

CHRISTOPHE BECHET

## Traverser la Belgique ? De l'Indépendance au Plan Schlieffen (1839-1905)

Académie universitaire Wallonie-Europe, Université de Liège, Département des Sciences historiques, 2012.  
Promoteurs : Catherine Lanneau et Francis Balace.

Les articles sur le "Plan Schlieffen" parus dans la revue *War in History* au cours des dernières années attestent que le débat historique concernant la responsabilité des plans de guerre dans le déclenchement du premier conflit mondial est loin d'être éteint. Mais si la décennie précédant 1914 est toujours largement étudiée, rares sont ceux qui s'aventurent en deçà de 1905, afin d'analyser le lent processus qui a conduit les stratèges français, allemands et belges à considérer la traversée de la Belgique comme un fait de guerre inéluctable. Cette problématique est pourtant aussi ancienne que l'État belge lui-même, dont l'existence fut acceptée du bout des lèvres par les Puissances de la Sainte-Alliance, à condition qu'il demeure une "Barrière" face à la France.

Malgré l'étendue chronologique envisagée et l'hétérogénéité apparente, il nous paraissait possible d'unir sous l'angle historico-stratégique des événements aussi divers que la crise d'Orient, le Printemps des Peuples, l'avènement du Second Empire, la question luxembourgeoise, la crise ferroviaire franco-belge, la guerre franco-prussienne, l'affaire Schnaebelé, l'incident de Fachoda et la première crise marocaine. Grâce à la lecture de la thèse de doctorat de Marie Thérèse Bitsch sur La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914), le concept de "traversée" du territoire belge s'est imposé à nous comme l'axe de réflexion idéal, capable d'unifier toute la période. Deux aspects des travaux

de l'historienne française ont immédiatement retenu notre attention : d'une part, la problématique des chemins de fer stratégiques belges, d'autre part, la question des plans de guerre de la France et de l'Allemagne dans leurs relations avec la Belgique et sa politique de défense. Ce sont ces thématiques qui ont principalement retenu notre attention pour la période 1839-1905.

Quelles sont nos principales conclusions ? Dès l'indépendance de la Belgique, la défense du jeune royaume est immédiatement subordonnée à l'évolution économique du pays. L'analyse successive des procès verbaux des commissions militaires belges de 1851, 1853 puis 1856 le démontre. Alors qu'au cours des deux premières commissions, il est encore question de maintenir un grand nombre de forteresses sur la frontière face à la France, trois ans plus tard l'établissement du camp retranché d'Anvers et la démolition subséquente faute d'effectifs des forteresses méridionales sont acceptés par les généraux belges comme un mal nécessaire. Peut-on encore parler véritablement d'une "Barrière belge" dans le sens qu'ont voulu lui donner les Puissances afin de ne pas bouleverser complètement l'ordre de Vienne ? De l'avis des commentateurs militaires étrangers, la Barrière est définitivement morte en 1859 lors du vote des Chambres avalisant la construction du camp retranché d'Anvers.

Toutefois, en 1868, la montée en puissance de la Prusse et l'hypothèse plausible d'une simple traversée du territoire par les belligérants font dire au ministre de la Guerre belge, le général Renard, qu'il n'a jamais été question de démanteler la ligne fortifiée de la Meuse, véritable "corridor stratégique" entre la France et l'Allemagne. Un an plus tard, le premier

directeur des opérations militaires, le général Brialmont, rappelle pareillement à la mémoire des officiers du corps d'État-major un aspect essentiel à ses yeux du devoir des neutres : interdire aux armées étrangères l'usage des voies de communication et particulièrement des lignes de chemin de fer. C'est en somme une nouvelle logique de barrière dissuasive qui s'installe car le Génie belge conçoit à cet effet un plan ambitieux : interrompre toutes les lignes de chemins de fer qui livrent un accès direct au territoire belge depuis l'étranger. En 1870, ce plan est fidèlement appliqué.

Une nouvelle étape est franchie après l'achèvement des forts de la Meuse en 1892. L'attention du milieu militaire belge se focalise alors sur la rive droite du fleuve et la trouée du Luxembourg; les destructions ferroviaires préparées en temps de paix par le Génie belge se maintiennent exclusivement à l'est du pays tandis que le principe d'une concentration de l'armée belge vers la Meuse est âprement discuté. Certains officiers y sont favorables car ils craignent que l'armée concentrée au centre du pays n'arrive pas à temps pour s'interposer en cas de traversée rapide des Ardennes par les belligérants. Le passage de l'ennemi par la rive gauche de la Meuse est désormais minoré par certains analystes car il suppose à leurs yeux une invasion totale du pays et l'investissement d'Anvers – une opération chronophage jugée pour cette raison peu vraisemblable. Nous avons néanmoins retrouvé dans les archives du Fonds Moscou au Musée royal de l'Armée des documents de la direction supérieure du corps d'État-major qui attestent que l'hypothèse d'une invasion française est encore étudiée jusqu'en 1907. Quoi qu'il en soit, le scénario d'une invasion totale du pays semble occuper une place de second rang dans les préoccupations

belges car toutes les études réalisées jusqu'en 1913, par des officiers aussi importants que Ducarne, Ceulemans, de Ryckel et Galet, et que nous avons recensées dans notre thèse, se concentrent sur la trouée du Luxembourg et négligent *de facto* la frontière française et le cœur du territoire.

Parallèlement à ces plans belges, comment évoluent les plans français et allemands ? Dans la deuxième moitié des années 1870, les estimations des plans français et allemands vont évoluer vers des positions diamétralement opposées. Alors que les Allemands manifestent une absence totale d'intérêt pour la Belgique, les généraux français redoutent de leur côté un passage des troupes allemandes à travers la Belgique. En 1878, le Conseil Supérieur de la Guerre introduit même dans le plan de guerre français une variante destinée à se protéger d'un passage par la Belgique. Une étude ferroviaire du 2<sup>e</sup> Bureau réalisée en 1876 et conservée aux archives militaires à Vincennes indique en effet la possibilité pour les Allemands, si les Belges leur accordent le libre usage des chemins de fer, de concentrer leurs forces très rapidement à l'entrée de la trouée de l'Oise. Au début des années 1880, le Conseil supérieur de la Guerre adopte une position plus en phase avec la réalité du plan allemand. Le passage par la Belgique lui paraît de moins en moins vraisemblable. C'est le début des premières coupes sombres dans les projets Séré de Rivières sur la frontière Nord. L'historiographie de l'entre-deux-guerres et même l'historiographie récente a beaucoup condamné ce dédain subit pour la frontière septentrionale qu'elle a assimilé à une forme de laxisme des autorités militaires françaises. Un abandon coupable, dit-on, qui a failli provoquer la défaite de la France en 1914. Ce dédain qui persévère jusqu'en 1905/1906,

malgré plusieurs études réalisées par le 2<sup>e</sup> Bureau français sur le danger des nouvelles jonctions ferroviaires germano-belges, n'est pas comme on l'a souvent prétendu une erreur du Haut Commandement français. Il repose au contraire sur une appréciation assez juste du plan allemand.

En effet, une synthèse historique découverte en 2004 au Bundesarchiv permet aujourd'hui de saisir les grandes lignes des plans allemands – modifiés chaque année le 1<sup>er</sup> avril entre 1894 et 1914. Cette synthèse prouve que de 1899 à 1905, si une ou deux armées allemandes sont déployées le long de la frontière belge, elles sont insuffisantes pour mener une puissante offensive à travers la Belgique et menacer Paris. Il appert que si Schlieffen applique pour la première fois son idée d'un passage par la Belgique au plan allemand de 1899-1900, ce mouvement tournant reste peu développé et soumis à bien des interrogations. Dans ses jeux de guerre, Schlieffen estime que le risque est réel que l'aile droite allemande arrive trop tard, alors que les Français remportent des victoires décisives en Lorraine. Fait significatif, à la veille du plan de 1905-1906, qui assume pour la première fois le passage allemand sur la rive gauche de la Meuse par le Limbourg hollandais, le plan de guerre allemand de 1904-1905 n'envisage même plus le passage par la Belgique ! Une seule armée est stationnée le long de la frontière luxembourgeoise. Quel événement a-t-il pu justifier ensuite une telle volte-face entre avril 1904 et avril 1905 ? Une des principales causes du changement radical du plan de Schlieffen en avril 1905 ne peut être que la guerre russo-japonaise et l'impossibilité russe de soutenir l'allié français, d'où la mise à disposition d'effectifs allemands supplémentaires sur le front occidental. Le plan ambitieux prévu par

Schlieffen en avril 1905 incluant la violation de la neutralité hollandaise et le passage sur la rive gauche de la Meuse n'était donc pas programmé de longue date.

Ce constat nous conduit à nous interroger dans un épilogue final sur les éléments de continuité et de rupture qui existent entre les idées de Schlieffen et celle de son successeur Moltke "Le Jeune" concernant la nécessité d'emprunter le territoire belge. Le dense réseau des voies de communication belges – routes et chemins de fer – relativement libre d'obstacles, est l'élément principal qui séduit les deux stratèges car il offre à l'armée allemande une bouffée d'air tactique. La Belgique constitue à leurs yeux une sorte de Lebensraum manœuvrier qui permet d'espérer une victoire rapide contre la France sans enliser les gigantesques masses mobilisées dans une guerre statique et meurtrière. Ce sera pourtant le triste spectacle offert par la guerre 1914-1918.

Un plan de publication de notre thèse a d'ores et déjà reçu un accueil favorable en France chez l'éditeur Economica. Nous espérons la publier dans les plus brefs délais.

PIERRE-OLIVIER DE BROUX