), *Les lignes dites « de guerre » (Born-Vielsalm ; Gouvy-Saint-Vith ; Saint-Vith-Losheim)*, dans *Trans-Fer* spécial n° 3, Liège, GTF asbl, 1985.

MARGANNE (Roland), *Le chemin de fer militaire à voie de 60 centimètres Sourbrodt-Elsenborn*, dans *Trans-Fer* spécial n° 3, éd. GTF asbl.

MARGANNE (Roland), *Bertrix-Muno-Carignan, une relation internationale bien éphémère*, dans *Le Rail en Gaume, Trans-Fer* spécial hors-série, Liège, GTF asbl, 1986.

MARGANNE (Roland), *Le Fagnard : histoire d'une ligne internationale : Trois-Pont-Junkerath*, dans *Trans-Fer* hors série, 2<sup>e</sup> édition augmentée, Liège, G.T.F., 1990, 39 p., ill

MARGANNE (Roland), *Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith*, dans *Trans-Fer* hors série, Liège, GTF asbl, 1992.

MARGANNE (Roland), *Les autres liaisons ferroviaires germano-belges* dans MARGANNE (Roland) (dir.), *Liège-Cologne : Premier chemin de fer trans-européen*. Préface de J. Renard.- Liège, G.T.F. asbl, 1993, pp. 45-58 (Publié à l'occasion des 150 ans de la ligne.)

NIJSSEN (J.), *De spoorlijn Tongeren-Aken in oorlogstijd aangelegd*, Voeren, 1985.