

Le dispositif d'interruption des chemins de fer belges pendant la guerre de 1870-1871

BECHET Christophe

1. La genèse des plans d'interruption des voies de chemin de fer en Belgique

La Belgique n'a sans doute jamais autant craint un franchissement de ses frontières méridionales que sous le règne de Napoléon III. Mais si les Belges sont fortement préoccupés durant tout le Second Empire par la perspective d'une invasion française¹, ils n'oublient pas pour autant la possibilité d'une simple traversée de leur territoire. En l'occurrence, même si la souveraineté du pays n'était pas directement mise en cause, la neutralité imposée par le traité de 1839 inciterait l'armée belge à ne pas laisser impunément le territoire être utilisé à des fins stratégiques. En effet les garants, particulièrement la France et la Prusse, pourraient reprocher à la Belgique sa passivité et remettre en question l'utilité de la « barrière belge » dans le concert des nations. Ainsi, en 1863, Léopold I^{er} appelle l'attention du général Chazal sur la question du démantèlement de la ville haute de Charleroi. Il n'est pas particulièrement urgent selon le Roi de démanteler cette place alors qu'elle constitue une forteresse d'arrêt idéalement placée sur

¹ Un coup de main français sur Bruxelles à l'aide des chemins de fer est sérieusement envisagé suite à des propos tenus début février 1852 par le général français Changarnier à Conway, l'Intendant de la Liste Civile de Léopold I^{er}. Selon l'ancien commandant en chef des troupes de Paris, exilé à Bruxelles au lendemain du coup d'État du 2 décembre 1851, « avec les chemins de fer, rien n'est plus facile que de vous prendre un matin au saut du lit, d'enlever le Roi et son Gouvernement, et de venir s'installer en Belgique... » (Lettre de Conway à Léopold I^{er}, Bruxelles, le 5 février 1852, en annexe à une lettre de Stockmar à Granville du 8 février 1852, Papiers Granville, citée dans STENGERS Jean, *Léopold I^{er} et la France au lendemain du coup d'État du 2 décembre*, in *Les relations franco-belges de 1830 à 1934. Actes du colloque de Metz, 15 et 16 novembre 1974*, Metz, Centre de Recherches « Relations internationales » de l'Université de Metz, 1975, p. 38-39). Peu de temps après cet entretien, le 18 février 1852, Léopold I^{er} écrit à son beau-frère Emmanuel, comte de Mensdorff-Pouilly, que les chemins de fer n'ont décidément pas que des avantages puisqu'il ne faut désormais que neuf heures et demi pour franchir la distance entre Paris à Bruxelles (Lettre de Léopold à Emmanuel de Mensdorff-Pouilly, le 18 février 1852, publiée dans PURAYE Jean et LANG Hans-Otto (éds.), *Lettres de Léopold I^{er} à sa sœur la princesse Sophie, à son beau-frère Emmanuel, comte de Mensdorff-Pouilly, à son neveu Alphonse, comte de Mensdorff-Pouilly (1804-1864)*, Liège, Vaillant-Carmanne, 1973, lettre n° 104, p. 405).

« un nœud de beaucoup de chemins de fer aux personnels étrangers »². La forteresse sera pourtant complètement démantelée quelques années plus tard suite à un arrêté royal du 6 juillet 1867³. En revanche le 28 janvier 1868, confronté aux partisans d'une concentration des crédits militaires dans le camp retranché d'Anvers, le lieutenant-général Renard ministre de la Guerre déclare à la Chambre qu'il ne consentira jamais à démanteler les forteresses de Namur, Liège et Diest car ces places contrôlent tous les chemins de fer reliant la Belgique à l'Allemagne et permettront de rester maîtres du réseau au début de la guerre et d'en disposer dans l'intérêt des populations⁴. Malgré ces précautions, nous sommes encore loin d'une étude stratégique d'ensemble du réseau belge et d'un plan d'interruption des voies ferrées en bonne et due forme. Une étude sur l'utilisation militaire des chemins de fer en temps de guerre a bien été réalisée par un ingénieur civil spadois, Michel Body, l'année précédente mais elle ne semble pas avoir été remarquée immédiatement en haut lieu⁵.

Au cours de la séance du 30 juillet 1869 de la commission mixte chargée de l'examen des diverses questions relatives à la mobilisation de l'armée, le colonel Alexis Brialmont directeur des opérations militaires attire l'attention du ministère de la Guerre sur la problématique ferroviaire. Brialmont envisage deux grands cas de figure exigeant un plan d'interruption des chemins de fer : *primo* une attaque imprévue de l'ennemi lançant des trains chargés de troupes à la poursuite des garnisons des villes frontalières embarquées vers Anvers ; *secundo* une traversée du territoire belge où l'ennemi chercherait à créer des lignes d'opérations principales ou secondaires pour attaquer une tierce puissance. La commission propose en définitive d'intercepter dix-sept voies ferrées et de créer un certain nombre de forts d'arrêt⁶. Le 17 septembre 1869, le ministre de la Guerre commande une étude sur « les questions se rattachant à l'interruption éventuelle des voies ferrées en cas de guerre ». Le rapport final est présenté par le

² Lettre de Léopold I^{er} au général Chazal, Laeken, le 4 décembre 1863 (MRA, *Fonds Chazal*, F.1 famille royale, document n° 125-126).

³ Réunion de la commission instituée pour le démantèlement de la place forte de Charleroi, 1 registre avec plans, 1867 (MRA, *Fonds Fortifications*, VIII CHARLEROI, dossier n° 19); DUCHESNE Albert, « Le rôle militaire [de Charleroi] », in *Caroloregium valde concelebratur, MDCLXVI-MCMLXVI. Bilan de trois siècles d'histoire locale, publié par l'administration communale de Charleroi à l'occasion du tricentenaire de la fondation de la ville*, Charleroi, Administration communale, 1966, p. 77-96.

⁴ *Annales Parlementaires*, Chambre des Représentants, séance du 28 janvier 1868, p. 502.

⁵ BODY Michel, *Les chemins de fer dans leur application militaire*, Liège, Carmanne, 1867 ; IDEM, *Notice supplémentaire sur l'attaque et la défense des chemins de fer en temps de guerre*, Liège, Carmanne, 1868, 16 p. Sur la réception de l'étude de Michel Body, voir G.L., « Les chemins de fer au point de vue militaire », in *La Belgique militaire*, 15.10.1871, p. 388-397.

⁶ DE RYCKEL Louis, *Mémoires du lieutenant-général Baron de Ryckel, sous-chef d'état-major de l'armée belge en 1914, puis chef de la mission militaire belge au grand quartier général des armées impériales de Russie*, Paris - Bruxelles, Chapelot - « Notre Pays », 1920, p. 85-86.

capitaine de génie H. Dupont, le capitaine d'état-major A. de Formanoir et l'ingénieur au ministère des Travaux publics Dubois⁷. Fin novembre 1869, le capitaine de Formanoir donne à Bruxelles plusieurs conférences sur les chemins de fer en temps de guerre au cours desquelles certains détails techniques concernant les destructions à effectuer sont déjà sommairement dévoilés : « Les premières destructions se feront généralement près de la frontière et autant que possible à la jonction de deux lignes. Un seul système de destruction arrête ainsi la circulation sur deux directions différentes. Je citerai comme étant dans ce cas, les points suivants : Mouscron, Tournai, Erquelines, Autel-Bas (en avant d'Arlon), etc. »⁸. La crise ferroviaire franco-belge survenue quelques mois plus tôt a sans doute été l'élément déclencheur de cette subite agitation belge. Rappelons qu'au cours de cet incident, le Cabinet Frère-Orban avait fait obstacle au rachat de la *Compagnie du Grand-Luxembourg* par la *Compagnie de l'Est français* pour des raisons non seulement économiques mais aussi stratégiques, au nom de la neutralité du pays. En effet, l'exploitation combinée des lignes du *Grand-Luxembourg* et du *Liégeois-Limbourgeois* – que la *Compagnie de l'Est* se proposait également de racheter – aurait donné aux Français un accès direct au camp de Beverloo et à Rotterdam, ce que les Prussiens n'auraient jamais pardonné aux Belges en cas de guerre. Si la Belgique laissait exploiter de telles portions de son réseau à une compagnie française, pourrait-elle refuser à une compagnie allemande, si elle en faisait la demande, des droits d'exploitation similaires sur une ligne de chemin de fer menant par exemple au port d'Anvers⁹ ?

2. Le premier plan d'interruption des voies de chemins de fer de 1869

Le rapport de 93 pages présenté par Dupont, de Formanoir et Dubois consiste en un relevé de toutes les jonctions belges avec l'étranger, y compris les lignes en construction. Des reconnaissances ont été effectuées sur le terrain. Les différents ouvrages d'art présents sur les voies, la façon d'opérer les interruptions, le matériel et les effectifs nécessaires y sont répertoriés de façon précise. Pour chaque ligne, plusieurs lieux de destruction sont indiqués. Les interruptions de la voie doivent être obtenues soit en faisant sauter ou en démolissant des ouvrages

⁷ MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier n° 114 : Renseignements : interruptions éventuelles en cas de guerre.

⁸ DE FORMANOIR A. (capitaine d'état-major), *Conférences militaires belges : chemins de fer en temps de guerre*, conférences données à Bruxelles en novembre 1869, Bruxelles, Muquardt, 1870, p. 39.

⁹ Lettre de Jules Devaux (Bruxelles) au Baron Beyens (Paris), le 28 février 1869, citée dans BEYENS Eugène (Baron), *Le Second Empire vu par un diplomate belge*, Lille – Bruges – Paris, Desclée de Brouwer – Plon-Nourrit, 1924, t. 2, p. 341 ; BANNING Émile, *Les origines et les phases de la neutralité belge*, publié par A. De Ridder, Bruxelles, Librairie A. Dewit, 1927, p. 229-232.

d'art, tels que ponts, viaducs, etc. ; soit en renversant sur la voie, à l'aide de fourneaux de mine les parois de certaines parties en déblai ; soit en déblayant, au moyen de la poudre, certaines parties de la voie en remblai ; soit en enlevant les rails et les accessoires sur une longueur plus ou moins considérable¹⁰. Nous détaillons ci-dessous les vingt-et-une lignes concernées. Pour les plus remarquables, nous pointons quelques détails anecdotiques ou dignes d'intérêt concernant les modes de destruction recommandés :

1. Hasselt – Maastricht : À trois kilomètres de la station de Beverst, la ligne traverse le Demer sur un pont ; cinq cents mètres plus loin, elle passe sur un viaduc. À respectivement 2.200 et 2.800 mètres de Munsterbilzen, la ligne passe à nouveau sur deux viaducs avant d'entrer dans le village d'Eygenbilzen. L'étude préconise de détruire les trois viaducs et de produire une coupure de quatre-vingts à cent mètres dans le remblai situé à un kilomètre en avant d'Eygenbilzen. Certaines précautions prises dans ce dispositif sont caractéristiques d'une époque où le sentiment national de la population paraît encore incertain. Il faut se rappeler que les viaducs ferroviaires sont souvent étroitement imbriqués à des voies terrestres : « La destruction des viaducs sur la voie coupant les communications des villes et villages voisins indisposeront les habitants et les tourneront peut-être contre nous, tandis que si on se borne à interrompre les chemins de fer, sans nuire à leurs intérêts, on s'en fera, sans aucun doute, des auxiliaires fort précieux. Si donc on peut produire une interruption suffisante, sans couper les communications par terre, la commission est d'avis qu'il est prudent de ne pas toucher aux viaducs en maçonnerie »¹¹.

2. Hasselt – Eindhoven

3. Ans – Liers – Herstal et Liège : À l'époque, Ans possède deux stations. Celle du chemin de fer de l'État en provenance de Liège et celle du *Liégeois-Limbourgeois* vers Liers. Les destructions principales sont envisagées après Ans, sur le chemin de fer du *Liégeois-Limbourgeois*. Les officiers ingénieurs proposent de produire une coupure de quatre-vingts à cent mètres dans le remblai situé entre cette dernière station et Liers. Les deux viaducs présents sur cette section du parcours seront également détruits. Si on le juge utile, une autre coupure sera effectuée dans le remblai entre Milmort et Herstal. Il est caractéristique que des destructions soient envisagées si près de Liège alors que rien n'est prévu pour la ligne d'Anvers vers Bréda gardée par la présence du nouveau camp retranché. Il n'est un secret pour personne à l'époque que la vieille place serait complètement obsolète si elle était confrontée aux nouveaux parcs de l'artillerie de siège prussienne. Ce n'est donc pas un hasard si au détour d'une phrase nous trouvons cette remarque à propos de la station du *Liégeois-Limbourgeois* : « Cette station forme un bon emplacement pour la construction d'un fort à coupoles qui aurait

¹⁰ MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 114.

¹¹ *Ibidem*.

pour but non seulement la défense des voies ferrées mais encore celle de la ville de Liège »¹².

4. Trois-Ponts – Gouvy

5. Verviers – Welkenraedt : Il s'agit de culbuter à quatre reprises les rochers de la vallée de la Vesdre dans lesquels la voie se fraie un chemin, essentiellement à proximité de Dolhain. À nouveau, sans doute pour ne pas froisser les populations locales et, d'une manière générale, ne pas grever l'avenir économique du pays, on privilégie des mesures n'impliquant pas la destruction d'ouvrages d'art importants. En effet, la ligne Verviers – Welkenraedt comporte de nombreux tunnels qu'il aurait été aisé de détruire avec un ralentissement beaucoup plus conséquent pour l'ennemi. De même, la destruction du viaduc oblique à cinq arches de Dolhain édifié en pierres de taille interdirait pour longtemps la ligne de la Vesdre à la logistique de l'adversaire mais elle n'est pas recommandée par l'étude.

6. Arlon – Autel-bas – Sterpenich / Longwy

7. Marloie – Jemelle

8. Dinant – Hastière : La haute vallée de la Meuse, particulièrement riche en escarpements de toutes sortes, permet de prévoir à de nombreux endroits des dispositifs explosifs dans les rochers longés par la voie. Étrangement l'étude ne se contente pas d'un ou deux points mais en inventorie au moins une demi-douzaine. Il existe en l'occurrence une volonté manifeste d'obstruer la voie au maximum, sans pour autant toucher aux tunnels. Cette multiplicité des lieux de destruction suscite d'ailleurs des problèmes d'effectifs et l'on envisage à nouveau de faire appel au secours de la population locale : « Toutefois comme il se trouve dans les environs de Dinant et entre autres à Hastière nombre de carrières de pierre et de marbre en exploitation, on trouvera dans les ouvriers employés dans les carrières des auxiliaires très utiles »¹³.

9. Florennes – Romedenne – Givet

10. Walcourt – Mariembourg

11. Erquelinnes – Lobbes

12. Erquelinnes – Bonne-Espérance : Les obstacles sont rares sur cette voie, ce qui exige des mesures inhabituelles. D'Erquelinnes jusqu'à Bonne-Espérance, on ne rencontre que de faibles remblais et quelques petits bois traversés par la ligne. Les officiers ingénieurs conseillent de faire tomber sur le chemin de fer les gros arbres du bois de Wauhu à proximité de Bonne-Espérance sur une longueur de 1.600 mètres et de les relier entre eux par des fils télégraphiques rivés ou soudés afin de compliquer davantage le travail de déblayage.

13. Quévy – Frameries – Mons

14. Quiévrain – Thulin – Mons

15. Tournai – Blandain – Lille

¹² *Ibidem.*

¹³ *Ibidem.*

16. Mouscron – Lille

17. Comines – Armentières : Cette section en construction au moment de la reconnaissance du réseau ne présente rien de remarquable car la voie reste au niveau du sol sur presque tout son parcours. C'est la raison pour laquelle les ingénieurs recommandent d'ôter les rails sur la plus grande longueur possible. Enfin ils souhaitent également que le pont en tôle sur la Lys situé près d'Armentières soit détruit. Le problème réside dans le fait que sa destruction pourrait être entravée par des détachements français car l'ouvrage est situé à cheval sur la frontière. C'est pourquoi dans un premier temps on envisage plutôt de préparer la destruction d'un autre pont sur la Lys près de Courtrai. En définitive une solution plus ambitieuse est inscrite dans le rapport. Il s'agirait de se mettre dès maintenant en contact avec la société concessionnaire de la voie pour pratiquer dans la culée belge les fourneaux de mine nécessaires ; « c'est du reste ce que la France a fait sur le pont de même que sur toutes ses lignes de chemin de fer »¹⁴.

18 Ypres – Poperinge – Hazebrouck : Cette ligne est également en construction et ne comporte aucun relief propre à organiser un dispositif de destruction sérieux. La première solution retenue est de bouleverser la ligne à l'aide d'explosifs placés contre la voie. Cette solution est semble-t-il jugée trop sommaire car une longue remarque dans la marge envisage un autre dispositif qui prête à sourire par sa complexité : « Nous croyons que sur une ligne comme celle-ci, le seul moyen d'interruption consiste à enlever les rails sur la plus grande longueur possible. Les troupes de la garnison d'Ypres pourraient avantageusement être employées à ce travail. Les rails enlevés seraient réunis à Ypres et jetés dans les fossés des fortifications. Ou bien on réunirait rails et traverses en plusieurs tas, on y mettrait le feu, et les rails seraient suffisamment déformés par la chaleur pour qu'il fût impossible de s'en servir »¹⁵. Une dernière remarque note quand même que l'interruption sera facilitée le jour où il sera possible de détruire le pont qui enjambe le canal de la Lys à Ypres en cours de construction.

19. Dixmude – Furnes – Dunkerque

20. Herentals – Turnhout – Tilbourg

21. Basècles – Péruwelz – Condé : En projet.

L'inconvénient majeur des dispositifs d'interruption prévus dans le rapport réside dans le fait qu'ils demandent dans la majorité des cas plusieurs jours pour être mis en place, surtout pour les jonctions ardennaises où il s'agit de culbuter sur la voie les parois des tranchées creusées dans le rocher à l'aide d'explosifs. En 1870, les détachements du Génie envoyés sur les lieux mettront en moyenne trois à quatre jours pour se conformer aux instructions reçues, beaucoup

¹⁴ *Ibidem.*

¹⁵ *Ibidem.*

n'accomplissant qu'une moitié du programme prescrit¹⁶. Pour obvier à ce défaut manifeste, le capitaine de génie Dupont a pourtant ajouté à la fin de l'étude des mesures d'urgence à appliquer pour chaque poste : « Aussitôt que les éventualités deviendront menaçantes, on fera rentrer vers les magasins de l'intérieur tout le matériel des stations frontières ; on préparera la destruction des plates-formes tournantes pour locomotives et voitures. [...] On préparera également la destruction des réservoirs d'eau en disposant quelques pétards dans la maçonnerie de support. On peut au reste les crever par l'explosion de charges de 1 à 2 kilos contenues dans des bouteilles. Si l'on prévoit que le temps manquera pour préparer les destructions d'ouvrage d'art ou si l'on craint que l'avenir ne trouble notre travail on commencera toujours par enlever les rails sur la plus grande longueur possible et autant qu'on le pourra, à partir de la frontière. Dans ce dernier cas, il sera utile que les travailleurs soient couverts par des détachements d'infanterie. Si l'on doit démolir les voies, on emportera les pièces principales, on brisera ou courbera les rails, on brûlera les traverses si on ne peut les utiliser pour des ouvrages défensifs. Veut-on n'interrompre les communications qu'à la dernière extrémité, on disposera sous la voie des charges de 100 à 200 kilos de poudre que l'on fait jouer à volonté et instantanément à l'aide de l'électricité dynamique »¹⁷. Le capitaine de génie Dupont imagine également un dispositif permettant de faire sauter la voie et/ou les convois ennemis sans le secours d'aucun opérateur. Le circuit électrique qui permet de déclencher l'explosion restera interrompu par l'intervalle qui existe entre les rails. « Aussitôt que la roue de la locomotive viendra s'appuyer sur les abouts des rails elle fermera le circuit et l'explosion de la charge coupera la voie à telle distance que l'on voudra en avant ou en arrière de l'intervalle »¹⁸.

¹⁶ La palme revenant au poste d'Arlon où le capitaine J. Eugène demande, le 17 juillet 1870, une approbation du lieutenant-général Leclercq, commandant en chef du Génie, pour modifier certaines instructions reçues à Anvers avant son départ le 12 juillet. Cette approbation n'arrivera que le 24 juillet. Durant cet intermède, il semble qu'aucun travail n'ait été entrepris sur la voie en direction de Sterpenich. Après le 24 juillet, les travaux continueront à accumuler du retard car chaque passage de train produit des « trépidations violentes » entraînant des éboulements « que les plus grandes mesures de prudence n'ont pas toujours permis d'éviter ». Les derniers travaux seront achevés le 31 juillet alors que le lieutenant-général Leclercq songeait déjà depuis trois jours à démanteler tous les postes. Rapport du capitaine J. Eugène, commandant en chef du détachement d'Arlon (MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115 : Interruptions).

¹⁷ MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 114.

¹⁸ *Ibidem*.

3. L'expérience de la guerre

Le 19 juillet 1870, la France déclare la guerre à la Prusse. Dès le 12 juillet, vingt-et-un détachements du Génie sont envoyés depuis Anvers aux extrémités du pays. Chaque chef de détachement reçoit avant son départ d'Anvers des instructions détaillées pour l'exécution du travail dont il est chargé¹⁹. Ces instructions sont directement tirées de l'étude réalisée l'année précédente. Les préparatifs d'interruption commencent officiellement le 15 juillet suite à un ordre du lieutenant-général Guillaume ministre de la Guerre envoyé la veille au soir. Le caractère alarmiste de la dépêche ministérielle n'excluant pas une immixtion surprise sur le territoire provoque l'émoi dans les différents détachements. Le travail s'y effectue de jour comme de nuit avec des effectifs pléthoriques et un matériel rendu rapidement obsolète par la dureté des rochers en certains endroits²⁰. Lorsqu'elle est employée, la main-d'œuvre locale doit être payée et elle n'est pas toujours très disciplinée²¹. De même, dans ces localités situées parfois à quelques dizaines de minutes à peine des forteresses françaises²², les règles élémentaires de sécurité ne sont pas respectées. Dans la majorité des chantiers, plusieurs jours se passent avant qu'une

¹⁹ *Rapport du ministre de la Guerre sur la mobilisation de 1870* (présenté à la Chambre des Représentants le 31 mars 1871), p. 27-28 (MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier n° 33).

²⁰ « En réparant les outils pour ainsi dire à chaque minute, on parvient à approfondir les trous de pétard jusqu'à 1m50. Arrivé là, il fut impossible de continuer. La difficulté que l'on avait éprouvée à miner le rocher fit voir que le creusement de rameaux de mine dans le roc des environs de Dinant est chose sinon impossible, du moins fort difficile et, en tout cas, excessivement longue... ». Rapport du capitaine Ch. Smets, commandant en chef du détachement de Dinant (MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier n° 115).

²¹ « Pour empêcher que des outils ne disparaissent pendant le trajet d'une demi-lieue jusqu'à la forge, il y avait dans chaque tranchée un de mes hommes chargés de les y porter et de les en rapporter réparés. Autant que possible je faisais (sic) travailler mes hommes entre eux hors du contact des bourgeois. Il s'établissait ainsi entre eux une émulation dont le travail ne pouvait que profiter, et qui pouvait remplacer avantageusement l'appât du gain de l'ouvrier civil ». Rapport du sous-lieutenant J. Schwartz, commandant en chef du détachement de Vielsalm (*Ibidem*). Nous trouvons un écho de ce jugement dans un article de *La Belgique militaire* publié en janvier 1871 : « Dans ces derniers temps, le service du génie s'est augmenté de la destruction et du rétablissement des voies ferrées. Il est vrai que si on suivait l'avis de quelques militaires imbus de l'idée que les spécialités sont inutiles, on compterait, pour les services spéciaux, sur les ouvriers et sur les employés civils. [...] on ne pourrait, sans craindre des mécomptes, faire reposer ces branches importantes du service sur des ouvriers et des employés civils qui, n'étant pas soumis au régime militaire, seraient indisciplinés et peu disposés à sacrifier leurs intérêts à leurs devoirs » (« Les travaux du génie contre l'invasion », in *La Belgique Militaire*, 8.1.1871, p. 39-40).

²² Les travaux effectués sur la section Dinant – Hastière laissent perplexes le capitaine Ch. Smets à cause de la proximité de la citadelle de Givet : « On devrait choisir un point en arrière de Dinant, par exemple le pont de Houx, entre Dinant et Yvoir, pont sur lequel le chemin de fer traverse la Meuse, et dont la destruction créerait un obstacle considérable. [...] Il faudrait pendant la paix pratiquer des chambres de mine dans les piles de ce pont ». Rapport du capitaine Ch. Smets, commandant en chef du détachement de Dinant (MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier n° 115).

couverture soit assurée par un petit détachement d'infanterie²³. Seuls quelques chefs de poste ont la présence d'esprit d'organiser une surveillance convenable de la ligne à proximité de la frontière²⁴. Enfin, aucun des préparatifs dont l'étude de 1869 avait recommandé la réalisation « en temps de paix » n'a été exécuté²⁵.

Le 23 juillet 1870, le lieutenant-général Leclercq, commandant en chef du Génie, suggère au lieutenant-général Renard, chef d'état-major général de l'armée, que soit révisé dans un sens plus restrictif le passage de la dépêche ministérielle du 15 juillet édictant que « la mise à feu des fourneaux ne peut avoir lieu sans ordre du département de la guerre que dans un seul cas : s'il vous était prouvé par un fait ou un rapport indéniable que le pays est envahi et qu'un train ennemi s'avance sur la voie ». En effet, plusieurs chefs de détachement ont demandé au lieutenant-général Leclercq des précisions sur la manière dont il fallait comprendre ces instructions ambiguës²⁶. Interprétant maladroitement les ordres reçus, un jeune officier avait même cru opportun de faire sauter le viaduc à proximité de Blandain, interrompant ainsi la circulation des trains sur l'importante ligne Tournai – Lille²⁷. Tandis que la presse française hurlait à la mort, le gouvernement belge s'était empressé de sanctionner l'officier et avait fait réparer au plus vite le pont partiellement détruit. Cependant, tout en se confondant en excuses, le gouvernement n'avait pu nier avoir acheminé des troupes et du matériel à la frontière française, avant même le déclenchement des hostilités²⁸. Le malentendu dissipé, la Belgique reçoit peu de temps après les

²³ « Il y a un grand inconvénient à charger les soldats du Génie de garder eux-mêmes leurs travaux ; quand la besogne presse, et qu'il faut travailler jour et nuit, on ne saurait faire monter la garde aux travailleurs sans les exténer. Il faut alors pour les maintenir à leur poste, déployer une rigueur nécessaire mais regrettable cependant, car si des cas d'indiscipline se produisent dans de pareils moments, je crois qu'on peut les attribuer en grande partie à la surexcitation causée par le manque de sommeil chez ces soldats, très courageux travailleurs du reste ». Rapport du capitaine F. Bech, commandant en chef du détachement de Tournai (*Ibidem*).

²⁴ Par exemple le détachement de Comines qui est relié par télégraphe au bureau de douanes du Touquet à proximité d'Armentières. Rapport du sous-lieutenant C. Tayart, commandant en chef du détachement de Comines (*Ibidem*).

²⁵ Dans la culée du pont sur la Lys près d'Armentières les fourneaux de mines n'ont pas été préparés (*Ibidem*).

²⁶ Lettre du lieutenant-général Leclercq au lieutenant-général Renard, Bruxelles, le 23 juillet 1870 (MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 113 : Destructures : incidents survenus, pièce n° 8).

²⁷ Étrangement le rapport du détachement de Tournai ne contient aucune mention de l'incident. À notre connaissance, la seule trace dans le fonds 1870-1871 du MRA est un listing non daté des officiers du Génie et de leur affectation à la frontière. Pour le poste de Tournai, le nom du capitaine en second Louis François Deschepper y a été remplacé par le capitaine en premier F. Bech. Nous n'avons trouvé aucune trace d'un renvoi ou d'une quelconque sanction dans l'*Annuaire de l'armée belge* où L. F. Deschepper apparaît au même grade en 1871. Rapport du capitaine F. Bech, commandant en chef du détachement de Tournai (MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 115) ; *Liste des officiers du Génie commandant les détachements* (MRA, Fonds 1870-1871, dossier n° 113, pièce n° 70).

²⁸ Lettres de Lumley (Bruxelles) à Granville (Londres), les 17 et 23 juillet 1870 (NA – UK, FO 10/306) ; *L'Étoile Belge*, 17.7.1870 ; BANNING Émile, *op. cit.*, p. 236 ; DE LANNOY Fleury

assurances de la France²⁹ et de la Prusse³⁰ qu'elles respecteront la neutralité belge dans la mesure bien entendu où leur adversaire s'engage à en faire autant. Cet incident et les assurances franco-prussiennes expliquent vraisemblablement les vœux de plus grande rigueur dans la procédure d'interruption de la part du commandant en chef du Génie. Rappelons également que l'armée belge est sur le pied de guerre depuis le 15 juillet ; elle est pratiquement prête maintenant à interdire la frontière à un éventuel envahisseur³¹. Déjà le 20 juillet, le lieutenant-général Leclercq avait demandé l'autorisation au lieutenant-général Renard de pouvoir rappeler les chefs de détachements à Anvers dès que leur tâche serait accomplie afin de les incorporer au régiment du Génie où leur présence était vivement souhaitée. Ils seront remplacés par des lieutenants et des sous-lieutenants afin de continuer à assurer la garde des postes restants³².

Tout indique donc que les dispositifs d'interruption des chemins de fer ne sont pas appelés à être maintenus si le conflit se prolonge. La suite le prouve. Certains postes du Génie seront supprimés dans les trois semaines qui suivent la mise de l'armée sur pied de guerre. Ainsi le 20 juillet, le lieutenant-général Renard informe le ministre de la Guerre qu'« aucune crainte ne pouvant venir du côté de la Hollande, ni de l'Ouest de la France, il semble que les postes d'Eygenbilsen, Neerpelt, Ans, Ypres, Dixmude, Turnhout peuvent être complètement supprimés. Il y a lieu de voir si les postes de Marche et Peruwelz sont indispensables »³³. Le 28 juillet, le commandant en chef du Génie écrit d'ailleurs à ce dernier afin de savoir s'il ne conviendrait pas de supprimer l'ensemble des sites de destruction car l'armée est désormais prête, ces mesures posent des questions de sécurité et il manque de troupes pour les surveiller constamment³⁴. Le 31 juillet, le Quartier général estime que tous les sites susmentionnés peuvent être démantelés à l'exception de celui de Marche. Le déchargement des fourneaux de mine est entrepris dans ces localités à partir du

(Abbé), « La neutralité belge et la guerre de 1870 », in *La revue catholique des idées et des faits*, 1925, tiré à part, p. 2-4.

²⁹ Lettre de Napoléon III transmise à Léopold II le 17 juillet 1870, mentionnée dans DE LABOULAYE Paul, « Souvenirs de ma mission en Belgique (1870-1871) », in *Revue de Paris*, 45^e année, tome II, mars-avril 1938, p. 26.

³⁰ Lettre du ministre de la Confédération d'Allemagne du Nord transmise au gouvernement belge le 18 juillet 1870, mentionnée dans BANNING Émile, *op. cit.*, p. 236.

³¹ HAUTECLER Georges, « L'armée belge de 1870 face à la crise de Sedan », in *Revue internationale d'histoire militaire*, XX, 1959, p. 608.

³² Lettre du lieutenant-général Leclercq au lieutenant-général Renard, Bruxelles – État-major général de l'Armée – Commandement en chef du Génie, le 20 juillet 1870 (MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier n° 113, pièce n° 5).

³³ Lettre du lieutenant-général Renard au lieutenant général Guillaume, Bruxelles, le 20 juillet 1870 (*Idem*, pièce n° 4).

³⁴ Lettre du lieutenant-général Leclercq au lieutenant-général Renard, Bruxelles, le 28 juillet 1870 (*Idem*, pièce n° 29), citée d'après BRUNEL Nicolas, *La Belgique pendant le conflit franco-prussien de 1870-1871. Situation politique du pays. La mobilisation de l'armée et de sa 5^e division mobile*, mémoire de licence en Histoire, inédit, UCL, année académique 2006-2007, p. 82.

3 août³⁵. Le 20 août, c'est au tour des postes de Dolhain, Marche, Tournai, Mouscron, Comines et Vielsalm d'être supprimés³⁶. Les huit sites d'interruption restants (Arlon, Dinant, Florennes, Walcourt, Lobbes, Bonne-Espérance, Frameries et Quiévrain) se justifient par leur proximité avec la zone des combats dans le nord de la France. Enfin le 29 août, le lieutenant-général Leclercq réitère de façon plus explicite sa demande de modification de la dépêche ministérielle du 15 juillet : « Aujourd'hui que notre armée se trouve réunie dans le voisinage de la frontière et que les circonstances de guerre qui peuvent menacer le pays ne sont plus les mêmes, je crois qu'il y a lieu de modifier cette instruction et de prescrire aux commandants des détachements de ne mettre le feu aux poudres que sur un ordre émanant du Commandant de l'armée d'Observation »³⁷. Le lieutenant-général Renard transmet ses doléances au ministre de la Guerre. En définitive, il sera prescrit aux commandants des huit détachements restants « de ne mettre le feu aux poudres que sur un ordre émanant du Commandant de l'armée d'observation ou du Commandant en chef de l'armée »³⁸. Les derniers fourneaux de mine de ces localités seront définitivement déchargés fin septembre. Suite à plusieurs semaines d'intempéries, plusieurs dispositifs avaient d'ailleurs déjà souffert de l'humidité qui avait gâché la poudre contenue dans des boîtes en bois, malgré le goudron dont certaines avaient été enduites³⁹.

4. Conclusion

Les travaux réalisés en 1870 ont fait l'objet d'une étude d'ensemble réalisée en 1871 par le capitaine commandant du Génie H. Dupont et transmise au ministre de la Guerre le 26 avril 1871⁴⁰. Dans cette étude, Dupont, en se basant sur l'expérience acquise en 1870 « introduit les modifications nécessaires pour

³⁵ MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier n° 113, pièces n° 51, 52, 56 et 57, citées d'après BRUNEL Nicolas, *op. cit.*, p. 82.

³⁶ Lettre du lieutenant-général Renard au lieutenant-général Guillaume, le 20 août 1870 (*Idem*, pièce n° 65).

³⁷ Lettre du lieutenant-général Leclercq au lieutenant-général Renard, Bruxelles, le 29 août 1870 (*Idem*, pièce n° 66).

³⁸ Lettre du lieutenant-général Guillaume au lieutenant-général Renard, Bruxelles, le 31 août 1870 (*Idem*, pièce n° 67).

³⁹ Au détachement d'Arlon les dégâts ont été constatés uniquement fin septembre lors du déchargement des fourneaux de mine dont la surveillance laissait sérieusement à désirer. Sur la ligne de Dinant, le capitaine Ch. Smets avait pris les devants en remplaçant les boîtes de bois goudronnées par des bouteilles dites « dames-jeannes » dont on fait usage pour renfermer les charges immergées dans l'eau. Rapport du capitaine J. Eugène, commandant en chef du détachement d'Arlon et Rapport du capitaine Ch. Smets, commandant en chef du détachement de Dinant (MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier n° 115).

⁴⁰ Nous n'avons trouvé aucune trace de cette étude dans les archives du MRA où seule la lettre d'envoi du rapport Dupont au ministre de la Guerre subsiste.

donner aux interruptions une efficacité plus grande »⁴¹. Ce travail a sans doute été exécuté en vue de la commission militaire de 1871 qui tient sa première séance deux jours plus tard, le 28 avril 1871⁴². L'étude du capitaine Dupont et celles qui ont suivi porteront-elles leurs fruits en août 1914 ? Au lendemain de la Grande Guerre, le service historique de l'armée allemande (*Reichsarchiv*) rapporte les faits suivants dans son volume spécial consacré à l'histoire des chemins de fer en 14-18 : « Die zu Beginn des deutschen Vormarsches an den belgischen Bahnen vorgefundenen Zerstörungen waren gering, da bei dem raschen Vorgehen dem Gegner keine Zeit zur Ausführung größerer Zerstörungsmaßnahmen blieb. Sie beschränkten sich in den belgischen Grenzgebieten fast ausschließlich auf wenige unbedeutende Gleisunterbrechungen, auf Beschädigungen der Fernsprech- und Telegraphenleitungen sowie auf Tunnelsperrungen, die in einfachster Form durch Zusammenfahren von Lokomotiven und Wagen erfolgten. Nur der Tunnel bei Hombourg an der Strecke Bleyberg – Battice, der Tunnel südlich Trois-Ponts sowie die Brücke über die Ourthe bei Melreux waren gründlicher zerstört und erforderten größere Wiederherstellungsarbeiten. Alle übrigen in den belgischen Grenzgebieten vorgefundenen Beschädigungen der Eisenbahnen ließen sich in kurzer Zeit mit einfachen, feldmäßigen Mitteln beseitigen. Besonders wertvoll war für eine schnelle Aufnahme des Betriebes des feindlichen Netzes, daß die wichtige, zahlreiche Kunstbauten aufweisende Linie Herbesthal – Lüttich fast unzerstört in deutsche Hand fiel. Eine im Tunnel bei Nasproué durch Aufeinanderfahren von Lokomotiven ausgeführte Sperrung konnte wesentlichen Aufenthalt nicht bereiten »⁴³. Quel constat ! Les coupes sombres opérées par les parlementaires catholiques au budget du département de la Guerre ou les scrupules neutralistes ont-ils donc paralysé l'armée belge durant les quatre décennies écoulées ? À moins que ce ne soit tout simplement la permanence du manque d'organisation... Il serait très irrévérencieux pour la mémoire du Génie belge de le suggérer.

Abréviations :

MRA : Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire (Bruxelles).

NA – UK : National Archives of United Kingdom (Londres).

FO : Foreign Office.

⁴¹ Lettre du capitaine commandant du Génie H. Dupont au lieutenant-général Guillaume, Gand, le 26 avril 1871 (MRA, *Fonds 1870-1871*, dossier n° 114, en début de liasse).

⁴² DE RYCKEL Louis, *Historique de l'établissement militaire de la Belgique*, Gand, imprimerie V. Van Doosselaere, 1907, tome II, p. 77.

⁴³ *Der Weltkrieg 1914 bis 1918. Die militärischen Operationen zu Lande. Das Deutsche Feldeisenbahnwesen. Bearbeitet im Reichsarchiv*, Berlin, E.S. Mittler & Sohn, 1928, p. 59-60.