

LOUIS MARAITE

LES CIVILS DANS LA GUERRE 14-18

LE RÔLE DES CHEMINOTS DANS LA BATAILLE DE LIÈGE



LES CIVILS DANS LA GUERRE 14-18

LE RÔLE DES CHEMINOTS DANS LA BATAILLE DE LIÈGE

LOUIS MARAITE

*Merci à la Province de Liège, à André Gilles,
Président du Collège provincial, député provincial
et à Paul-Emile Mottard, député provincial en charge de la Culture*

Merci à Eurogare

Merci à Jean-Henri Renard (GTF) pour son expertise ferroviaire

Merci à l'Hôtel Castel de Pont-à-Lesse (Dinant)

A la grande famille des Cheminots,
J'ai passé avec vous cinq très belles années professionnelles,

Aux 2114 cheminots tombés pendant la guerre 14-18,

A tous les étudiants en histoire qui ne savent pas quoi faire,

A Enza,

*« Tu attends un train. Un train qui va t'emmener loin d'ici.
Tu sais où tu espères qu'il te conduira, mais tu ne peux pas en être sûr.
Mais tu t'en moques car nous serons toujours ensemble ».*

Leonardo Di Caprio à Marion Cotillard
dans le film « Inception » de Christopher Nolan (2010)

PRÉAMBULE

A mes amis Cheminots

Au printemps 2013, alerté par les demandes de quelques communes sur l'histoire des gares construites avant 1914, j'interrogeais, au hasard d'une rencontre dans le train du matin entre Liège et Bruxelles, le Pr. Francis Balace (ULg) sur le rôle des cheminots dans la Guerre 14-18. L'homme est un académicien. Sa réponse à ma question eut la durée d'un cours d'histoire. C'était aussi la durée du trajet jusque Bruxelles... Elle était limpide : le train était le premier mode de transport en 1913. C'est lui qui détermina le rythme des batailles. A tout le moins leur programmation. Mais le rail est aussi fragile, ce dont les Allemands purent se rendre compte dès leur avancée vers Liège. S'ils crurent atteindre Bruxelles en deux jours et Paris en cinq, ils furent déjà bloqués sur la Meuse liégeoise pendant... onze jours. Parce que les forts résistèrent sous le commandement du Général Lemans. Parce que le plan incliné d'Ans était un obstacle naturel difficilement franchissable pour les trains lourds. Et parce que les voies ferrées, véritables artères vitales de la guerre de mouvement, étaient sabotées à des endroits stratégiques.

Ne pouvant cacher mon enthousiasme, je recommandais, dès mon arrivée au bureau, au service du « *Patrimoine historique* » de la SNCB (alors Holding) de confier à un historien un travail sur les liens entre les chemins de fer et la « *Grande Guerre* ». « *Le livre est commandé à quatre experts. Tout se trouvera dans « Destination : Le Front » qui paraîtra en deux langues aux Editions Lannoo* » me fut-il répondu. C'est donc avec une impatience non feinte, voire même une fébrile curiosité, que je consultais, à la mi-mars, l'« ozalid », l'épreuve sur laquelle il fallait apposer le « Bon à Tirer » pour lancer l'impression. C'est là que je découvris que, pour les auteurs du livre, la Guerre 14-18 débutait à... Louvain. Ou quasi. La Bataille de Liège, la résistance des forts, les choix tactiques du Général Lemans, les actes de sabotage qui ralentirent les Allemands et permirent l'organisation de la défense française et la mobilisation britannique, peccadilles de l'histoire ? Je m'en ouvris directement par un mail à l'éditeur. « *Le livre OUBLIE tout le rôle des cheminots dans la bataille de Liège : les tunnels dynamités, les locomotives sabotées, les collisions de locomotives dans les tunnels pour empêcher l'arrivée*

des canons allemands. Une seule question : pourquoi ? Cela va nuire à la réputation de l'ouvrage dans la presse francophone ».

« *Cher Louis, Nous avons envoyé vos remarques aux auteurs* » me fut-il répondu.

L'un d'eux, Paul van Heesvelde, ne tarda pas à m'écrire. Pour me faire savoir que le livre « *Destination : Le Front* » n'avait pas été conçu pour être juste la compilation des faits, grands et petits, de la Première Guerre, qu'elle qu'en soit l'appréciation de leur importance. « *Le livre porte sur l'évolution de l'usage des chemins de fer à des fins militaires. Il forme ainsi une solide base pour des recherches plus ciblées. Ce livre n'est donc pas conçu pour les seuls cheminots liégeois mais aussi pour tous les cheminots qui ont contré, dans le Sud du Pays, l'avancée allemande, pour toutes les personnes qui ont contribué au maintien du réseau et des transports (derrière la ligne de front) ou qui ont fait fonctionner les chemins de fer sous l'Occupant* ».

Puis de discuter sur les quelques (rares) évocations de Liège, la taille des photos dépendant de leur qualité et de leur lien avec l'histoire, d'où l'insertion dans le livre d'une photo du Monument aux Morts cheminots installés à l'arrière de la gare actuelle de Liège-Guillemins. Pour l'expert, mettre l'accent sur les actes de sabotage aurait détourné l'attention de l'essentiel. Le Plan Incliné d'Ans, par exemple, était un défi bien plus grand pour les Allemands que les actes de destruction des voies, qui furent, par ailleurs « *relativement rapidement remises en état* ». Et d'évoquer, néanmoins, le sabotage du tunnel de Nasproué. Selon M. Van Heesvelde, ce sabotage a empêché les Allemands d'amener par rail la « *Grosse Bertha* », un canon de 42 cm Morsser, jusqu'aux portes de Liège. « *Les Allemands l'ont déchargée à Herbesthal. Pas seulement parce que c'était en territoire allemand mais parce que les gares suivantes ne permettaient pas le déchargement de ces transports exceptionnellement lourds* ». Et d'aussi évoquer le fait que la Belgique avait décidé de limiter les destructions de ses voies ferrées vers l'Allemagne parce que ces lignes étaient importantes pour l'économie belge.

Si le réseau était important pour l'économie, il l'était aussi pour la guerre. Celle de 14, les Allemands l'avaient conçue comme une guerre de mouvement (« *Bewegungskrieg* »). Les troupes allemandes étaient pleines d'optimisme. Elles devaient pouvoir passer du front de l'Ouest et l'attaque de la Belgique et de la France (« *Nach Paris* ») vers le Front de l'Est et l'attaque de la Russie. Mais elles devaient aussi pouvoir passer d'un côté à l'autre de la



Bundesarchiv, Bild 146-1994-022-10A
Foto: Tallmann, Oscar I August 1914

Août 1914 : les soldats allemands croient que rejoindre Paris ne sera qu'une partie de plaisir. (Photo Bundesarchiv).

zone de combat sur le même front. La Bataille de la Marne, les Allemands l'ont perdue parce que les voies ferrées de leur côté du front étaient sans cesse perturbées par des actes de sabotage tandis que les lignes derrière le front côté français étaient en bon état. Les adeptes de la guerre de mouvement par voies ferrées n'eurent pas besoin d'atteindre la Marne pour prendre un fameux coup au moral quand ils furent bloqués dès l'entrée des troupes sur le sol belge. Et s'ils furent déjà arrêtés en bord de Meuse, c'est aussi à des cheminots qu'on le doit.

L'enquête, je l'ai entamée à Herbesthal. Un concours de circonstances bienheureux. Bouli Lanners, le cinéaste, cherchait un lieu de tournage pour son prochain film. Responsable de ce genre de collaboration à la SNCB, je l'accompagnais à Montzen et à Herbesthal, deux sites ferroviaires désaffectés. Bouli, originaire de Moresnet, avait déjà repéré les deux endroits. Le site de Montzen et le bâtiment de l'ancienne gare d'Herbesthal-Tivoli.

Je fus directement séduit par la cour de marchandises de Herbesthal. La charpente en bois, du bâtiment principal et des quais latéraux, mérite assurément le classement et j'en faisais directement part à Freddy Joiris, le patron de l'Institut du Patrimoine Wallon qui, face aux incompétences des politiques wallons en matière patrimoniale, ne sait plus où donner de la tête. Nous fîmes, avec Carlos Lopez, les « Relations publiques » de la SNCB à Liège, la convention de mise à disposition des lieux pour le film de Bouli. Quand je



**Avec Bouli Lanners
sur le site de la gare d'Herbesthal. (Photo LM)**

fus contacté par Pierre Marlet (RTBF) pour un reportage sur les déplacements des personnes et des biens en 1914, je l'emmenai à Herbesthal et nous tournâmes la séquence in situ. C'est Pierre Marlet qui me parla de la présence d'Herbesthal dans le livre de Stefan Zweig, « *Le Monde d'Hier* ». C'est l'extrait qui ouvre cet opuscule.

Christophe Bechet est licencié en Histoire de l'Université de Liège en 2002, année où il dépose un mémoire intitulé : « *Une Grande Guerre pour un petit pays. La vision de la guerre 14-18 dans l'enseignement primaire francophone (1918-1940)* ». En 2003, il est agrégé de l'enseignement secondaire supérieur. Il obtient ensuite en 2005 un diplôme d'études approfondies en Relations Internationales et Intégration Européenne. Christophe Bechet a défendu le 24 février 2012 à Liège une thèse de doctorat intitulée : « *Traverser la Belgique ? De l'Indépendance au Plan Schlieffen (1839-1905)* ». Ses recherches portent essentiellement sur l'histoire militaire belge, la Première Guerre mondiale, ses préliminaires et ses conséquences mémorielles dans la société belge. Christophe Bechet me reçoit dans son petit bureau de la place du XX Août à Liège, lieu prédestiné s'il en est. Il me parle d'un livre, « *Les chemins de fer dans la guerre* » (Edition S. Mittler & Fils), édité à Berlin en 1928, réédité en 2004 par le même éditeur (vendu à ..450 €), qui décrit ce que les Allemands ont rencontré sur les voies ferrées lors de l'invasion de 1914. Avec

cartes et esquisses. Il ne restait « *plus qu'à* » le mettre en parallèle avec le « *Liège, la Grande Guerre* » de Jules De Thier et Olympe Gilbert (Imprimerie Bénard, Liège, 1919) et, surtout, le « *Rapport du général Leman sur la défense de Liège en 1914* », écrit après sa captivité, terminé et remis au Roi juste avant son décès, en octobre 1920. Le rapport fut publié par l'Académie royale de Belgique, Commission royale d'Histoire, en 1960.

La suite ? Un travail journalistique, une enquête « *cent ans après* », en passant par les historiens de l'ULg, par les services « *dossiers personnels* » de la SNCB, par des heures de recherches, au Club des Chercheurs et Correspondants Cheminots (CCCC) de Visé, installés autour d'un poêle à bois. Armand BOVY, cheminot retraité, 84 ans, est le président du CCCC. La secrétaire de l'association, Marylène ZECCHINON, est licenciée en Histoire de l'Art et Archéologie de l'Université de Liège. Leur passion pour la cause cheminote est incroyable. Des recherches au Fonds Ulysse Capitaine aussi. J'avais rencontré Claudine SCHLOSS, conservatrice de ce service de la Ville de Liège, à Paris, au vernissage de l'exposition « *Orient Express* » à l'Institut du Monde Arabe. Je lui parlai de ma quête : le rôle des cheminots dans la Bataille de Liège. « *Fondamental. Et méconnu* » répondit-elle tout de go. Je la retrouvai en Feronstrée, dans la salle de lecture. Sur les 116 rues et places de Liège qui font directement référence à la guerre 14-18 que l'historienne a consciencieusement répertoriées, deux artères portent le nom de cheminots, fusillés à la Chartreuse. Durant la première guerre, 48 Liégeois y furent passés par les armes pour sabotage, espionnage et trahison. Parmi eux, il y avait sept cheminots ! Ce ne furent sans doute pas ceux-là qui accompagnèrent le génie de l'Armée pour, dès le 31 juillet 1914, faire sauter les tunnels et les ponts. J'essaye de mettre un nom sur les héros qui, alors que les charges de dynamite placées dans quatre tunnels ne déclenchèrent que partiellement, firent dérailler des locomotives lancées à vitesse maximale, face à face, bloquant les voies par enchevêtrement de tôles et d'acier. La remise en état « *relativement rapide* » et la participation des cheminots belges au fonctionnement du rail sous l'Occupation prennent un tout autre aspect sous la plume allemande...

Le hasard me servit. D'abord en rencontrant les responsables luxembourgeois du Pays d'Anlier qui travaillaient à la commémoration du 100^e anniversaire des « *Fusillés de Rossignol* », 120 habitants de ce petit village près de Marbehan, réquisitionnés par l'occupant, transférés en train jusqu'à Arlon pour y enterrer les victimes allemandes de la « *Bataille des Frontières* » puis fusillés dans la gare d'Arlon. Je fus ensuite chargé d'accompagner, en début

avril 2014, la visite du Premier Ministre Elio Di Rupo dans les ateliers SNCB de Cuesmes (Mons). En constituant mon dossier sur les « *Ateliers Centraux* », mon attention fut attirée par Jean-Luc Deschamps, le responsable des ateliers, et par les délégués syndicaux, sur l'histoire des 51 cheminots montois réquisitionnés, en 1915, pour travailler au service des Allemands. Ils refusèrent pendant trois ans de travailler pour l'ennemi. Ils furent emprisonnés, déportés, maltraités, envoyés dans les tranchées. Avant de revenir, à la fin du conflit, morts vivants de l'enfer.



Transports de troupes belges.
(Photo « Destination Le Front » Collection P. Pastiels)

Je photographiais les Monuments aux Morts « *cheminots* » de 14-18. Et je recoupais avec les sites internet spécialisés, dont l'exceptionnel « *in flanders-fields.be* » qui montre combien le Nord du Pays a été plus prompt pour soutenir ces efforts de mémoire.

Avec l'aide de Cécile, de Catherine, de Greta et de Jan, je consultai aussi les archives de la SNCB. A chaque nom correspond en effet une histoire.

J'en épinglerai trois.

Celle de **Clément PIRLOT**, qui, chauffeur aux Chemins de fer du Nord belge, participa au sabotage du tunnel de Trois-Ponts puis, lors de la mobilisation, rejoignit la défense du Fort de Flémalle, juste à côté de chez lui : il était originaire de Chokier. Il était artilleur. Il poursuivit la guerre et mourut

le 4 avril 1918. Avec lui, nous verrons le déchirement de ces cheminots prêt à sacrifier leur machine pour ralentir l'ennemi.

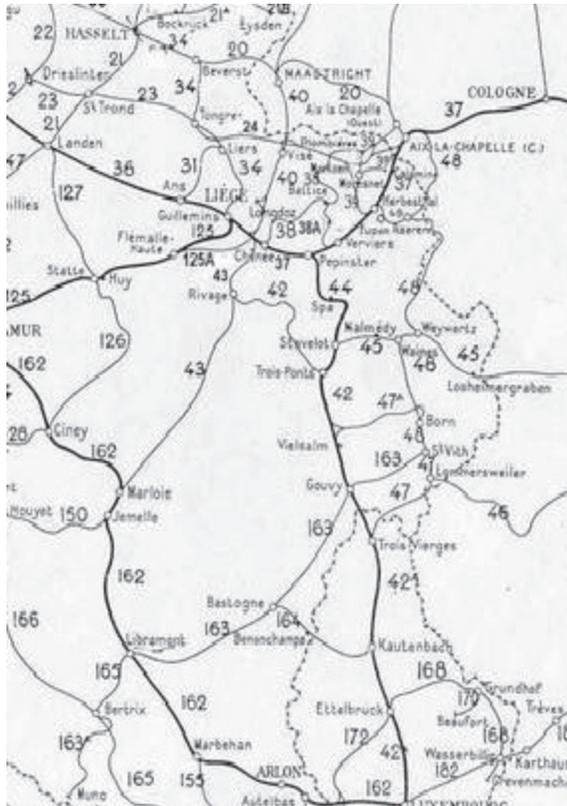
Celle d'**Henri LAVIGNE** Père qui, sous les balles allemandes le 4 août 1914, évacua la dernière loco de la gare de Visé. Avec lui, nous suivrons l'évacuation du matériel roulant des compagnies ferroviaires belges afin qu'il ne tombe pas en état de marche aux mains de l'ennemi. Ce sont 1928 locomotives, 1358 voitures et 10.280 wagons qui sont évacués en France.

Et celle d'**Henri DEFECHEREUX**, domicilié à Angleur, fusillé à la Chartreuse le 28 octobre 1915. Il était le garde-barrière du pont du Val Benoit. Une rue porte son nom juste à côté de son lieu de travail. Avec lui, c'est toute l'histoire de l'espionnage et de la naissance de la Résistance que nous honorerons et qui connaîtra un temps dramatique le 1^{er} mars 1916 avec le procès à Mons de l'« *Eisenbahnsplionage* » quand le procureur allemand requiert 15 peines de mort en 15 minutes.

Ce sont trois noms, trois histoires qui trouvent, dans ces noms, une personnalisation. Ces noms auraient pu être différents. Au travers de ces narrations, c'est un hommage à tous les cheminots, victimes de la Première Guerre Mondiale, que je veux rendre, ceux qui s'enrôlèrent sous les drapeaux, ceux qui résistèrent en espionnant et en sabotant, ceux qui furent victimes des atrocités allemandes contre les civils. Dans le Livre d'Or auquel l'Association nationale des Résistants du chemin de fer a participé en 1951 pour le 25^e anniversaire de la SNCB se retrouvent 3012 noms : ceux de 2114 cheminots combattants tombés au champ d'honneur pendant la guerre 14-18 et 898 cheminots tombés en 40-45. Ce livret est pour eux.

CHAPITRE I.
LE SABOTAGE DES LIGNES
DE L'ALLEMAGNE VERS LIÈGE

Les liens ferroviaires entre Liège et l'Allemagne en 1913



Cette carte reflète le réseau autour de Liège en 1932. Il y a, en 1914, bien plus de lignes qu'aujourd'hui qui reliaient la région liégeoise et Aix-la-Chapelle. Le réseau belge est d'ailleurs alors bien plus dense encore qu'aujourd'hui: il compte 4602 km de voies (pour 3592 aujourd'hui), 3012 gares et points d'arrêts (pour 545 aujourd'hui). Il transporte 224 millions de passagers (pour ...223 millions aujourd'hui) et 87 millions de tonnes de marchandises (pour 34 aujourd'hui). Le

parc est de 4500 locomotives (1200 aujourd'hui mais les locos d'il y a 100 ans roulaient beaucoup moins). L'on estime à 1500 le nombre de voitures automobiles sur les routes belges en 1913...

Le réseau est donc dense entre Liège et l'Allemagne.

La ligne 37, Liège-Verviers-Aix-la-Chapelle, a été ouverte jusqu'à Aix en 1843. L'Etat belge était même actionnaire de la Société des chemins de fer rhénans. La Belgique était à la pointe de l'industrie ferroviaire grâce à Cockerill qui fabriquait les locomotives à Seraing et les vendait dès 1839 en Allemagne. C'est la ligne principale encore aujourd'hui, dédoublée de la ligne à grande vitesse LG3 via le tunnel de Soumagne.

La Ligne 44/44A relie Pepinster, sur la L37, à Spa (44) puis à Stavelot (44A) où elle rejoint la Vennbahn puis Trois-Ponts où elle aborde la Ligne 42. La Ligne 44 est encore en activité aujourd'hui jusque Spa-Geronstère. En 1919, le général Leman est venu à Spa avec la voiture de l'Armistice via cette ligne.

La Ligne 45, c'est une partie de la « Vennbahn, qui relie Trois-Ponts à Malmedy-Waimes, et puis l'Allemagne via Montjoie. La Vennbahn, c'est aussi les lignes 46, 47, 48 et 49 qui relient Aix-la-Chapelle au Grand-Duché de Luxembourg via Trois-Vierges, tout en permettant de desservir Saint-Vith. Pour ce qui est du réseau belge aujourd'hui, ces lignes n'existent plus.

La ligne 42, Comblain-au-Pont-Rivage-Gouvy vers Luxembourg où elle est reliée à la Vennbahn. C'est la ligne de l'Amblève. Toujours active aujourd'hui.

La ligne 43 relie Liège à Marloie où elle rejoint la ligne 162 Namur-Luxembourg. Toujours active aujourd'hui. C'est la ligne de l'Ourthe, Angleur, Tilff, Esneux, Barvaux, Marche...

Les lignes 125 et 125A sont les lignes de la Meuse qui relient Liège à Namur en amont de la Cité ardente. Partie de la « dorsale wallonne ferroviaire ». La ligne 125 en rive gauche, la 125A en rive droite jusque Flémalle.

La ligne 40 relie Liège à Visé et Maastricht en aval de Liège. Toujours active aujourd'hui.

La Ligne 38 reliait Liège à Aix-la-Chapelle via Chénée, Battice, Hombourg et Gemmenich, avec une ligne annexe, la 38A, entre Verviers et Bat-

tice via Dison. La ligne 38 est un Ravel (piste cyclable, mode de transport doux, Réseau autonome des Voies Lentes).

La ligne 39 fut ouverte en 1872, desservant les mines de Plombières qui devint un noeud ferroviaire en 1895. En effet, elle reliait les villes de Liège (L38), Aix (39), Welkenraedt (39) et La Calamine (39a). Elle fut désaffectée en 1952. Aujourd'hui transformée en Ravel.

La ligne 49 reliait Welkenraedt à Eupen et Eupen à Raeren où elle rejoint la ligne entre Aix et le Grand-Duché (Vennbahn). La liaison entre Eupen et Raeren est maintenue notamment pour d'éventuelles dessertes marchandises d'un raccordement dans cette dernière gare. Le tronçon d'Eupen à Raeren FRE (frontière allemande, en direction de Walheim) est préservé par la Communauté germanophone et est toujours considéré comme « *ligne principale* » (!). La voie est également sauvegardée en Allemagne.

La mobilité par le rail, la stratégie allemande



Les Allemands débutent la construction de la ligne 24, entre l'Allemagne et Anvers, dès 1915.

(Photo Club des Chercheurs et Correspondants Cheminots de Visé, <http://cccc-vise.over-blog.com/>)

On le constate donc : en 1914, les liens ferroviaires entre l'Allemagne et Liège sont intenses. Il eut pu encore avoir une importante liaison supplémentaire : les Allemands tentaient depuis des années de convaincre les Belges de construire ce qui deviendra la ligne 24 reliant l'Allemagne et Anvers via

Gemmenich, le viaduc de Moresnet, Fourons (le tunnel de Veurs), Visé (lien avec la ligne 40), Bassenge, Tongres (lien avec la ligne 34 Liège-Anvers) puis à travers le Limbourg. La Belgique à peine occupée, les Allemands entamèrent de suite la construction de cette ligne qu'ils réalisèrent à marche forcée en y affectant des prisonniers russes (entre 1000 et 3000 hommes, traités comme des esclaves, dont le père de l'actuel conseil communal de Liège, Raphaël Miklatski), des travailleurs allemands et des civils belges (8.000), au total 12.000 personnes encadrées par 2.000 soldats allemands. Elle fut terminée en 1918.

En fait, si les Allemands avaient opté pour le plan Schlieffen, c'est justement parce que cette mobilité était possible via le chemin de fer. On le voit, les troupes allemandes pouvaient rejoindre Liège via les lignes 37, 38, 39 et toutes les lignes qui ont constitué la Vennbahn, en rejoignant les lignes 42 ou 43, au gré des besoins et au gré des sabotages.



Les Allemands rêvent de rejoindre les Champs-Élysées en s'arrêtant le moins possible à Liège. (PG).

L'Allemagne a préparé ses chemins de fer pour la guerre

Le livre « *La Guerre Mondiale* » est édité en 1928 par la Maison d'Éditions S. Mittler & Fils de Berlin sur demande des Archives du Reich. Le livre, consacré aux « *Chemins de fer allemands en guerre* », est en trois tomes : l'un est consacré au front de l'Ouest, le début du conflit, l'invasion de la Belgique, la Bataille de la Marne, ... Le deuxième est consacré au

Front de l'Est. Et le troisième est une compilation de cartes et dessins. L'ensemble est vendu par internet pour ...450 €. J'ai suggéré au Centre de documentation de la SNCB de l'acheter. C'est un élément capital pour mesurer la préparation allemande. La SNCB l'a directement acquis, dans sa réédition (2004). Elle avait pourtant, dans ses étagères, un autre ouvrage allemand, du même éditeur : « *La remise en état des lignes de chemins de fer sur le front de l'ouest* » de Wilhelm Kretzschmann. Ce livre-là est encore plus complet, et pour causes : il date de 1922 et son auteur a été, pendant la guerre, Membre de l'Etat-major du chef des chemins de fer sur le terrain militaire (Feldeisenbahnwesens).



Le plan Schlieffen : la 1^{re} armée (320.000 hommes) doit franchir la Meuse au nord de Liège, la 2^e armée (260.000 hommes) doit passer entre Liège et Namur). (Plan webmatters/carnets de route).

Ce qu'il ressort d'entrée de la lecture de ces deux livres (imprimés en allemand en caractères gothiques) est la grande préparation, à de grands mouvements militaires, des chemins de fer allemands. En 1913, le rail en Allemagne qui ne s'appelle pas encore « *Deutsche Bahn* » (celle-ci ne fut créée qu'en 1949), ce sont 29.520 locos, 689.1190 wagons, 65.180 voitures, 61.404 km de réseau ferré. Et, pour toutes les compagnies ferroviaires réunies, 786.465 agents ! Tout un plan militaire est étudié, modifié, implémenté dans le fonctionnement ferroviaire. D'abord avec des trains devant rouler à la moyenne de 30 km/h. En 1913, l'Oberleutnant Wilhelm Groener, qui devien-

dra le chef des chemins de fer allemands dès le début de la guerre, recalcule tout le plan pour imposer 40 km/h de moyenne, sachant qu'un tiers du temps de déplacement se passe ... à l'arrêt. Tout est prêt : dès le début du conflit, des trains de 110 essieux doivent filer vers le front, une loco pour 50 wagons, de 50 à 60 trains par jour. L'ordre de déploiement est clairement arrêté : d'abord la cavalerie puis l'infanterie, puis l'artillerie légère et enfin l'artillerie lourde. Un corps d'armée se déplace dans 140 trains et ... 6010 wagons : 170 voitures pour les officiers, 965 voitures pour la troupe, 2960 wagons pour les chevaux et 1915 wagons pour le matériel. Un corps de réserve a besoin de 85 trains tandis qu'une division de cavalerie nécessite 31 trains (1175 wagons) pour rejoindre la zone de combats.

Tout cela n'est pas seulement de la théorie : les heures de départ des trains, leur composition, leur itinéraire, leur gare d'arrivée, les horaires précis, tout se retrouve dans des tableaux. La discipline allemande... et militaire. Groener, pour cette organisation exceptionnelle qui le verra accéder au grade de Général et devenir le chef du Grand Etat Major général de l'Armée allemande, sera décoré de la médaille « *Pour le Mérite* », la plus haute distinction militaire allemande, celle-là même que recevra le Général Eric Ludendorff pour sa soi-disant victoire à la « *Bataille de Liège* ». En novembre 18, avec Hindenburg, Groener va demander à l'Empereur Guillaume II d'abdiquer, ce qu'il fera le 9 novembre (à Spa). Deux jours plus tard, c'est l'Armistice. Plus tard, Groener deviendra Ministre des Transports puis Ministre de la Défense et Ministre de l'Intérieur. Il s'oppose aux nazis au Reichstag. Pris à parti par Goering en 1932, il démissionne : à 65 ans, sa santé défaillante ne lui permet pas de faire...front. Et son complice de 1918, Hindenburg, devenu Président, ne le soutient pas. La montée vers le nazisme vient de perdre un opposant de poids.



Général-major Groener, à la tête des chemins de fer allemands pendant la guerre. (PG)

Mais revenons aux trains de guerre allemands dont la composition est en réalité fixée en fonction des capacités de charge des ponts sur le Rhin à Mainz et à Cologne. Les trains ne peuvent y passer en pleine composition et doivent être recomposés. Tout le plan prévoit aussi l'approvisionnement des troupes en denrées alimentaires et des locomotives en charbon et en eau. A côté des trains de troupes circulent dès lors aussi des trains qui doivent soutenir l'économie de guerre. Et, en cette fin juillet 1914, l'Allemagne est confrontée à un drôle de chassé-croisé : alors que la mobilisation est décrétée, que les soldats ont cinq jours pour rejoindre leur caserne en train et que les trains de troupe rejoignent les frontières et les futures lignes de front, les touristes des stations balnéaires rentrent en toute hâte chez eux. De la mer du nord, entre le 28 et le 31 juillet, 235 trains rentrent à toute vapeur dans le centre du pays. Le 28 juillet, l'Allemagne décrète la surveillance des trains, le rappel des troupes, la mobilisation générale ; le 29, elle impose la protection armée des ouvrages d'art sur les lignes vers les pays voisins ; le 30, elle fait part du risque de guerre et, le 31, ferme les frontières avec la Belgique, la France, le Luxembourg et la Russie. Les touristes ont intérêt à être rentrés : dès le 31, tout le fret ferroviaire allemand est arrêté et, le 1^{er} août à 17 h, le réseau allemand des zones frontalières est intégralement affecté au transport de troupes.

Le 1^{er} août à 17 h, c'est aussi le moment où la direction générale des chemins de fer allemands passe des mains d'un civil, à celles d'un militaire. Groener est à la manœuvre : il déplacera, en une semaine, via 2.800 trains, 2.070.000 hommes, 860.000 chevaux et 400.000 tonnes de matériel. Sur la semaine du 23 juillet au 8 août, l'armée croisant les trains de retour des touristes, 11.100 trains ont sillonné l'Allemagne, emmenant 3.120.000 passagers ! Les statisticiens allemands comparent avec le déplacement ferroviaire de la guerre de 1870. Quarante-quatre ans plus tôt, l'Allemagne avait déplacé, par 1300 trains, 548.000 hommes et 157.300 chevaux. En 1914, 1140 trains, empruntant 15 ponts sur le Rhin amènent les troupes, six brigades d'infanterie, les brigades de réserve, via Cologne dans la zone frontalière autour d'Aix-la-Chapelle. Et à Herbesthal. Le plan Schlieffen est dans les starting-blocks : l'attaque de la France passe par la Belgique et le goulot de la Meuse.

La Belgique mobilise mais espère toujours rester neutre

La Belgique mobilise aussi même si, jusqu'au jour de l'ultimatum le 2 août, elle pense encore pouvoir rester, comme les voisins hollandais, en dehors du conflit. Le ministre de la guerre De Broqueville lance, dès le 27 juillet, les préparatifs de la mobilisation : 2100 wagons pour le transport de troupes, 240 voitures pour le transport de blessés et 98 trains sont prêts. Ils ne suffiront pas. 6000 wagons supplémentaires doivent être acheminés. Les seuls déplacements de troupes nécessitent 210 trains, d'abord pour ramener les miliciens et soldats dans leur garnison puis pour les acheminer jusqu'aux positions de l'armée de campagne ou des troupes des forts. 317 trains spéciaux sont ajoutés aux lignes régulières renforcées. Mais l'imprécision belge contraste avec la rigueur allemande.

Le 2 août, les échanges économiques entre la Belgique et l'Allemagne s'arrêtent : les livraisons belges d'œufs, de lait, de charbon et de ...munitions sont stoppées. Les Allemands se retournent vers leur marché intérieur. C'est qu'il faut aussi nourrir les troupes... Le 3 août, le trafic régulier intérieur belge est interrompu progressivement. Le 3 août, un premier train pour aller chercher les blessés quitte Bruxelles-Nord pour Liège. Il est rempli ...d'Allemands, chassés de Bruxelles et renvoyés chez eux. Les stratèges militaires allemands, eux, ont préparé leur guerre de mouvement en misant à fond sur le rail qui est la colonne vertébrale de leur mobilité. 26.000 cheminots allemands forment d'ailleurs le contingent du génie ferroviaire. Ils sont répartis entre équipes de 275 hommes et onze officiers. Ils sont prêts à intervenir sur

les lignes : 12 trains attendent à l'arrière, chargés chacun de 22 km de rails, des traverses, de ponts préconstruits, de charpentes de bois pour les réparations. 460 km de voie à 60 cm d'écartement sont également prêts à suppléer les coupures de lignes traditionnelles. Des gares provisoires, « *Sammelbahnhöffe* », sont installées par le génie le plus près possible du front. Afin d'accueillir au mieux le plus grand nombre de trains.

Aix-la-Chapelle et Herbesthal sont des points de rassemblement importants. Herbesthal (aujourd'hui partie de la commune belge de Lontzen) est alors en territoire allemand et nul doute que l'Allemagne croit qu'elle va foncer jusque Bruxelles et Paris par Liège et Namur sans plus de résistance que n'en ont opposée les Luxembourgeois. Le 2 août, à 0h45, alors que la guerre n'est même pas encore déclarée, l'armée allemande est déjà à Luxembourg-Ville : elle a pris possession de la ligne de chemin de fer entière et sans dégât. Sans résistance aucune. Pourquoi en serait-il autrement à Liège ou à Bruxelles (que les Allemands atteindront finalement le 20 août) ?

D'Ostende à Herbesthal avec Stefan Zweig, témoin de l'entrée en guerre

Herbesthal. Le témoignage de Stefan Zweig dans son « Le Monde d'Hier » (Edition Bermann-Fischer, Stockholm – 1941 ; Version française Editions Belfond 1982) est là. Superbe. L'écrivain-journaliste autrichien est en vacances au Coq, près d'Ostende. Il comptait, comme chaque année, y passer deux semaines avant de rejoindre la maison de son ami Emile Verhaeren. C'est l'insouciance. « *Les gens heureux de leurs congés étaient allongés sur la plage, sous leurs tentes bariolées, ou se baignaient ; les enfants lâchaient des cerfs-volants ; devant les cafés, les jeunes gens dansaient sur la digue. Toutes les nations se trouvaient rassemblées en paix, on entendait beaucoup parler allemand – en particulier car, ainsi que tous les ans, c'était sur la côte belge que la Rhénanie, toute proche, envoyait le plus volontiers ses vacanciers d'été. Le seul trouble était causé par les petits marchands de journaux qui hurlaient, pour mieux vendre leur marchandise, les manchettes menaçantes des feuilles parisiennes. « L'Autriche provoque la Russie », « L'Allemagne prépare la mobilisation ». On voyait s'assombrir les visages des gens qui achetaient les journaux mais ce n'était jamais que pour quelques minutes. Après tout, nous connaissions depuis des années ces conflits diplomatiques. (...) Cependant les nouvelles les plus graves s'accumulaient (...). Je me rendais tous les jours à Ostende par le petit train électrique pour être plus à portée des nouvelles ; et elles étaient toujours pires* (NDA : il s'agit de la ligne du « Chemin de fer Electrique d'Ostende-Blankenberge et Extensions »

groupe (Empain) qui sera plus tard intégrée au réseau de la SNCV). *Les gens se baignaient encore, et les hôtels étaient encore pleins, les vacanciers se promenaient encore en foule sur la digue, riant et bavardant. Mais, pour la première fois, un élément nouveau s'ajouta au tableau. Brusquement, on vit surgir des soldats belges qui, en temps ordinaire, ne venaient jamais sur la plage. Les mitrailleuses étaient -particularité curieuse de l'armée belge- trainées par des chiens sur de petites voitures ».*



Stephan Zweig, en train d'Ostende à Vienne le 31 juillet 1914, via Liège, Verviers et Herbesthal. (PG)

Zweig est alors attablé avec ses amis belges autour du dramaturge Fernand Crommelynck, après avoir passé l'après-midi chez James Ensor. Lors de cette visite passa à nouveau une troupe de soldats avec la mitrailleuse tirée par un chien.



Mitrailleuse tirée par les chiens, spécificité belge. (PG)

« L'un d'entre nous se leva et caressa la bête, au grand dépit de l'officier, qui craignait que cette caresse à un objet guerrier ne compromît la dignité de l'institution militaire. Pourquoi ces stupides marches et contres-marches ? grogna quelqu'un dans notre groupe. Mais un autre répondit tout excité : Il faut bien prendre ses précautions. Cela veut dire qu'en cas de guerre les Allemands ont l'intention de faire une percée en passant par chez nous.

Impossible ! dis-je avec une conviction sincère, car dans le vieux monde d'alors, on croyait encore en la sainteté des traités. Si quelque chose devait se passer et si les Français et les Allemands s'exterminaient jusqu'au dernier, vous autres Belges seriez bien tranquillement à couvert. (..) Il me semblait tout à fait absurde qu'une armée se tint sur la frontière, prête à l'invasion, pendant qu'ici des milliers et des dizaines de milliers d'Allemands jouissaient, détendus et joyeux, de l'hospitalité de ce petit pays neutre.

C'est un non-sens. Vous pouvez me pendre à cette lanterne si les Allemands entrent en Belgique ! Je suis encore reconnaissant à mes amis de ne pas m'avoir pris au mot ».

La situation s'empira. Les gens quittèrent les hôtels, les trains furent pris d'assaut. « Et moi aussi, dès que j'appris la déclaration de guerre de l'Autriche à la Serbie, je retins une place, et il n'était que temps. Car cet express d'Ostende fut le dernier train à quitter la Belgique pour l'Allemagne ».

Sans passeport dans l'Orient-Express Ostende-Constantinople du 31 juillet 1913

Le service des archives de la SNCB m'a retrouvé l'indicateur officiel des trains du 1^{er} juillet 1914 au 30 septembre 1914. C'est la deuxième partie, « *correspondances internationales* », qui nous intéresse. Il s'agit de la relation internationale 221, « *Londres et la Belgique vers Vienne et Constantinople* », (Constantinople devenant Istanbul en 1930), une relation mieux connue sous le nom de « *Ostende-Vienne Express et Orient-Express* ». Départ tous les jours d'Ostende à 16h40 avec les passagers en provenance de Londres via Douvres. Arrivée à Constantinople après 54 heures et 20 minutes de train, les mardi, jeudi, vendredi et dimanche via la Turquie, les lundi, mercredi et samedi via la Roumanie. A Bruxelles, le train embarquait les voyageurs en provenance de Londres via Calais. La publicité de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits précisait que le train de luxe était « *sans changement de voitures d'Ostende à Constanza* ». Pas de changement de voitures mais bien des changements de locomotives à chaque passage de frontière...

Départ de Bruxelles-Nord à 18h38. Liège-Guillemins à 20h11, Verviers-Est à 20h47. Herbenthal à 21h05 (22h05, heure allemande). L'arrêt de Herbenthal, gare allemande, d'une durée de 19 minutes devait permettre le changement de loco. Jean des Cars, aussi surnommé « *Jean des Gares* », journaliste-écrivain français, consacra un livre à l'Orient Express en 1984.

« *S'il y a un train dont l'existence et le renom sont liés à la politique, c'est bien l'Orient-Express car, avec ses diverses ramifications, il fut et demeure le symbole d'une séduisante idée politique : l'Europe* ». Une idée du Liégeois Georges Nagelmackers lancée en 1883. « *Au fondateur de l'Orient-Express, visionnaire des échanges humains, il avait fallu une patience de pionnier pour obtenir l'accord d'une quinzaine de pays, ceux que ce train sans précédent allait traverser (...) Sous les roues de l'Orient-Express, l'Europe avançait, se faisait, se déchirait en une alternance d'années folles et de convulsions tragiques. (...) Le rôle essentiel de ces deux wagons-lits, de cette voiture-restaurant et des deux fourgons est souligné par un détail révélateur : jusqu'en 1914, on voyageait sans passeport ! L'Europe avait confiance en elle-même, peut-être parce qu'elle se connaissait et qu'une carte de visite valait toutes les pièces d'identité* ». Leurs couloirs étaient les coulisses de l'Histoire en marche ».

La voiture 2419 D de l'Armistice, de Compiègne à Spa



Le texte de l'Armistice est signé dans la 2419 D de la Compagnie des Wagons-Lits : Foch repart pour Paris. (PG)

Pour la petite histoire, pendant la guerre 14-18, les voitures flambant neuves de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (22 nouvelles voitures ont été commandées en novembre 1912 et livrées au printemps 1914), sont retirées des zones à risque et confinées au trafic intérieur français, Paris-Saintes, Paris-Le Mans, Paris-Rennes, Paris-Trouville. Les suppressions de services sont nombreuses en fonction de l'évolution de la guerre et les voitures font de longues haltes dans les ateliers et les dépôts. C'est alors que la voiture 2419 D est choisie par la Direction des Wagons-Lits pour entrer dans la composition du train d'Etat-major du Maréchal Foch qui était déjà composé de trois voitures de la CIWL : la voiture-restaurant 2418, la voiture-lits 1888, le salon 2443 et deux wagons de choc. La voiture 2419D, aménagée en bureau, avec grande table pour déplier les cartes, avec électricité et téléphone, tables pour dactylos, commence sa carrière historique le 28 octobre 1918 pour culminer avec l'accueil de la signature de l'Armistice quatorze jours plus tard dans la forêt de Compiègne. La 2419D fut encore utilisé pour les réunions d'Armistice à Trèves en décembre 18, janvier et février 19. Puis elle fut du voyage du maréchal Foch à Spa les 3 et 4 avril 1919 pour la négociation avec les Allemands.

Un mot, au passage par la Ville d'eau, de l'abdication de l'empereur d'Allemagne, Guillaume II. L'Empereur avait installé à Spa son « *Grand Quartier Général Impérial* », faisant de facto de Spa un « *Petit Berlin* », réquisitionnant manoirs et villas, l'Empereur s'installant au Domaine de Nivezé dans le château du Neubois (qui abrite aujourd'hui le CERAN), alors propriété de la famille de lainiers verviétois Peltzer, puis à La Fraineuse. Le 12 mars 1918, le « *Kaiser* » arrive à Spa en train. Il est accompagné de Von Hindenburg et Ludendorff, celui-là même qui, en août 1914, avait mené la bataille de Liège. L'état-major allemand espère beaucoup des offensives de printemps puis de juillet mais elles tournent à la déroute. En septembre, l'Empereur veut retourner à Berlin et renvoie déjà ses meubles vers Bad-Homburg avant d'apprendre que le climat en Allemagne est à l'insurrection. Le voilà donc bloqué à Spa, logeant dans sa voiture à quai dans la gare, prêt pour le départ sans connaître la destination. Le 26 octobre, il limoge Ludendorff qui lui avait conseillé d'ouvrir des négociations de paix. Le 3 novembre, il se réinstalle dans le château de la Fraineuse. Le 7, il est rejoint à Spa par les parlementaires qui arrivent en train de Berlin avec mission du gouvernement de négocier l'armistice. Après un contact téléphonique avec Foch, la délégation prend la route de Compiègne dans cinq voitures arborant le drapeau blanc. Le 11, elle signera l'Armistice. A Spa, Guillaume II se meurt d'angoisse. Berlin est paralysée par les grèves, la guerre est définitivement perdue. Il

signe son abdication à Spa le 9 novembre puis, le 10, prend la fuite vers les Pays-Bas, laissant son épouse et son chien à La Fraineuse. Le train s'ébranle le 10 novembre à 5 h du matin en gare de Spa en direction de Maestricht via Pepinster et Liège. Après 3,8 km, à la gare de La Reid, avant même Franchimont et Theux, le train marque l'arrêt et Guillaume II en descend pour rejoindre une voiture afin de contourner Liège. Il est en effet informé que des soldats révoltés l'attendent en gare des Guillemins. Le train fera le trajet sans son prestigieux voyageur qu'il récupèrera à Eijsden, première gare sur le territoire des Pays-Bas, juste derrière Visé. La guerre s'arrête donc, en quelque sorte, là où elle a commencé, dans la vallée de la Basse-Meuse visétoise. Guillaume II vivra en exil à Utrecht jusqu'à sa mort, en 1941. Plus jamais il n'est retourné à Spa.



**Le Neuboï, à Nivezé, fut la résidence spadoise du Kaiser puis du Maréchal Foch.
Il abrite aujourd'hui le CERAN. (PG)**

Le Maréchal Foch reviendra par la même ligne de Liège-Pepinster à Spa pour négocier l'Armistice avec l'Allemagne, avec la voiture 2419D. De cette série de 22 voitures commandées en novembre 1912 par la CIWL, la 2406 se serait trouvée en Belgique. Elle a disparu.

Herbesthal, témoin architectural à sauver de la disparition

Les voitures neuves ne devaient vraisemblablement pas faire partie de la composition du train Ostende –Wien qu'emprunta Stephan Zweig le 31 juillet 1914 pour quitter la Belgique et rejoindre l'Autriche. Il raconte son arrivée à la frontière allemande alors que la guerre, si elle n'est pas encore déclarée, est dans toutes les conversations.

« (...) Peu à peu, le train se rapprochait de la frontière. Nous passâmes Verviers, la dernière station belge. Des contrôleurs allemands montèrent dans les wagons, nous devons être en territoire allemand dix minutes plus tard.

Mais à mi-chemin de Herbesthal, la première station allemande, le train s'arrêta soudain en rase campagne. Dans les couloirs, nous nous pressâmes aux fenêtres. Qu'était-il arrivé ? Et alors, dans l'obscurité, je vis venir à notre rencontre, l'un après l'autre, plusieurs trains de marchandises, des wagons plats recouverts de bâches, sous lesquelles je crus reconnaître les formes indistinctes et menaçantes de canons. Mon coeur cessa de battre. Ce ne pouvait être que l'avance de l'armée allemande. (...) Le train se remit à rouler et entra en guerre de Herbesthal. Je ne fis qu'un bond du haut du marche-pied pour me procurer un journal et obtenir des renseignements. Mais la gare était occupée par les soldats. Quand je voulus me rendre dans la salle d'attente, je trouvais devant la porte fermée un employé, sévère, à barbe blanche, qui m'en défendit l'entrée : personne ne devait pénétrer dans les locaux de la gare. Déjà j'avais aperçu, derrière les vitres de la porte soigneusement masquée de rideaux, le léger cliquetis des sabres et le bruit sec des crosses qu'on repose. Aucun doute, la monstruosité était en marche, l'invasion de la Belgique par les troupes allemandes contre tous les principes du droit des gens. Je remontai dans le train en frissonnant et continuai mon voyage vers l'Autriche. Il n'y avait désormais plus de doute, j'entrais dans la guerre ».



La cavalerie et l'infanterie d'abord.
 (Photo « Destination Le Front », Collection P. Pastiels).



La gare d'Herbesthal avant la Première Guerre. (PG)



Et Herbesthal aujourd'hui : La Cour des Marchandises reste exceptionnellement intacte avec sa très belle charpente en bois. A classer au plus vite. (Photo LM)

La position fortifiée de Liège au coeur d'un différent belgo-belge

Ce dernier train, c'est donc le Ostende-Vienne du 31 juillet. L'armée allemande est à la frontière, en masse. Le 31 juillet, c'est le jour où le Général Lemans dépêche sur les lieux les détachements du génie chargés d'assurer la destruction des ouvrages d'art des chemins de fer. Les charges de poudre sont placées aux endroits stratégiques, soit dans différents tunnels et sur différents ponts. Dans son rapport sur la Défense de Liège, Lemans évoque un différent avec l'Etat major de l'Armée sur la « *question de la mise hors d'usage des tunnels et en particulier du tunnel de Hombourg, qui ne devait nullement m'inquiéter attendu que j'en avais une solution très simple* » écrit Lemans. Cette solution était de détruire « *toutes les voies de communication aboutissant à la forteresse, du moment où elles peuvent avoir la moindre utilité pour l'ennemi* ». En réalité, l'Etat-major avait estimé dans un premier que la destruction du tunnel ne s'imposait pas.



La construction des forts de Liège. A peine terminés, déjà dépassés. (Photo CLHAM).

Il y avait de longue date un différent politique sur le rôle à assigner à la position fortifiée de Liège et donc aux moyens à dégager pour en assurer la performance. Un différent qui remontait à la conception même de la position fortifiée par son « père », le Lieutenant-Général Brialmont, spécialiste en architecture militaire, appelé le « *Vauban belge* ». Son projet de défense de

Liège, réalisée entre 1888 et 1891, prévoyait 14 forts. Il fut réduit à 12, l'Etat-major rognant sur les forts de Visé et de Huy alors que les budgets étaient déjà dépassés, ce qui laissait au passage le gué de Lixhe sans protection. Les Allemands s'y ruèrent en premier lieu, malgré les exploits des troupes belges qui, avec 500 hommes, firent reculer 6000 Allemands (qui, de rage, s'en prendront aux civils à Baelen, à Herve, à Mélen, à Visé...).



L'exécution des notables de Blegny le 16 août 1914.

Le curé Labeye se retrouve aux côtés du bourgmestre Ruwet.

Un tableau d'Evariste Carpentier qui est reproduit sur les murs de l'église où le drame s'est produit. (L'original est propriété de la Commune de Blegny).

En 1914, lors de la Bataille de Liège, le béton utilisé pour la construction des forts était lui aussi dépassé : il datait de 1888 (« *De 1888 à 1914, aucune amélioration sérieuse n'avait été apportée aux ouvrages ni à leur armement* ») et il n'était conçu que pour parer aux obus de 210, le calibre le plus puissant en 1888, mais pas pour résister aux obus de 305 « *Morsers* » et, partant, à ceux de 420 de la « *Grosse Bertha* ». Les forts étaient vétustes, n'avaient pas prévu de systèmes d'aération adéquats, ni même de latrines accessibles pendant la période de combat. Sans parler du matériel d'artillerie que les Allemands connaissaient par cœur : les canons avaient été fournis par les sociétés allemandes « *Krupp* » et « *Nordenfells* », quelques-uns en partenariat avec Cockerill,

entre 1887 et 1896. En 1913, la Belgique passa commande à Krupp de canons de plus gros calibres mais la commande, désespérée, ne fut pas honorée.

Le différent se prolongea après la nomination (tardive et contre son gré) du général Leman le 31 janvier 1914 et l'arrivée du Général à Liège le 3 février, pour découvrir l'état de la 3^e Division d'Armée : troupes débrillées, officiers négligés et méconnaissant les règlements de tir et de manoeuvre : « *Le dressage du soldat ne se faisait pas* ». Pire : « *Les fantassins n'étaient que des tireurs médiocres, à qui la faute ? Pour raison d'économie, ils ne tiraient que 120 cartouches de guerre par an, 2 cartouches par semaine* ». L'artillerie n'avait aucun moyen technique pour assurer ses liaisons avec sa propre infanterie : dès lors elle tirait au hasard ou d'après les seules observations qu'elle faisait avec ses jumelles ». Les liaisons téléphoniques entre le bureau de l'Etat-major au centre ville et les forts devaient passer par l'intermédiaire du bureau central de la Ville : l'agent n'avait pas été initié à son service par l'autorité militaire. Dès le 5 août, les Allemands avaient pris le contrôle du poste et transmettaient des informations erronées. L'espionnage allemand battait d'ailleurs son plein à Liège où la communauté allemande était importante. « *Les espions, écrit Leman, pénétraient dans tous les services publics et ils allaient même jusqu'à détruire les moyens de mises à feu des mines à peine étaient-elles chargées* ». Est-ce une explication à l'échec partiel des explosions des ponts et tunnels commandés par Leman pour freiner l'avancée allemande dès le 3 août ?

Bref, en août 1914, la Position fortifiée de Liège n'avait de fortifiée que le nom, manquant d'infrastructures et manquant d'hommes. Et les Gouvernements catholiques successifs en portent la responsabilité. « *Ne pas nous avoir donné cette armée est une lourde faute, écrivent Jules Dethier et Olympe Gilbart dans « Liège pendant la grande guerre », en 1919. Aussi les cléricaux eurent-ils conscience de cette grosse responsabilité et, pour l'atténuer, ils firent étalage d'un grand patriotisme. (...) Mais ces sentiments se manifestaient un peu tard* ». Tous deux étaient, il est vrai, directeur et journaliste au journal « *La Meuse* » à l'époque étiqueté « *libéral de gauche* ».

Pierre Debiegne, conseiller ferroviaire du général Leman

Le 2 août, l'ultimatum allemand, fixé au 3 août à 19h, impose de « *ne pas détruire routes, voies de chemin de fer, tunnels ou autres ouvrages d'art* ». Le 3 août, Leman convoque tous les directeurs des chemins de fer et des Ponts & Chaussées et des Eaux et Forêts et ordonne d'opérer, au premier

avis, les destructions. Qui participait pour les chemins de fer à cette réunion ? Leman ne donne pas les noms de ses « *conseillers* ». Le Directeur d'exploitation de la gare de Liège-Guillemins semble avoir été de la partie. Pierre-Joseph Alexandre Debiegne, né à Chaumont-Gistoux en 1855, a 59 ans au début du conflit. C'est son petit-fils, Arthur De Prez, qui, en 2014 a, sur base de notes familiales, évoqué le rôle de son grand-père à Liège. Il lui attribue le rôle de « *conseiller du général Leman* » et précise : « *Les officiers belges n'avaient pas pensé saboter trois tunnels ferroviaires qui reliaient la Belgique à l'Allemagne en province de Liège. C'est à l'initiative de « Papa Debiegne » que 32 locomotives les plus lourdes furent envoyées à pleine vapeur vers ces tunnels, les détruisirent et empêchèrent le trafic ferroviaire des Allemands pendant deux mois* ». Pierre Debiegne fut arrêté par les Allemands à Liège le 7 août puis, libéré, rejoignit sa famille à Zottegem. L'histoire est belle mais légèrement ...romancée.

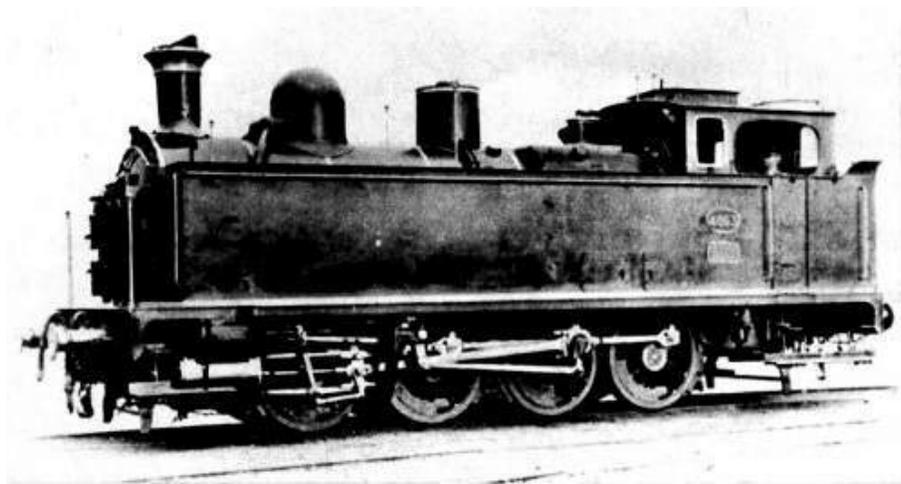
L'avis de destruction, le Général Leman le donna le 3 août à 21h30 pour faire sauter les tunnels de Hombourg, Nasproué, Trois-Ponts et Stavelot, ainsi que les ponts de Visé et d'Argenteau. Ces destructions sont réalisées par le génie avec l'aide de cheminots, nous y reviendrons. Mais d'autres destructions, évoquées lors de la réunion avec Leman, furent ordonnées par les hauts fonctionnaires de l'Administration des chemins de fer. Sur la ligne de l'Ambève (à voie unique), les tunnels de Coö, Roanne et Remouchamps furent obstrués par des collisions de locomotives ; sur la ligne de la Vesdre, le tunnel de Verviers-Est fut obstrué de la même façon ; sur la ligne de Pepinster à Stavelot, une locomotive fut déraillée sur le viaduc de la Sauvenière à Spa, les excentriques et des importantes parties de voies furent démolis à Spa, La Reid, Theux. D'autres actes de démolition furent effectués à Welkenraedt, Verviers-Est, Thimister, Battice, Froidthier, Aubel. Vu le fonctionnement de la compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge, il fait peu de doute que les décisions n'aient pas été prises au plus haut niveau : les directeurs généraux des différentes compagnies et le ministre des chemins de fer qui n'est autre que... le Premier ministre, le catholique Charles de Brocqueville, qui est aussi... ministre de la Guerre.

Locomotives et wagons renversés dans les tunnels et sur les ponts

Les décomptes sont connus. Nasproué : 17 locos seront renversées et encastrées dans le tunnel. Coö : deux locos Type 23 lancées à pleine vitesse dans le tunnel après enlèvement de trois longueurs de rail. Roanne : trois locos type 32. Remouchamps : quatre locos type 32 et une loco type 25 renversées dans le tunnel. Verviers-Est : deux Type 32 déraillées. Viaduc Sauvenière à Spa : une type 32 déraillée. Pont du Val St Lambert à Seraing ; une loco (non identifiée) et plusieurs voitures renversées sur le pont par le personnel de la gare de Flémalle Haute. On n'en compte que 31 dans plus de trois tunnels...

Il s'agissait essentiellement de « *petites* » locomotives, affectées au trafic de marchandise et aux manœuvres dans les ateliers et dépôts.

La type 23 était une loco à quatre essieux accouplés. Elle pesait 67,34 tonnes avec des roues d'1m26. Vitesse maximale : 45 km/h (ce qui relativise le concept de « *à pleine vitesse* »). Sa silhouette particulière lui avait valu le sobriquet de « *Cuisinière* ».



La Type 23 « Cuisinière » (Photo Le Rail, juin 1967, Phil Dambly)

La type 25 était la robustesse même. Elle servait exclusivement au transport de marchandises. La guerre les dissémina à travers toute l'Europe. On retrouva même des Types 25 belges ...en Egypte. Beaucoup furent transférées en France durant la guerre.

La Type 32 (six essieux, avec des roues d'1m52, 48 tonnes) est aussi affectée prioritairement au trafic de marchandises, même si on l'a vue en exploitation « voyageur » avec des voitures passagers pour des liaisons à forte composition et à arrêts fréquents.

Mais dire, comme l'aurait fait Debienne, que l'Armée avait « oublié » les tunnels sur les lignes vers l'Allemagne est évidemment un raccourci. Le 3 août, Leman réunissait les artificiers du génie militaire ainsi que les directeurs des routes et chemins de fer. Le 4 août, il ordonnait la destruction des ponts d'Hermalle-sous-Huy, d'Ombret et d'Engis, les explosions des tunnels stratégiques et le déraillement sur le pont de chemin de fer du Val Saint-Lambert.



Des trains accidentés sur les voies aux endroits névralgiques. (PG)

Le mystère du pont du Val Benoit resté intact.

Le pont du Val Benoit resta intact. Pourquoi ? Leman donne la réponse dans son rapport : « *Ce pont aurait pu être détruit le 6 août, lors de la retraite de la 3^e Division d'Armée. Il est à remarquer qu'à ce moment, par suite de la destruction de tunnels, une interruption importante était créée sur chaque ligne de chemin de fer venant de l'Est vers Liège et qu'il y avait lieu de supposer le trafic des voies ferrées supprimé pour un certain temps. Or on savait que la construction de ponts sur les cours d'eau ne demandait pas beaucoup de temps quand on dispose des matériaux nécessaires, ce dont les Allemands ne manquaient pas et l'expérience de la campagne a bien montré qu'il en était ainsi. (...) D'autre part, les Allemands ont occupé la Ville de Liège le 7 août 1914, mais ils n'ont pu débouler en masse que le 16 août sur les plateaux de Hesbaye, après la chute des derniers forts de la rive gauche.* »

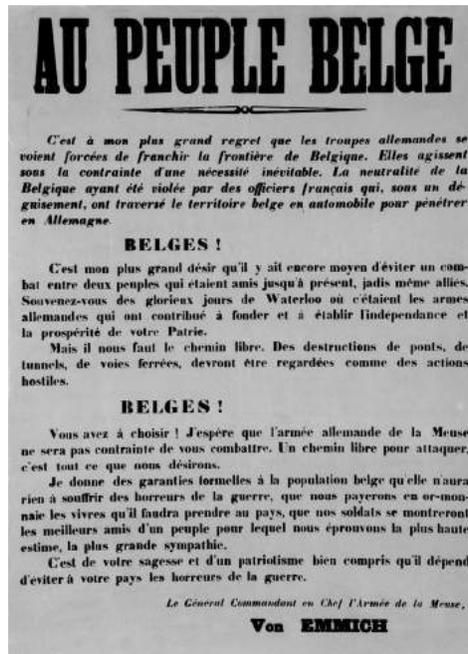
Pendant 9 jours, les Allemands ont donc piétiné sur place. Ils auraient eu tout le loisir, selon Leman, de réparer le pont du Val Benoit, ou établir à côté un pont provisoire, ou construire à 1200 m en amont un pont en charpente sur pilots ou mieux sur bateaux de commerce ; la ligne se serait raccordée à la gare de formation de Kinkempois sur la rive droite et à la ligne du Nord Belge sur la rive gauche ; ce travail eut demandé moins de huit jours. Ils auraient aussi pu faire un détournement, relativement simple et facile, par le pont de Fragnée, détournement qui se serait relié, d'une part au sommet nord du quadrilatère de voies immédiatement à l'est du pont du Val Benoit et, d'autre part à l'entrée sud-ouest de la gare des Guillemins (c'était un travail de 3-4 jours). (NDA : sans certitude de la capacité de charge du pont et des différences de niveaux. Leman n'en pipe mot.)



**Les Allemands, dès leur arrivée, ont contrôlé la gare des Guillemins.
(Collection Claude Dony)**

Sauf que les Allemands –ce que ne précise pas Leman- auraient alors, puisque les forts de Liège n'étaient pas encore tombés, dû travailler sous le tir de l'artillerie... Ils avaient la parade. A Liège, ils utilisèrent à plusieurs reprises des habitants comme boucliers humains, notamment en gares d'Angleur et d'Herstal, quand ils étaient informés de velléités de sabotage. « A Angleur se renouvela le coup de la bombe déjà joué à Herstal. Comme

là-bas, des otages furent pris et on les obligea à passer plusieurs nuits sur la voie ferrée, écrivent De Thier et Gibart. Ce fut aussi un prétexte pour rappeler que les attentats contre les lignes de chemin de fer ou les lignes télégraphiques seraient punis de mort et entraîneraient de fortes amendes pour les communes où les attentats auraient été commis ».



Le débat fit rage après guerre, encore relatent Jules Dethier et Olympe Gilbert. « *Il n'eut pas été plus difficile, du 3 au 13 août, de continuer à détruire nos voies ferrées qui permirent aux Allemands d'amener plus rapidement l'artillerie lourde... Cette destruction aurait aussi retardé, pendant un certain temps, le passage des nombreux trains de troupes et de ravitaillement qui, par la suite, traversèrent nos gares. (...) Pourquoi les multiples ouvrages d'art des lignes de la Vesdre et de l'Ourthe et surtout les ponts de Chénée, du Val Benoît et du Val Saint-Lambert restèrent-ils intacts ? (...) On a dit que c'était par ordre du grand état-major que ces destructions n'avaient pas été effectuées, sous prétexte qu'une armée française était en marche vers Liège, qu'avec son concours on espérait refouler les Allemands au-delà de leurs frontière et que, dans cette éventualité, ces voies ferrées eussent rendu les plus grands services aux Alliés ! (...) A Liège, privés de nouvelles, nous pouvions le croire. Mais à Bruxelles, les officiers qui étaient en communication avec Paris et Londres, ne devaient pas se bercer de telles illusions. Ils devaient être certains aussi que*

les Allemands, en cas de retraite, s'empresseraient de détruire ces ouvrages inutilement respectés par nous ». Cette dernière assertion se vérifia lors de la retraite allemande de 1918 lorsque les Allemands en déroute explosèrent le matériel et utilisèrent un destructeur de voie pour protéger leur retraite.



Les explosions de matériel furent nombreuses lors de la retraite. (PG)

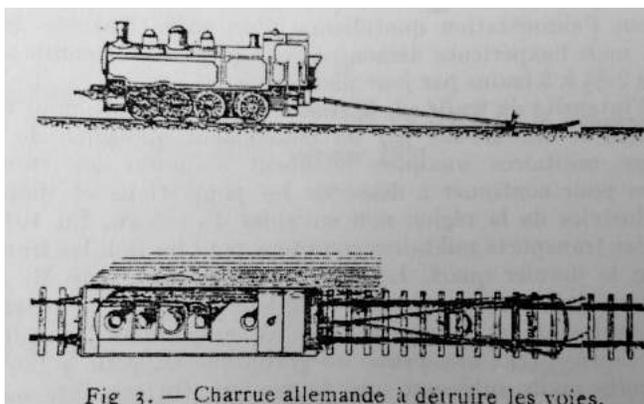


Fig. 3. — Charrue allemande à détruire les voies.

Il n'y a pas de système plus simple : la locomotive avance en arrachant les traverses derrière elle... (Dessin AILg)

Qui de Lemans ou de Dethier/Gilbert a raison ? Christophe Bechet, l'historien de l'ULg, s'est penché sur « *l'incidence des querelles internes du commandement belge sur le plan d'interruption des chemins de fer* », un plan, datant de 1895-1896, qui prévoyait le sabotage de 120 gares belges et qui avait encore été modifié en 1907. Pour l'expert liégeois, le principal res-

ponsable est « *la réorganisation tardive du programme des destructions dans la province de Liège après 1911 alors que la campagne de presse du Soir « Sommes-nous prêts ? » en avait largement dénoncé les carences. Il restait certes trois années pour organiser par la suite ces destructions mais il semble que ces années n'aient guère été mises à profit et que, jusqu'à la dernière minute, les effectifs nécessaires pour les détachements de destruction n'aient pas été déterminés de façon précise ».* Leman, pour rappel, fut nommé à Liège en février 1914... Les tergiversations de l'Armée sont en fait celles des politiques qui hésitent sur l'origine probable du danger. « *Le conservatisme des milieux diplomatiques belges atteindra son paroxysme lors du fameux Conseil de la Couronne du 2 août 1914 au cours duquel le diplomate et désormais Ministre d'Etat baron Greindl se demande s'il ne serait pas plus utile pour l'indépendance du pays, après la guerre, de se placer du côté de l'Allemagne... »*

Lors de sa conférence sur « *L'effort du réseau du Nord pendant la guerre* » à Lille en janvier 1921, l'ingénieur Javary relève « *le caractère foudroyant de la vague d'invasion du général von Klück, invasion que l'on crut retarder en accumulant les destructions des voies ferrées mais qui, contre toutes prévisions, se fit par routes et ce d'autant plus facilement que les ponts sur les routes n'avaient pas été détruits ».*

L'impact des actes de sabotage sur l'avancée allemande

Le programme de destruction de Leman concernait les tunnels ferroviaires et le blocage des ponts sans nécessairement leur démolition, bien que, pour les ponts, ce n'était guère simple....

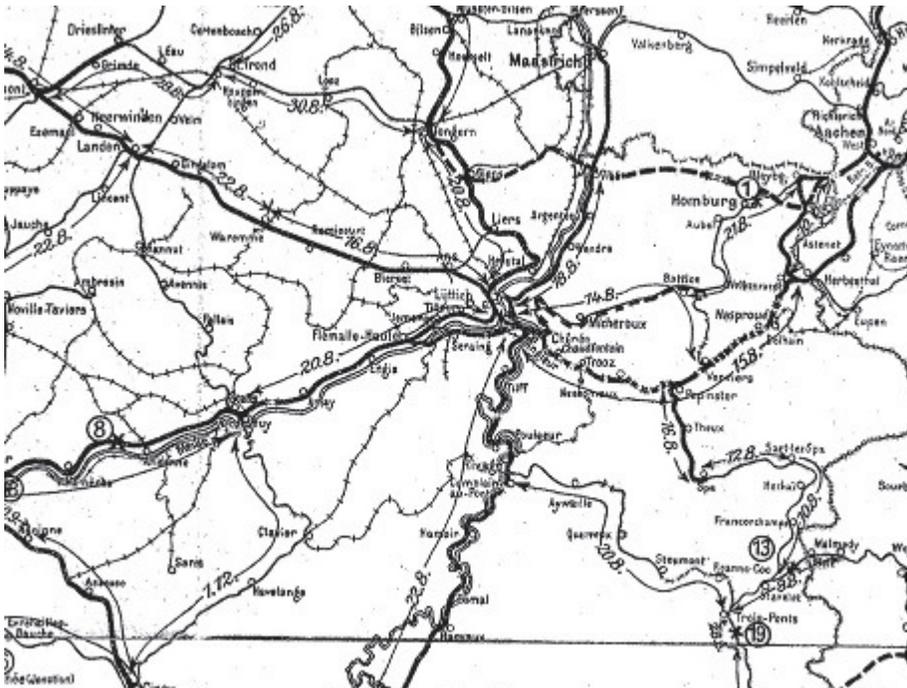


« Un des premiers faits de cette guerre dont on parle beaucoup est la destruction du pont sur la Meuse près de Visé. N'est-ce pas dommage qu'un tel joyau doive être détruit ? »
 (Photo tiré de la presse des Pays-Bas ? www.arquebusiers.be)

Pierre Debiegne était plus que vraisemblablement associé à ces décisions mais l'action des cheminots n'a pas retardé l'avancée allemande de deux mois mais bien de quelques jours. Ce n'est en effet que le 16 août que les Allemands se lancent sur la ligne 36 vers Bruxelles. Quelques jours. Combien de jours ? Une carte vaut mieux qu'un long discours. Elle est extraite du rapport allemand de 1922. On voit les dates de réouverture des lignes :

- Lignes 38 jusque Battice et 38 A Battice-Verviers : 14 août
- Ligne 37 : Liège jusque Welkenaedt : 15 août mais Herbesthal - Aachen 10 août
- Ligne 44 : Pepinster-Spa 16/8 ; Spa-Stavelot : 10/8
- Ligne 45 : Allemagne-Trois-Ponts : 8/8
- Ligne 42 : Comblain-Trois-Ponts : 20/8 mais Trois-Ponts-Gouvy le 28/8

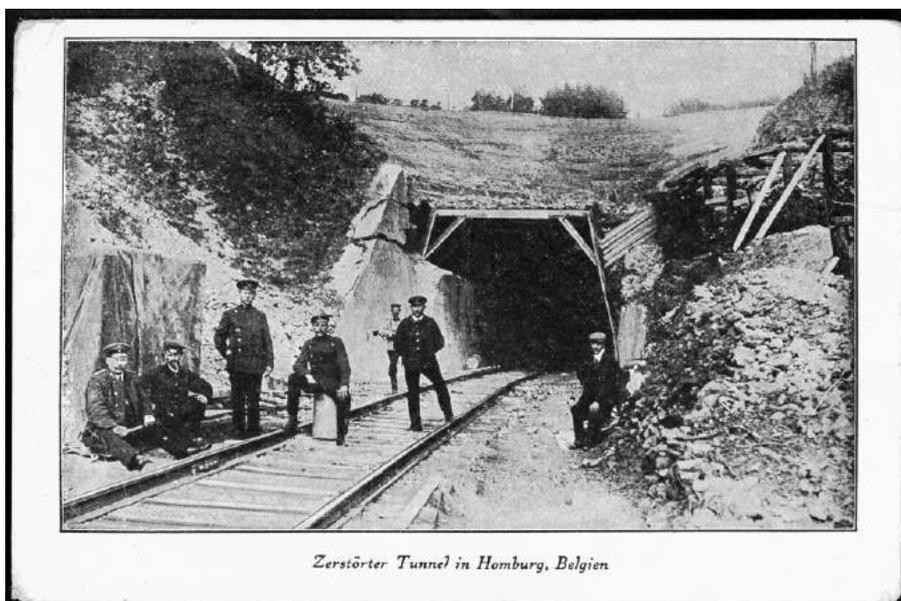
Donc, pour arriver à Liège-Guillemins, le premier train a dû attendre le 15 août.



Carte tirée de l'ouvrage de Kretschmann. Détail.

Pourquoi ? La carte reprend avec des chiffres dans des cercles les endroits où les actes de sabotage les ont retenus. Trois nous concernent directement : le 1 est le tunnel de Hombourg, le 13 est le tunnel de Stavelot, le 19 le tunnel de Trois-Ponts.

1. Le tunnel de Hombourg. Le 31 juillet, le General Lemans donne l'ordre de préparer l'explosion du tunnel qui est pourvu de chambres de mines. Le sous-lieutenant du génie Van Billoen est accompagné de quatre gradés et de 15 piocheurs des chemins de fer pour placer les charges. Le dispositif est prêt le 3 août. L'ordre de mise à feu est donné le 3 août à 20 h. L'explosion a lieu à 20h30. Dans son rapport, Lemans précise que la notice de destruction prévoyait deux interruptions d'une vingtaine de mètres : l'une à la tête ouest, côté Liège, l'autre au milieu du tunnel. Quatre chambres de mines (des « fourneaux » avaient été préparées et, de plus, 54 logements pour charge de 2 kilos de poudre brisante avaient été créés. « *Le dispositif du centre ne fonctionna pas ; le dispositif de la tête ouest fonctionna seulement en partie, provoquant une interruption d'une quinzaine de mètres* ». Seuls deux des quatre fourneaux avaient explosé. « *Le premier train traversa le tunnel le 18 août à 2 h du matin* » écrit Lemans.



Zerstörter Tunnel in Homburg, Belgien

Les experts du génie ferroviaire allemand à Hombourg.
(www.trois-frontieres.be)

Dans son rapport, l'Allemand Kretzschmann est plus précis. Il parle d'une interruption de 40 m dû à un effondrement. « *Heureusement, 35 caissons, chacun de 25 kilos de poudre noire, et un grand nombre de charge de dynamite, n'avaient pas été déclenchés. Sans quoi le déblaiement aurait duré beaucoup plus de temps* ». Pour l'Allemand, la voie fut ouverte le 21 août grâce au travail, 24h/24, de deux compagnies allemandes (la 17^e et la 21^e ont été actives, soit quelque 600 hommes), avant de céder la main à une « *Bergarbeiterkolonne* », des spécialistes du creusement de tunnel.

13. Le tunnel de Stavelot. Il était pourvu de huit chambres de mines. C'est le Lieutenant du génie Dindal qui fut chargé de la préparation de la destruction. Commencé le 31 juillet à 18 h, il était terminé le 1^{er} août à 14 h. Le personnel travailleur était composé d'une vingtaine de piocheurs de l'administration des chemins de fer. Il fallait créer une interruption de 50 m à 185 m de l'entrée. Quatre charges de 500 kg furent placées. « *Une seule charge aurait fait explosion* » écrit Leman, « *les dégâts furent peu importants, les premières machines ont pu passer après quatre jours de déblaiement, soit vers le 8 août* ».

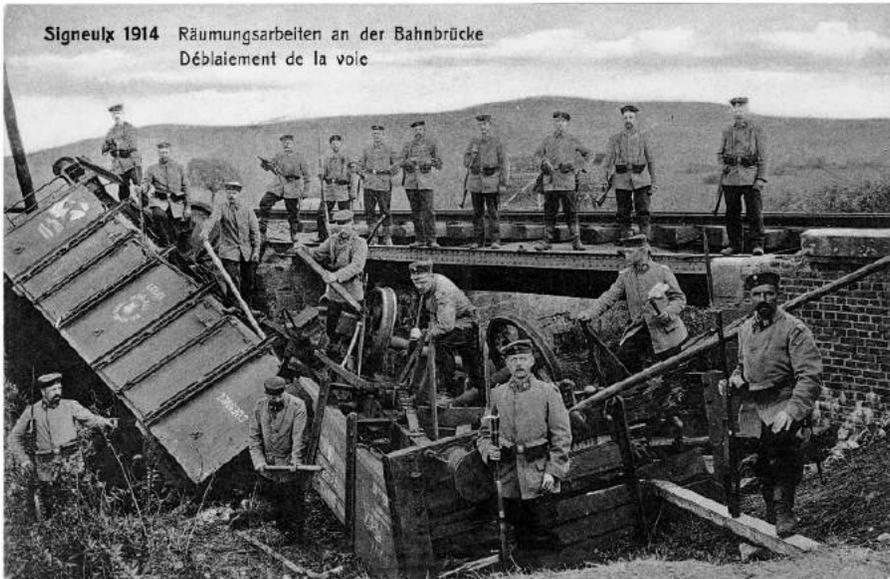
L'Allemand Kretzschmann est plus précis. C'est la 20^e brigade ferroviaire de l'armée allemande qui fut chargée d'ouvrir la ligne. Elle y pénétra le 5 août pour découvrir les dégâts : tous les équipements sonores et télégraphiques étaient inutilisables. Dans le tunnel de Stoumont, une seule des sept charges avait explosé. Elle provoqua dans le mur du tunnel un trou de quelque 15 mètres sur quatre et demi sans pourtant abimer le plafond du tunnel. Les charges non explosées furent désamorçées, une structure en bois vint consolider le mur et le premier train passa le 8 août au matin en direction de Trois-Ponts.

La ligne 44, entre Trois-Ponts via Stavelot et Spa jusque Pepinster, avait également été quelque peu démontée : en de nombreux endroits, manquent les rails et les traverses que les Allemands retrouvent sur place ou enterrées à proximité. Le 11 août, les trains allemands arrivent à Spa et le 16 août à Pepinster, grâce au travail de la 3^e Brigade.

Entre Trois-Ponts et Rivage, c'est la 6^e Brigade qui évacue les locos renversées dans les tunnels pour libérer la ligne le 19 août.

19. Le tunnel de Trois-Ponts (335 m). Leman y envoya le sous-lieutenant du génie Beaupain, accompagné des ouvriers de l'administration des

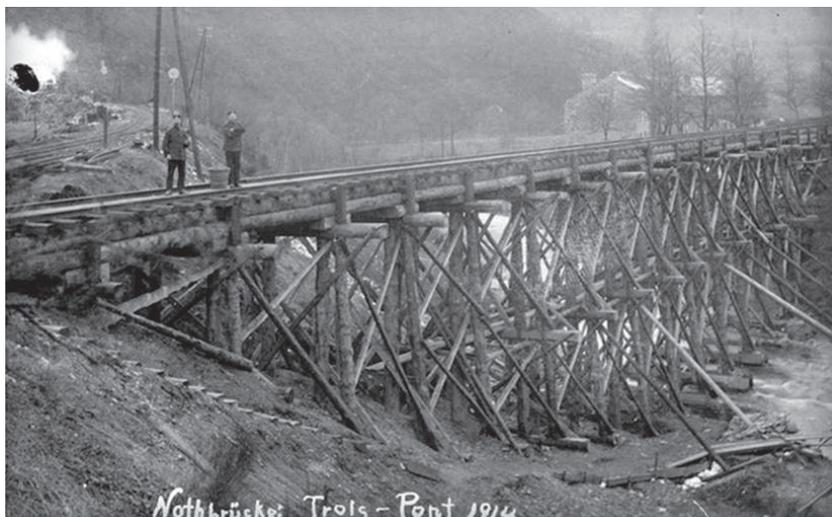
chemins de fer. Le travail de préparation des huit chambres de mines avait été lancé le 31 juillet à 18 h et était terminé le 1^{er} août à 13 h. 19 heures de travail avaient été nécessaires pour les deux équipes sur place : les deux premiers fourneaux furent chargés en 12 heures, les six autres en sept heures, « *les ouvriers ayant été remplacés par d'autres plus actifs* » écrit Leman. L'objectif était de créer une interruption au milieu du tunnel. Sept des huit charges explosèrent provoquant une obstruction telle que les Allemands entamèrent le 11 août la construction d'une voie de contournement qui ne se termina que le 30 août. Pendant ce temps, les trains s'arrêtaient d'un côté du tunnel et on effectuait le transbordement du matériel.



**Une brigade ferroviaire allemande en action
sur les voies à Signeulx, ligne 165.
(Photo « Destination Le Front », Collection Paul Pastiels).**

Qu'écrivit Kretzschmann sur les actes de sabotages de Trois-Ponts ? Que la 8^e Brigade, chargée de remettre en état la ligne de Gouvy-Vielsalm-Trois-Ponts, y découvrit les ruses des cheminots. Si les dégâts aux installations des gares étaient prévisibles, entre Vielsalm et Trois-Ponts, dans une longue courbe, les Allemands découvrirent que les tirefonds tenant le matériel ferroviaire sur les traverses avaient été enlevés et les têtes de vis sciées puis reposées, en vue de provoquer le déraillement d'un train ennemi. Idem avec les éclisses et quelques aiguillages enlevés et enterrés. Le travail des « *piqueurs* »

du chemin de fer... Le 11 août, la ligne était dégagée jusqu'au tunnel de Trois-Ponts où le 20^e Brigade était déjà au travail, parvenue sur les lieux via Stavelot. Le constat était clair : avec une interruption de 42 m au milieu du tunnel (six charges avaient explosé, deux autres n'avaient pas sauté), la réouverture allait devoir attendre des mois. La Brigade opta dès lors pour une voie de contournement d'1,75 km devant enjamber la Salm (un pont en bois de 120 m de long et 12 m de haut fut érigé) et vaincre une importante dénivellation. Quatre brigades (6, 8, 9 et 20), soit plus de 1000 hommes, accompagnés de 400 civils belges. Les travaux durèrent jusqu'au 28 août, date de passage du premier train. Mais les experts doutèrent de la stabilité des structures pour les trains lourds...



**La voie de contournement et le pont de bois qui enjambe la Salm.
(Collection Claude Dony).**



**L'étaçonnage du tunnel de Trois-Ponts
par les Allemands en 1914. (PG)**

La réparation du tunnel fut, elle, confiée à la société privée allemande « *Grun & Bilinger* » de Mannheim dont les ouvriers qui entamèrent les travaux le 30 août et y furent occupés jusqu'au 26 novembre, libérant le passage sur une voie. Ce n'est qu'au début 1915 que les Allemands décidèrent de reconstruire le tunnel de manière à pouvoir rouler sur deux voies. Ce fut possible en décembre 1915, avec maintien pendant les travaux des trafics sur voie unique.

Le tunnel de Nasproué (195 m) sur la ligne 37, sur la commune de Dison.

C'est le capitaine commandant de réserve Baudry que Lemans envoya faire sauter le tunnel. Il chargea le matériel en gare d'Angleur le 29 juillet puis partit le 31. L'ordre d'explosion fut donné le 3 août à 20 h. Dix chambres avaient été préparées au milieu du tunnel, chacune devant recevoir 470 kg de poudre. Une seule des dix chambres explosa. Les Allemands retirèrent plus tard les autres. Face à ce résultat, le commandant fit lancer dans le tunnel une quinzaine de locomotives sur d'autres que l'on avait fait dérailler. Et il fut, semble-t-il, fait de même dans le tunnel d'Halinsart (Fraispoint). Les travaux de déblaiement débutèrent le 4 août. « *Ils furent terminés le 15 août. Hormis le tunnel de Trois-Ponts et au pont sur l'Ourthe de Melreux, qui nécessitent de gros travaux de rénovation, les actes de sabotage sur les infrastructures ferroviaires belges étaient minimes et leur remise en exploitation fut réalisée dans des délais courts* » écrit Krezschmann.

Renversement des trains : mode d'emploi.

Clément Pirlot est chauffeur. J'aime à croire qu'il faisait partie des cheminots que Pierre Debiene, le directeur de l'exploitation des Guillemins, avait mobilisé pour effectuer le travail de sabotage. Il succédait à d'autres, comme Germain Bury, piqueur, qui avait accompagné les artificiers de l'armée dans les tunnels. Et sans doute sur la photo du personnel de la gare de Trois-Ponts en 1913 s'en trouvent-ils d'autres qui ont exécuté les ordres. Des cheminots prêts à tout pour enrayer l'avancée allemande. Y compris à sacrifier leur propre machine.



Le personnel de la gare de Trois-Ponts avec une loco Type 29 sortie des usines « Saint-Léonard » à Liège. (PG).

En réalité, jusqu'en 1956 en Belgique, chaque loco avait son équipage composé **du chauffeur et du mécanicien**. Le premier, comme son nom l'indique, est chargé de la production de vapeur, de l'alimentation du foyer et de l'alimentation en eau ; l'autre est chargé de la conduite de la machine elle-même, de la surveillance de la voie et des signaux et de « *faire l'heure* », respecter l'horaire. Le chauffeur n'avait donc pas, au contraire de la dénomination couramment admise aujourd'hui, de rôle dans la conduite du véhicule : il devait veiller à ce que le feu soit toujours assez vivace pour assurer la puissance. Il « *chauffait* ». Ces deux hommes formaient des équipes soudées, qui recevaient des primes en fonction des horaires respectés, de l'état d'entretien de la locomotive, de la consommation de charbon.

Le « *pikeur* » est un agent technique qui a pour tâche de seconder le conducteur de travaux, de surveiller les équipes d'ouvriers et la bonne marche des travaux. Il travaille sur la voie ferrée. Les piqueurs accompagnaient les experts en explosifs du génie dans le sabotage des tunnels. Pour ce qui est des moyens plus « *classiques* », Arthur L. Pasquier les décrit dans ses « *Carnets de Campagne*. « *Le Colonel faisait obstruer la voie du Nord Belge vers Huy. On avait enlevé quelques rails dans le milieu du tunnel, sur chacune des voies, et « Coucou » lance, de toute la vitesse dont elle est capable, des rames de six wagons pleins de coke. La pauvre petite machine crache des flammes par sa cheminée, tant elle veut donner de force vive aux wagons qu'elle envoie. En récompense, il est convenu qu'on la lancera avec*

la dernière rame, le mécanicien sautant à terre après avoir ouvert en grand le modérateur.

Mon amour des machines me pince au cœur : on va tuer la seule locomotive dans laquelle j'ai jamais voyagé, le N.B. 129. J'intercède pour elle auprès du Colonel qui suit l'opération sous la marquise de la gare.

-Mon Colonel, ne croyez-vous pas qu'on pourrait encore en avoir besoin ?

Et « Coucou » ne fut pas lancée dans le tunnel ».

Pour l'obstruction des tunnels de Trois-Ponts et de Nasproué, il n'y a pas de trace de ce sentimentalisme...



Carambolages de locos et de wagons chargés de coke.
(Photo « Destination Le Front », Collection P. Pastiels)

De combien de jours Liège a-t-elle retardé l'avancée allemande ?

De combien de temps les forts liégeois ont-ils retardé l'avancée allemande ? Les experts en débattent depuis ... 100 ans.

L'infanterie et la cavalerie allemandes ont piétiné devant les forts de Liège. Les Allemands pensaient les prendre en un « *coup de main* » (« *Handstreich* »), croyant même, une fois être entrés en ville le 7 août, que

les forts tombaient dans le même élan. « *Là où le plan Schlieffen estimait qu'une seule division suffisait pour investir Liège et Namur, il en a fallu huit uniquement pour réduire Liège, au prix d'un temps précieux* » écrivent les historiens irlandais John Horne et Alan Kramer. La prise facile de Liège a été la première désillusion allemande. Dans le camp belge, la Bataille de Liège fera 1500 morts et 3000 blessés parmi les soldats et 1200 morts parmi les civils. Côté allemand, les pertes ont été évaluées à 5300 hommes.



Les Allemands piétinent à Liège, en attendant la chute des forts. (PG)

Mais en jours ? Différentes thèses s'affrontent.

La thèse « *Leman* » : les Allemands voulaient s'emparer de Liège par un coup de main le 4 août et de continuer immédiatement leur marche vers Bruxelles et Paris. Ils ne passèrent que le 16 août en mobilisant leur artillerie lourde. « *S'ils avaient cru devoir l'employer à Liège pourquoi ne l'auraient-ils pas fait immédiatement accompagner leurs premières colonnes ?* » Le retard allemand aurait donc été, selon lui, d'une petite dizaine de jours, « *la défense de Liège a ainsi fourni aux alliés le premier élément principal incroyable de la victoire de la Marne* »...

La thèse « *Kabish* » du nom du général d'infanterie allemand : les Allemands avaient prévu le départ pour Liège des 1^{res} et 2^{es} Armées qui effectuaient tranquillement leur concentration à Aix-la-Chapelle et à Malmedy, pour le 10 août avec ordre de marche sur Bruxelles pour le 13. Les six brigades de Von Emmich devaient juste « *faire sauter le verrou* » liégeois pour assurer le passage de la grande armée de Von Bulow qui ne se fera que le 18 août. Retard : cinq jours.

La thèse « *Bechet* » : La 1^{ère} Armée de Von Kluck avait les marches les plus longues. C'est son passage de la Meuse entre Herstal et Visé qui devait donner le signal de départ et le rythme des progressions à toutes les autres armées. Le retard de la 2^e Armée devant Liège n'entre donc pas en ligne de compte. La 1^{ère} Armée fut certes ralentie par les obstructions, les sabotages, l'instabilité des ponts de bateaux sur la Meuse et les tirs, jusqu'au 15 août, sur les itinéraires contrôlés par les forts de Loncin et de Lantin. Retard : un jour. Mais une très forte valeur symbolique.

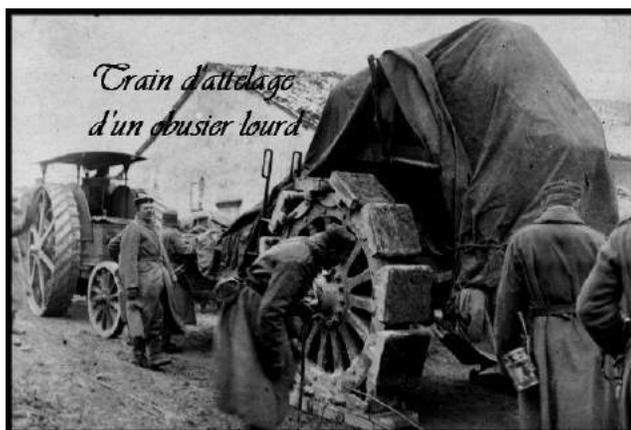
Un « *certain temps* » est donc la réponse à la question. Un temps précieux, écrit l'historien français Jean-Yves Le Naour : « *Les 3000 héros de Liège ont fait perdre un temps précieux aux envahisseurs. Ceux-ci peuvent prétendre qu'ils l'ont mis à profit pour achever leur concentration et se préparer à marcher en masse, mais l'obstination des défenseurs a amputé le plan Schlieffen de quelques précieuses journées* ». Ce temps « précieux » vaudra à Liège la Légion d'Honneur, une station de métro à Paris (« *Berlin* » est devenu « *Liège* »), des rues « *des Belges* » ou « *de Liège* » dans de nombreuses villes dans les pays alliés et le café viennois rebaptisé café liégeois...

Impuissants à prendre les forts, les Allemands sortent les « Grosse Bertha » de l'usine

Les forts tinrent jusqu'à ce que l'artillerie lourde allemande se mette en position de tir. Et, pour avoir les forts de Liège à portée de tirs, elle devait y installer ses premiers engins de la mort, à 9,3 km maximum des cibles pour le modèle M-42.

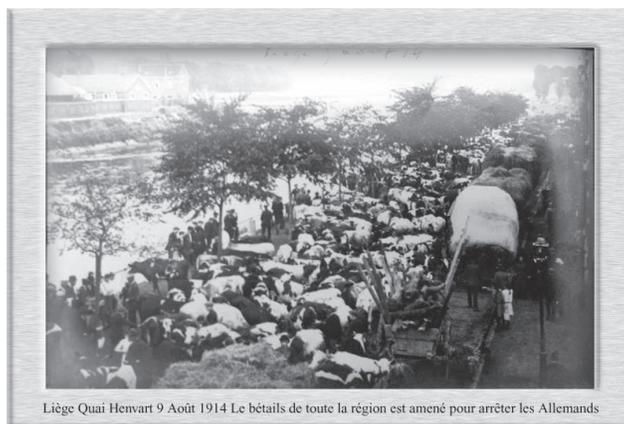
Dans leur livre « *Luik, Augustus 1914* », Jules Brabers et Rob Lemmens (Editions Aspekt, Soesterberg, Nederland, 2009), racontent l'épopée du déploiement des deux premières « *Grosses Berthas M42* » qui avaient été commandées pour livraison le 1^{er} octobre 1914 mais dont l'Armée allemande, bloquée à Liège, exigea le déploiement dès le 5 août. Les canons étaient en cours d'assemblage à Essen dans les ateliers de la société Alfried Krupp von Bohlen und Halbach, mieux connue sous le nom de Krupp. Le 5 août, 2 officiers, 5 sous-officiers et 70 artilleurs y furent dépêchés pour suivre l'instruction. Dans le même temps, des tracteurs à vapeur furent envoyés sur les lieux. Le 8, le major Erdmann, 10 sous-officiers et 175 hommes supplémentaires furent rassemblés à Essen où débuta l'assemblage des engins. Une fois ceux-ci assemblés, l'ordre de démontage fut directement donné : les Grosses Berthas devaient partir de suite vers le front, sans aucun tir d'essai. Dans la nuit du 9 au

10 août, les pièces redémontées furent installées sur des wagons, de même que les tracteurs. Le 10 août, à 14 h, un train de 120 essieux quittait Essen en direction d'Aix-la-Chapelle pour arriver, tard dans la soirée, à Herbesthal. Le trajet en train s'arrêtait là à cause des sabotages dans les tunnels et sur les voies ainsi que à cause des infrastructures matérielles nécessaires pour décharger un tel poids (42 tonnes par canon). Le déchargement fut effectué en matinée du 11 et débuta un trajet difficile sur les routes belges vers Henri-Chapelle.



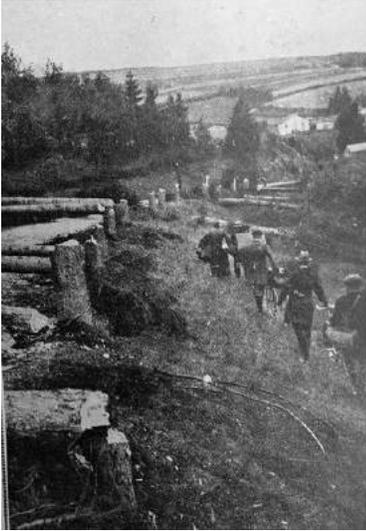
(Photo issue de «La guerre de nos héros », www.1914-18.be)

Les tracteurs à vapeur posaient beaucoup de problèmes mais sans doute moins que les dégâts sur les routes et les arbres abattus entravant la progression du pondéreux convoi, quand ce n'était pas le bétail lâché sur les routes.



Liège Quai Henvart 9 Août 1914 Le bétails de toute la région est amené pour arrêter les Allemands

(Collection Claude Dony).



Des arbres sont couchés sur les routes pour enrayer l'avancée allemande. (PG)

Le 12 août, le convoi atteignit Julemont via la N3 (Henri-Chapelle et Battice), à 500 m au sud-est de Mortier, sur un site qui avaient accueilli des canons de 21 cm et dont la plate-forme pour installer la Grosse Bertha était prête. Brabers et Lemmens fixent le lieu du site de tir à la rue du Château blanc à Julémont/Mortier (sic). Le fort de Pontisse était au bout des canons, à 8200 m de distance. Le temps de décharger les pièces, d'assembler les engins, d'écarter les nombreux badauds, le premier tir eut lieu à 18h30. 56 secondes plus tard, l'obus de 42 explosait à côté du fort. Les observateurs allemands se trouvaient à 1500 m du fort, avec parmi eux les ingénieurs de Krupp qui avaient conçu le canon pour analyser ses effets, et corrigeaient les paramètres des tirs par télé-

phone de campagne. Le 8^e tir attint le but. Le pilonnage, effectué avec les deux canons, repris à 8 du matin du 13 août. Au total, 43 coups furent tirés. Selon Leman, 15 sont tombés directement sur le fort. Qui s'est rendu à 12h30.



(Photo issue de "La guerre de nos héros", www.1914-18.be)

La Grosse Bertha « M » à la plaine des manœuvres de Droixhe

Les canons furent redémontés et réembarqués pour rejoindre la plaine des manœuvres de Droixhe, en rive droite de la Meuse.



(Photo issue de « La guerre de nos héros », www.1914-18.be)

Les 300 hommes d'Erdman étaient à présent rompus au montage/démontage des engins. La descente des canons du plateau jusque dans la vallée de la Meuse sera quant à elle une autre paire de manche. Il y a 15 km à parcourir via Blegny, Barchon, Saive et Wandre avec la descente en lacets vers la Meuse. Ont-ils pris la rue de la Xhavée ou de la Forêt ? Toujours est-il qu'il a fallu les retenir, les attelages pesant plusieurs tonnes. Un démontage, un remontage, 15 km difficiles, voilà les canons remontés à Droixhe. Le 15 août, dès 5h30, une pluie d'obus tombait sur le fort de Loncin. Elle s'arrêta à 14h30. A 15 h, témoignage de Leman, le bombardement repris avec plus de violence encore. Et, à 17h20, un obus de 420mm fit exploser une des deux poudrières du fort, qui contenait encore 12 tonnes de poudre. Cette explosion détruisit le cœur du fort, tuant la majeure partie de la garnison, 350 des 550 soldats. La plupart des corps reposent encore sous les décombres de ce qui est une « *nécropole nationale* ». Loncin est le seul fort de la position fortifiée de Liège qui ne se soit pas rendu. Le général Leman échappait miraculeusement à la mort : il était sorti dans le fossé de gorge pour voir l'étendue des dégâts. Il lui fut expliqué, dès après son arrestation, que des 15 obus de 42 mm furent tirés sur Loncin. D'autres sources évoquent 25 tirs. De toutes façons assez pour que, relayé par la propagande allemande, l'information arrive aux forts de Hollogne et de Flémalle. Les deux derniers forts de la place fortifiée de Liège se rendirent le 16 août à l'aube.

La Grosse Bertha « Gamma G » dans le Parc d'Avroy.

Deux « *Grosse Bertha M* » (pour « *Mobile* ») avaient été utilisées à Julémont et à Droixhe, un Gamma-G, la version lourde de la Bertha, a été installée dans le Parc d'Avroy. Ce fait est historiquement contesté, certains affirmant qu'il s'agissait plutôt d'un 305 « *Autrichien* », plus facile à déplacer que la Bertha « *Gamma* ».

Selon De Thier et Gilbert, ce sont deux mortiers de 42 cm, arrivés en trains aux Guillemins qui ont été installés dans le Parc d'Avroy, sur une des pelouses en face de la rue Sainte-Véronique. De la gare au Parc fut tirée une ligne ferroviaire « *Decauville* », d'un écartement de 60 cm. « *La circulation fut interdite dans l'artère, de sorte que bien peu, parmi les milliers de personnes qui étaient accourues là, assistèrent au transport sur wagonnets des différentes parties des deux mortiers, d'ailleurs recouvertes de bâches* ». Poids total de cette bouche à feu ? 88.750 kg, y compris la plate-forme portant l'affût qui, seul, pèse 37.500 kg. « *Le tout pouvait se diviser en 172 pièces qui étaient transportées sur 12 wagons. La durée du montage par 250 hommes était de 25 heures. Le projectile avait 1m25 de longueur et pesait, sans la charge, quelque 500 kilos auxquels il fallait ajouter 200 kg d'explosifs* ». Le projectile faisait en réalité plus d'1m80. Une maquette grandeur réelle se retrouve au Musée du Fort de Loncin.

L'installation de la « *Grosse Bertha* » au Parc d'Avroy reste discutée, à tout le moins pour le type de canons utilisés mais aussi pour le lieu exact du pas de tir. « *Pendant la nuit du 15 août, environs 300 soldats, éclairés par de puis-*



L'obus de 42 mm en taille réelle au Musée du Fort de Loncin. (Photo LM).

santes lampes à incandescence, achèvent dans le square d'Avroy l'installation des deux mortiers de 42 qui y avaient été amenés. Ils furent placés sur des soubassements de poutres de bois croisées et superposées. Ces soubassements se trouvaient à environ 30 m l'un de l'autre, le long du chemin central du parc, dans la pelouse qui s'étend vers l'avenue Rogier, en face de la rue Paul Devaux. Vers 7 h du matin, les pièces furent prêtes à tirer. La mise en place avait donc demandé une vingtaine d'heures de travail » écrivent De Thier et Gilbert. Dans un rayon de plusieurs centaines de mètres, les fenêtres des habitations avaient été ouvertes pour éviter le bris des vitres. « A 7h10, la première détonation retentit, formidable, formidable, provoquant un déplacement d'air très violent. Nous nous trouvions à 400 m environ de la pièce, sur un balcon, et nous ressentîmes l'effet d'un courant d'air semblable à celui que l'on crée en ouvrant une fenêtre un jour de bourrasque ». Le second coup fut tiré à 7h25 après un réglage de tir sur base d'observations effectuées depuis les hauteurs de Saint-Gilles et transmises par un téléphone de campagne « installé via les rues Sainte-Véronique et de Joie ». Trois tirs suivirent, à 7h40, 7h47 et un dernier à 7h51. Un seul canon avait tiré. Les forts se rendirent à 8h du matin.

La propagande allemande « tartine » sur les Bertha et le Zeppelin à Liège

L'histoire de la grosse Bertha au Parc d'Avroy est relatée par la presse de l'époque (à la solde de l'occupant) wmais, déjà, De Thier et Gilbert parlent de bluff. « Cette expérience des fameux 42 au milieu de la ville donna surtout l'impression d'un bluff bien germanique destiné à permettre à la presse allemande, au début de la guerre, de mettre en vedettes la puissance de ces obusiers qui devaient bombarder Paris et Douvres ! » Les Allemands éditèrent même une affiche avec la mention « Le secret de Liège », proposant la taille d'un obus de 42 cm en taille réelle. « Les succès de nos bombes ».

En envoyant au front des canons de 420 qui sortirent des usines Krupp pour faire tomber Liège en août 1914, les Allemands ont pris une énorme avance. Les Français n'ont rien vu venir. En octobre 14, le Général Foch commande des pièces de marine sur des châssis de locomotives. Les premières pièces n'arrivèrent qu'en avril 1915 et la plus grosse pièce était un canon de 274 !

Photo tirée de www.dhm.de Deutsches Historisches Museum.





**Canon français de 320 mm sur voie ferrée.
Le coup vient d'être tiré.**

(Photo issue « L'Album de la guerre 14-18 », L'Illustration, Paris, 1923)

Il fallut encore attendre pour voir l'ALVF (Artillerie lourde sur voies ferrées) disposer du plus gros canon français de la guerre : un 370, le 520 commandé à Schneider n'ayant pas survécu aux tirs d'essais. Les quatre pièces 370 modèle 1915 de l'ALVF furent prises par les Allemands le 27 mai 1918. Une fut démantelée en Allemagne, les trois autres furent rendues après la signature du Traité de Versailles, le 29 juin 1919. De l'autre côté, aucune Grosse Bertha ne fut rendue après l'Armistice : elles furent toutes sabotées lors de la retraite et ce malgré les accords signés.



Les restes d'une « Bertha ».

(Photo issue de <http://humanbonb.free.fr> « Vestiges Militaria »).

La propagande mise en scène autour des Bertha, utilisée à Liège pour la première fois, fut du même tonneau que celle mise en scène autour de la présence du premier Zeppelin qui lâcha ses bombes sur Liège.



(Photo issue de <http://www.ww1-propaganda-cards.com>)

Le dirigeable se retrouve sur toutes les images allemandes de la bataille de Liège. Les propagandistes ne bénéficiaient pas encore de « *photoshop* » mais les mises en scène étaient déjà très professionnelles.

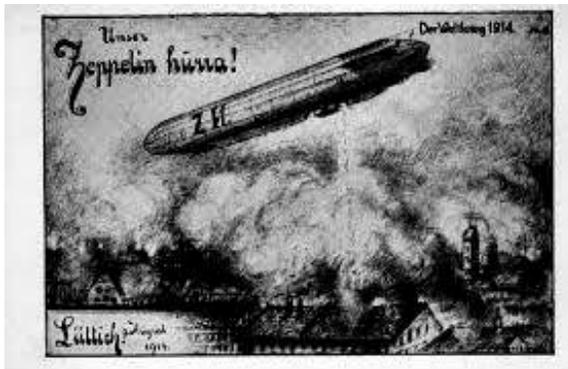
La mémoire collective, entretenue par (le tournoi de tennis de) Roland Garros, retient que la guerre 14-18 a été le conflit dans lequel sont apparus les premiers avions de combat. C'est aussi, avec les Zeppelin, l'implication des dirigeables qui, premiers bombardiers, pouvaient lâcher des bombes tout en étant des cibles faciles pour les artilleurs au sol.

A Liège, le Zeppelin fut ...annoncé. Le général Leman reçut ainsi le 4 août la visite d'un parlementaire allemand qui « *faisait une suprême tentative pour empêcher une effusion de sang entre les Allemands et les Belges et pour épargner à la Belgique les horreurs de la guerre. (...) Songez, mon général, ajoutait l'officier d'état-major allemand, que si ma mission pacifique vient à échouer, déjà ce soir un ballon dirigeable planera sur cette malheureuse cité et y laissera tomber des bombes* ». écrit le général Leman qui éconduit fermement son visiteur. « *Le soir déjà, en effet, un ballon dirigeable arrivait du Nord et remontait la Meuse. La nuit était assez obscure et*

il apparaissait sous la forme d'une grande tache noire se détachant mal sur le ciel; mais on pouvait y reconnaître un dirigeable par la forme lenticulaire de cette tache et par le fait plus probant qu'elle lançait de temps à autre un faisceau lumineux vers le sol. Mais bientôt ce dirigeable disparut et j'ai appris par la suite qu'il avait été abattu par les Allemands eux-mêmes à la suite d'une erreur ».

Le Zeppelin à Liège ...surtout en carte postale

Le CLHAM, Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaire, s'est penché avec sa coutumière précision sur ces événements. Il en corrige la date (le 5 août au lieu du 4) et se montre plus complet sur le passage du Zeppelin dans le ciel de Liège, citant des sources françaises et allemandes convergentes.



(Photo issue de <http://www.ww1-propaganda-cards.com>)

«Le Z VI accomplit le premier bombardement de la guerre en attaquant la place de Liège, le 6 août 1914: il arriva à 2 h 45 du matin, à 1.450 mètres d'altitude, et lança 200 kilos de bombes sous la fusillade et la canonnade. Il dut atterrir sur une forêt près de Bonn. En très mauvais état, il fut démonté. En réalité cette expression que nous retrouverons souvent: «démonté» signifie que le Zeppelin était «démoli» et qu'on se contentait de reprendre les pièces pouvant servir à la construction de nouveaux rigides» écrit le français Mortane.

«Dans la nuit du 5 au 6 août, on décida de faire un coup de main (sur Liège). Pour appuyer les opérations sur le terrain, l'Oberste Heeresleitung ordonna la mise en action du dirigeable Z VI. Celui-ci survola Liège à 2 h

30 du matin après un vol difficile. On jeta sur la ville cinq projectiles d'obusiers de 150 mm et un obus de 210 mm. En raison du feu violent de l'infanterie ennemie, on dut faire demi-tour sans pouvoir observer les effets du bombardement. Sérieusement endommagé, le dirigeable dut faire un atterrissage forcé à Wallenberg entre Bonn et Cologne. Ni l'excellence du commandement, ni la valeureuse conduite de l'équipage ne purent empêcher la perte du Z VI » écrit l'Allemand von Loewenstern.

Conclusion du CLHAM : malgré son indéniable échec, ce raid aérien fut récupéré par la propagande allemande. La silhouette du Zeppelin Z VI est omniprésente sur tout ce qui sera publié ou confectionné pour célébrer la chute de Liège. Elle figure sur la médaille frappée spécialement à cette occasion le 1^{er} août. Elle est représentée également sur nombre de cartes postales et notamment sur l'une d'elles ayant pour légende: «*Lüttich ... erobert: 7 August 1914 durch General von Emmich*», La carte représente l'assaut d'un fort qui n'est autre que celui de Loncin. Les lieux, bien que trafiqués par l'illustrateur, sont aisément identifiables par la forme des blocs de béton écroulés.



Verlag: Invalidendank.- Auslieferung: Farbenphotographische Gesellschaft m.b.H. Stuttgart. Photo extraite du site <http://www.bildpostkarten.uni-osnabrueck.de>

Les avions et le ballon du général Leman n'ont jamais décollé

Le général Leman avait quatre avions à sa disposition. Enfin... en théorie. Il ne les vit jamais qu'au sol, tant lors des exercices à Beverloo que lors de la Bataille de Liège. Quand le Zeppelin arriva par la Basse-Meuse dans le ciel

liégeois, les avions belges, des Jero/Farman HF20, restèrent cloués au sol. Étaient-ils seulement à l'aérodrome d'Ans ? L'aérodrome avait été créé rue de la Tonne, à Rocourt, en 1910 par l'autorité communale sur un terrain appartenant à M. Sylvain Gouverneur, pour y accueillir, dès 1911, la compagnie « *Liège Aviation* » lancée par un certain M. Van den Born, venant de Canton. Le 9 août 1914, l'exploitation du terrain fut prise en mains par l'Aéronautique militaire belge pour y installer la 1^{re} escadrille. En septembre, le terrain fut réquisitionné par la Luftwaffe.

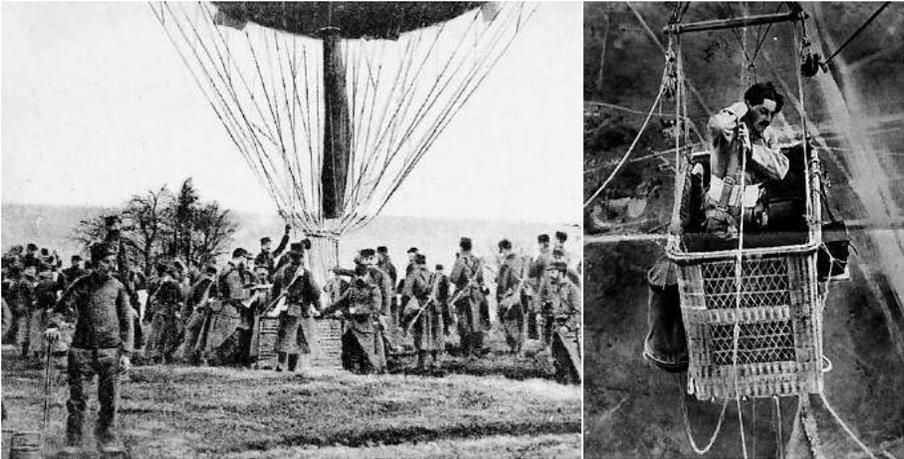


Un Jero/Farman HF20. On l'a peu vu dans le ciel liégeois en août 1914.
(www.belgianwings.be)

Si les Allemands disposaient d'un dirigeable, la défense de Liège disposait aussi d'un ballon que le Général avait envoyé à Cardohay (Saive) mais qui était juste un ballon ...d'observation, destiné à permettre le réglage des tirs des artilleurs des forts. En voici d'ailleurs le fonctionnement, raconté par Arthur L. Pasquier dans ses « *Carnets de Campagne 1914-1918* »... Il faut être fâché avec la vie pour monter à bord de la nacelle : il l'a fait lors d'un exercice en accompagnant un observateur. Métier à risques : les aviateurs des deux camps se font un devoir d'enflammer les ballons d'hydrogène de l'adversaire. Témoignage de Pasquier. « *On me boucle des courroies solides, on m'indique soigneusement le côté de la nacelle par où je devrais éventuellement sauter. Et l'on me prévient :*

-Attention ! Vous tromper de côté aurait pour conséquence que votre corde de parachute se prendrait dans celle de la nacelle et que vous seriez

entraîné dans la descente du ballon en flammes. Bien compris, n'est-ce pas ? (...) Nous sommes lâchés maintenant et toute la terre diminue sous nos pieds. La campagne apparaît, verte, régulièrement coupée en petits rectangles par les lignes d'arbre et les fossés. Les bruits s'effacent aussi. Seul persiste un certain temps le bruit du treuil qui laisse filer le câble ; mais bientôt lui aussi est couvert par le bruissement soyeux du vent dans l'enveloppe, au-dessus de notre tête ». 550 mètres plus haut, l'ascension s'arrête. « Mon voisin, l'observateur, me parle. Au téléphone, d'en bas, on lui demande comment je vais, si je ne vois pas d'avion allemand. Cette pensée qui m'avait quittée ne m'est pas agréable. Je lève les yeux vers le seau en toile qui contient mon parachute et souhaite ardemment ne pas avoir à m'en servir ». C'est alors la descente : le treuil à grande vitesse est enclenché. « Vers 300 mètres, nous stoppons un peu et j'admire la stabilité de la nacelle, son confort, avec le fauteuil d'osier, le petit tapis sous nos pieds, les lunettes et les instruments de visée. On nous ramène maintenant doucement vers le sol, dont les bruits nous parviennent, de plus en plus distincts ».



Les premiers ballons captifs sphériques.
Dans le sac à gauche, le parachute de secours.
 (Photos carnetdevol.org).

A Cardohay, il n'est pas sûr que le ballon ait seulement été gonflé...

Les Allemands disposaient aussi de « *Taube* », des avions d'observation. « Tout à coup, nous entendons un ronflement, et un taube apparaît dans les airs, écrit le major adjoint d'état-major Charles Collyns, du 12^e régiment de ligne, chargé par Lemans de la défense de la Basse-Meuse...



Un « Taube » en fâcheuse posture. (Photo aviation-history.com)

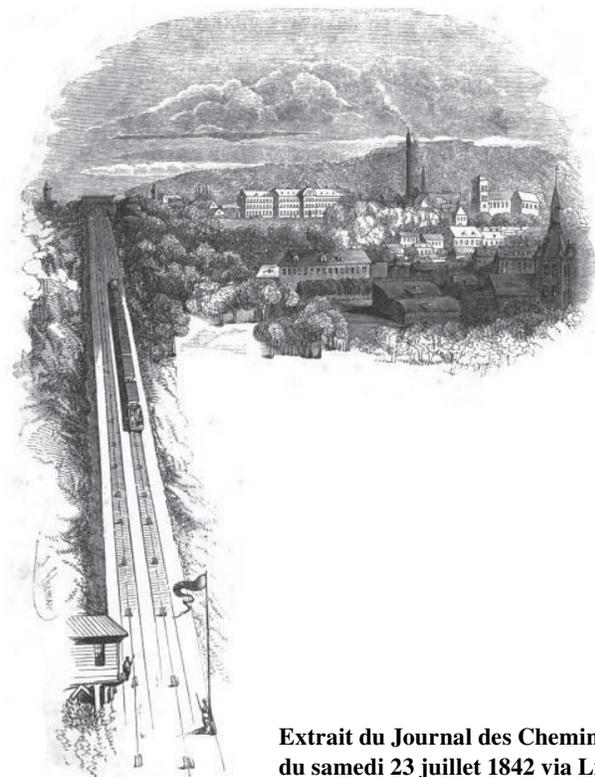
« Pendant quelques minutes, le sinistre oiseau plane au-dessus de nous, lançant des proclamations du général von Emmich; puis il regagne les lignes ennemies, porteur de renseignements fort inexacts, car il ne peut apercevoir mes troupes dissimulées derrière les maisons, et il est même probable, étant donné sa hauteur, qu'il ne remarque pas la rupture du pont dont la partie centrale gît en contrebas dans la Meuse ».

Bref, il n'y a pas que pour les chemins de fer ou pour l'artillerie lourde mais dans les airs aussi, les Allemands avaient, en août 1914, une préparation d'avance...

A l'attaque ...du plan incliné de Liège

Mais revenons au rail. Les forts rendus, le chemin de Bruxelles est ouvert pour les envahisseurs. Les Allemands peuvent s'attaquer à ce fameux plan incliné qu'empruntent les trains pour, de la vallée de la Meuse, rejoindre le plateau hesbignon.

Le plan incliné, c'est d'abord une prouesse technologique. En réalité il y a lieu de parler des plans inclinés puisqu'il y a deux parties. La partie supérieure relie Ans à Haut-Pré et la partie inférieure le Haut-Pré avec les Guillemins. Les deux plans sont identiques, ils doivent « racherter » une dénivellation de 55 m sur 1980 mètres en alignement droit. Entre les deux plans, un palier horizontal, en courbe, est tracé à Haut-Pré. Lors de sa création, deux



**Extrait du Journal des Chemins de fer
du samedi 23 juillet 1842 via Liègecitations.**

câbles « *sans fin* », d'une longueur cumulée de 4800 m, de 50 mm de section, mus par d'imposantes machines à vapeur, étaient installés au milieu des voies et tractaient les convois, les aidant à la montée et les freinant à la descente. Des « *wagons traineaux* » à triple essieu disposaient d'un système pour ramasser le câble et l'insérer dans d'imposantes mâchoires. La puissance était donc transmise à ces wagons qui étaient arrimés aux trains. Le système, imaginé par Henri Maus, avait été inauguré en 1842. Il fonctionnera moins de 30 ans. Dès 1856, la technologie des locomotives d'allège pour pousser les trains en queue était prête mais ce n'est qu'en 1866 que la montée des plans sans l'aide de câbles fut admise.

A l'occasion du 150^e anniversaire du rail en province de Liège, l'asbl GTF, Groupement Belge pour la Promotion et l'Exploitation Touristique du Transport Ferroviaire, publia en juin 1988 un remarquable ouvrage sur l'histoire de la traversée de Liège par le rail. Le plan incliné y tient évidemment la part importante qu'elle mérite.

La réglementation y a toujours été très stricte, ce qui, dans l'histoire du plan, a permis d'éviter les accidents. L'on pense souvent à la problématique du manque de puissance des locomotives de traction dans le sens de la montée vers Ans, l'on pense moins à l'épineux problème du freinage des convois dans le sens de la descente.



**Train au départ de Liège vers Bruxelles. L'allège pousse le convoi dans la montée.
(Photo Collection Paul Pastiels).**

En montée, après la cessation du système « *Maus* », l'Etat acquit des locomotives de plus en plus puissantes et de plus en plus lourdes, les « *allèges* ». Type 43 (3 essieux, 37,8 tonnes), Type 20 (4 essieux, 50,6 tonnes) puis la Type 23 (4 essieux, 67,3 tonnes, baptisée « *Coucou* »). Avant que n'arrivent les puissantes locos allemandes Type 16 que l'Etat belge obtiendra au titre de dommages de guerre et qui seront affectées, sous le nom Type 98, au service du plan. Jusqu'en 1939, les trains quittant les Guillemins devaient marquer l'arrêt à Ans pour décrocher l'allège. Après 1939, un système de décrochage automatique fut installé mais on se souvient de l'aventure d'une allège trainée sur des kilomètres vers Bruxelles à vitesse de plus en plus élevée malgré les appels à l'aide de son machiniste...

En fait le problème crucial se pose dans le sens de la descente. Et il se pose d'ailleurs toujours aujourd'hui. En descente, avec les machines de *Maus* disparaissaient les wagons traineaux arrimés au câble. Comme le frein continu n'existait pas encore, l'on avait recours à des « *serre-freins* », des cheminots juchés dans des guérites sur les toits des voitures de voyageurs, ils seraient ou déserraient le frein de leur voiture à l'aide d'une manivelle au coup de sifflet du mécanicien.

Les wagons de marchandises, eux, ne disposaient d'aucun moyen de freinage. On créa donc différentes variantes du wagon-traineau qui précédait le train à la descente, juste derrière la locomotive d'allège qui assurait, elle aussi, la sécurité. Le tout sous la direction d'un brigadier-guide qui prenait place sur le wagon et qui ressemblait à un capitaine de marine, une grande roue à poignée actionnant les patins frottant sur la voie. Le poids du wagon-traineau en fonte, d'abord de 16 tonnes, passa à 30 tonnes dans la deuxième version, avec des freins à sabots plutôt qu'à patins. Le problème se posa néanmoins avec moins d'acuité après guerre puisque la toute grosse partie du trafic marchandises n'empruntait plus le plan incliné, lui préférant la ligne 24 de la vallée du Geer, Tongres-Visé-Moresnet construite par les Allemands de 1915 à 1917.

Si le plan incliné pose toujours problème aujourd'hui, dans le sens de la descente, c'est parce que « *l'inclinaison moyenne de 33/° du plan incliné est telle qu'elle ne s'inscrit pas dans les abaques de freinage-type du matériel roulant et donc dans les règles habituelles de la distance d'avertissement d'un signal à l'arrêt* » explique Jean-Henri Renard dans le n° 143 de la revue Trans-fer, du GTF (juin 2007). Les trains pourtant annoncés pouvoir rentrer en gare de Liège à 100 km/h sont donc limités à 70 km/h pour des questions de signalisation. Un investissement dans la signalisation réduirait le temps de parcours entre Ans et Liège de 40 %. Conclusion de Jean-Henri Renard : « *L'approche des trains en gare est, en Belgique, d'un autre âge* ». « *Une solution simple devait être adaptée au profit de tous les trains utilisant les plans inclinés, mais le plus simple n'est pas toujours le mieux accepté.* »

Mais revenons à août 14, alors que les forts de Liège sont tombés, les Allemands doivent s'attaquer au plan incliné. Ils doivent s'y attaquer seuls : les machinistes belges refusent toute collaboration, même contre un salaire de 50 F. par jour, comme le rapporte le Ministère des Chemins de Fer dans son « *compte-rendu des opérations 4 août 1914-4 août 1917* ».

Les lourds convois des « *Grosses Berthas* » (88 tonnes sur 12 wagons par canon) ne s'y attaquèrent pas, prenant la ligne 125 pour rejoindre Namur. Vers Bruxelles, les règles étaient très strictes pour emprunter le plan incliné. Elles étaient dictées par la sécurité, certes, mais aussi par la physique et la puissance des machines. Les trains de voyageurs ordinaires ne pouvaient compter plus de 60 essieux, pour une composition maximale de 25 voitures (2 essieux par voiture + loco et tender). Les convois militaires pouvaient compter exceptionnellement 70 essieux (ou 30 wagons). Pour rappel, la com-

position des trains militaires allemands était fixée à 110 essieux par train, une loco pour 50 wagons. Il fallut donc soit recomposer les trains à Liège, soit utiliser de plus puissantes locos allemandes en allège en s'asseyant sur les réglementations belges, ce qui n'est évidemment pas un problème en temps de guerre. Selon la littérature allemande de l'époque, le plan incliné n'aurait pas posé de problème, pas plus que la conduite à droite alors que, sur le réseau belge, les trains roulent à gauche. Une grande partie de la signalisation avait d'ailleurs été sabotée et les mécaniciens allemands roulaient d'abord « à vue ». La presse quotidienne belge révèle bien un déraillement dans la montée, engendrant un énorme retard vu que, dans un premier temps, entre 50 et 60 trains militaires empruntaient la ligne 36 chaque jour. Les Allemands construisirent une troisième voie avec fosse à la sortie des Guillemins vers Namur pour y préparer le ravitaillement en eau et charbon de « leurs » allèges. Un dernier accident est relaté, en novembre 18, lors de la « débandade » allemande quand un wagon chargé d'obus de petit calibre, non munis de leur fusée, dérailla en gare, du côté de la rue Mandeville.

Le plan incliné n'avait *in fine* pas retardé grand monde.

CHAPITRE 2

LE SAUVETAGE DES LOCOS BELGES REFUGIÉES EN FRANCE ET LE TRAVAIL SOUS L'OCCUPANT

La retraite des locomotives vers la France

Cela ressemble à une carte des vents, c'est le schéma de la progression des troupes de l'envahisseur à travers la Belgique. Puis il y a, à partir des villes, des petites flèches. Ces villes, ce sont les ateliers des compagnies ferroviaires. A côté des petites flèches, deux petits chiffres. En rouge, c'est le nombre de locomotives qui ont entamé le repli face à l'avancée allemande. En bleu, c'est une date : celle du recul. Ainsi, Visé renvoie 25 locomotives vers Liers le 1^{er} août, à la même date que Verviers et Welkenraedt. Le 5 août, Liège renvoie 48 locos vers Statte sur la ligne de la Meuse et 40 locos vers Aerschot (40) puis de là vers le Nord et 60 seulement vers Bruxelles via Landen et Tirlemont. Renory fait reculer 125 locos vers Namur. Le dessin montre le recul progressif et quasi général vers Anvers (22 septembre) puis vers Saint-Nicolas, Gand, Eeklo, Ostende. Puis, à la mi-octobre, vers via Roulers-Mouscron et via Ypres, vers Dunkerque et la France qu'elles rejoignent à partir du 17 octobre. Les locos de Virton (70), de Bertrix (39) et les Liégeois qui ont rejoint Namur ont déjà depuis longtemps rejoint leurs consoeurs de Montignies (90) et de Lodelinsart (75), de Manage (35) et du grand dépôt de Cuesmes-Mons (150), pour passer la frontière française à Dour ou à Chimay, à partir du 20 août.

On le constate : la ligne vers Bruxelles n'est que peu concernée par le retrait des locos. En effet, en ce début du conflit, la ligne est utilisée pour la mobilisation des soldats et pour la concentration des troupes et leur envoi vers le front.

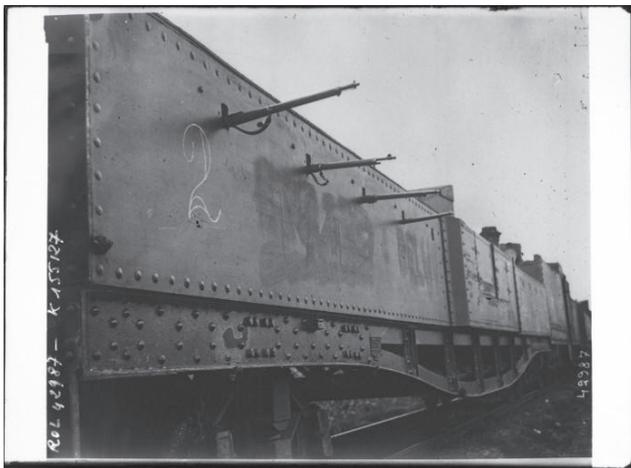
Quand l'ordre d'évacuer Anvers est donné, les trains ne quittent pas la Métropole sous le feu allemand, les wagons vides : 150 trains, les 3 et 4 octobre, sont mis en route avec trois ou quatre mille wagons du matériel de guerre que l'on ne veut pas laisser aux Allemands. Ce sera l'évacuation d'Anvers, puis l'évacuation d'Ostende. Dans l'ordre : d'abord les trains de munitions et l'artillerie non utilisée dans la bataille, puis le matériel de campement

et d'habillement, viennent ensuite les trains de ravitaillement et les trains sanitaires. Puis, en fin, tout le matériel roulant en ordre de marche. Objectif : ne rien laisser aux Allemands. Le 13 octobre, 210 wagons de munitions sont évacués vers la France. C'est la retraite générale : deux locos sont attelées à chaque convoi, le nombre de wagons est doublé, voire triplé. Trente trains partent de Bruges en formant une colonne de plus de 5 kilomètres.

Le dernier train parti, les installations sont mises hors service. Le génie militaire bloque aiguillages et ponts tournants, les cheminots détruisent les installations de télégraphe et d'arrivée d'eau si importantes pour les locomotives. Le tout au nez et à la barbe des Allemands qui, de rage, pillent, incendient, terrorisent les populations civiles restées au pays.

Les trains blindés de l'Armée belge et de l'Armée anglaise

C'est à Anvers qu'ont aussi été réalisés les trains blindés de l'Armée belge. Sur proposition de l'Etat-major, l'Administration des chemins de fer chargea ses ateliers d'Anvers-Nord du blindage et de l'armement de quatre trains spéciaux. Le blindage était d'une épaisseur de 15 mm et l'armement comprenait un cano à tir rapide de 57 mm et 3 mitrailleuses, avec des meurtrières pour permettre le tir des soldats à bord. Le premier train fut terminé en dix jours, le deuxième en huit et le troisième en six. Le quatrième ne fut pas livré : Anvers était tombé avant qu'il ne soit terminé.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Le train blindé belge n°2 et ses meurtrières. (PG)

Les trains blindés belges étaient “légers”. Les Anglais commandèrent aux Belges deux autres trains plus lourds : les HMAT (« *His Majesty Armoured Train* ») « *Deguisse* » –du nom du commandant de la place d’Anvers, et « *Churchill* » qui avait suggéré que ces trains soient équipés de canons de la marine anglaise de 120 mm. Les ateliers d’Anvers-Nord et l’Engineering Cy d’Hoboken, réalisèrent le travail. Les sorties de trains furent limitées dans le temps. Le train léger numéro 1 fut mis hors service le 8 octobre. Les trains 2 et 3 sortirent encore à quelques reprises jusqu’au 22 octobre puis furent envoyés en garage à Calais.

Les trains blindés britanniques, qui avaient à leur bord des soldats belges et des marins anglais, devaient permettre de protéger les intervalles entre les forts autour d’Anvers et de tirer sur les batteries allemandes placées hors de portée des forts. Ce fut fait en avant des forts de Waelhem et de Wavre Sainte-Catherine. Les trains rentraient tous les soirs à Anvers où les soldats dormaient dans des voitures de deuxième classe. Jusqu’au moment où les sorties ne furent plus que nocturnes : en journée, les nuages de fumée consécutifs aux tirs à la poudre noire rendaient les trains trop localisables et donc à la merci d’un contre-tir. Le 7 octobre, ils rejoignirent Adinkerke d’où ils sortirent à quelques rares reprises encore jusqu’en septembre 1915. Leur influence sur le déroulement de la guerre fut sans doute minime mais leur construction rapide avait démontré et l’adaptabilité des ateliers ferroviaires et la motivation des cheminots pour participer proactivement à l’effort de guerre.



Train blindé belgo-anglais. (PG)

Un bouchon de locomotives à l'entrée de l'Hexagone

En France, c'est le chaos sur les rails. Le trafic commercial pour voyageurs et marchandises est suspendu dès le 3 août 1914 pour consacrer toute la force du réseau aux transports militaires. Il y a la mobilisation, les transports de concentration des troupes, le matériel (170 trains envoyés avec les canons vers la Marne), les approvisionnements, l'Armée de la Marne, les troupes indiennes qui arrivent de Marseille, les trains sanitaires,... Il y a aussi les 260.000 hommes des troupes anglaises et leur matériel à rediriger vers la Lorraine et la Belgique. Ce n'est que fin novembre que le trafic commercial de marchandises reprit, de même que le trafic voyageurs, quand l'on se rendit compte que le conflit ne serait pas de courte durée, comme on l'avait espéré jusque là. Il fallait donc que les deux besoins se rencontrent : le militaire et le civil. La France se rendit vite compte qu'elle manquait de matériel, un phénomène que l'Allemagne connut aussi : les usines de construction de locomotives, de voitures et de wagons avaient été transformées en vue de la production d'armement et de munitions. Enfin, quand un train de marchandises arrivait en gare, il ne se trouvait plus de camions, de voitures ou d'attelages, ceux-là ayant été réquisitionnés, pour désengorger les gares. L'arrivée massive du matériel ferroviaire belge qui fuyait devant l'envahisseur allemand tomba donc plutôt bien, même si, sur le moment, la pagaille était indescriptible. Ce transfert se fit principalement via Dunkerque. L'ensemble des locos représentaient l'occupation de quelque ...40 kilomètres de voies. Or la ligne Dunkerque-Calais était à voie unique. Et les Français avaient eux-mêmes besoin de leur infrastructure pour leurs propres mouvements de troupes et de matériel. L'évacuation aura permis, malgré cette congestion, de ramener en France 1928 locomotives, 10.200 wagons de marchandises et 1.358 voitures pour voyageurs (et 14 locos aux Pays-Bas). Un sauvetage formidable réalisé par le Ministère de la Guerre et la Direction des Chemins de fer. Cela restera une des grandes fiertés cheminotes de 1914.

Combien ont été laissées à l'ennemi sur les 4.385 unités de traction que l'Etat belge possédait en 1913 ? Toutes les autres mais pas nécessairement en bon état. Il y a celles qui ont été utilisées pour bloquer les tunnels et les ponts et il y a celles que l'on n'a pas pu sauver : 6 à Virton, 6 à Bertrix, 3 à Renory, 20 à Liège, 2 à Hasselt, 42 à Montignies à cause de la rupture d'un pont, 10 à Mons, 15 à Cuesmes, 16 à Louvain, quelques-unes à Anvers et, surtout, 650 locos garées en Flandre occidentale et bloquées par une incompréhension française : il fallut quelques heures pour la lever mais elles furent fatales pour 650 machines... Les Allemands mirent aussi la main sur 2300 locomotives abandonnées sur la zone occupée : toutes avaient été sabotées.



**Jean Demonseau, machiniste aux chemins de fer de l'Etat,
a mené sa locomotive avec troupes et logistique, dans la retraite vers la France.
(Photo Jean Demonseau – www.1914-18.be)**

En France se retrouvent aussi plus de 7000 cheminots qui ont quitté la Belgique. C'est le ministre des chemins de fer, installé à Sainte-Adresse (Seine-Maritime, Haute-Normandie) qui en fait le recensement. Les 2000 plus valides formèrent un bataillon des chemins de fer répartis en quatre compagnies. A eux d'assurer tout le trafic dans les Flandres et la construction et l'entretien des voies stratégiques, y compris proches de la ligne de feu pour les services des batteries d'artillerie lourde sur voies ferrées. Les autres cheminots entrèrent au service des usines de de guerre : 2000 furent engagés par l'Ouest Etat et 3000 par les chemins de fer anglais.

En novembre 1914, deux équipes de 200 cheminots rassemblèrent les locomotives belges dans sept grands garages : 1000 se trouvaient « à l'abri » à Breteuil, Mezidon, Saint-Maur, Brives et Trouville. Quatre cents autres étaient affectées au front et à la base de Calais tandis que les réseaux français en utilisaient également plusieurs centaines. Fin janvier 1915, l'on décida de créer un atelier central pour réparer les locos. On le créa près de Rouen, à Oissel, le long de la ligne Le Havre-Paris. 1500 agents y travaillèrent ; c'était une gare ...belge en France. Et le gouvernement établi à Sainte-Adresse prépara, dès décembre 1914, l'éventualité d'une réoccupation de son territoire en achetant 200 km de rails avec tout ce qu'il fallait pour tirer des voies. En janvier 1916, 330 kilomètres de voies avec accessoires (500.000 tire-fonds, 150.000 traverses, 100 tabliers pour ponts,...) furent encore commandés. A la fin de l'année 1916, le Gouvernement belge avait acheté du matériel pour 100 millions de francs or. En 1917, 1100 locomotives belges roulaient pour

les réseaux alliés. En reconnaissance du concours apporté par les Américains dans le ravitaillement de la Belgique occupée, le Gouvernement de Sainte-Adresse offrit six cents locomotives au corps expéditionnaire américain à son arrivée en France.



Loco « liégeoise » à Oissel.

(Photo « Destination Le Front », Collection P. Pastiels).

En Belgique occupée, les cheminots se croisent les bras

Et en Belgique occupée ? Quelque 70.000 cheminots sont rentrés au pays. Ils passeront quatre longues années sous l'occupation. Tant le Gouvernement que la Direction des Chemins de fer veulent continuer à les payer, surtout pour qu'ils ne travaillent pas pour les Allemands. Un accord est trouvé : le salaire leur sera payé en partie, entre 25 et 60 % selon les périodes. Dans le cadre du plan Hoover, les Américains apportent une réponse relativement efficace aux besoins en nourriture. Mais les cheminots ont interdiction du gouvernement légal établi en France de prêter leurs concours à l'exploitation du réseau ferré en Belgique par les Allemands. Témoignage de M. Alfred Bolle, représentant commercial de la SNCB à Charleroi, animateur de la « Dame Blanche » dans sa région pendant la première guerre. Témoignage repris dans « Des bâtons dans les roues » de Claude Lokker (Editions MIM, Bruxelles/Anvers). « Près de 5000 km de voies ferrées belges trouvèrent donc occupés et utilisés par les Allemands pendant 50 mois. L'Etat-major allemand avait de longue date préparé l'utilisation stratégique des réseaux en Belgique et avait recruté un personnel ferroviaire surabondant en temps de paix sans doute pour pouvoir le détacher, hors Allemagne, sans nuire à l'ex-

ploitation du réseau allemand ». Après la prise de Bruxelles puis au-delà de Maubeuge, les sections actives des chemins de fer allemand suivaient les troupes combattantes, laissant le réseau belge à des cheminots militarisés, qui portaient l'uniforme traditionnel de leur réseau augmenté d'armes, le tout sous la direction de la « MGD », « *Militär General Direktion der Eisenbahnen* » qui s'installa à Bruxelles dans les locaux du Ministère des Chemins de fer belges.



Liège, place Saint-Lambert, en 1915. (PG)

« *Dans les premiers jours, de nombreux cheminots belges (chefs et sous-chefs de gare, cabiniers, électriciens...) furent requis à domicile pour prêter leur concours forcé. La plupart d'entre eux fut rapidement libéré. Le recrutement de civils dans la population belge fut organisé sans succès, même stimulé par l'appât de gains élevés. Le service était strictement réservé aux lignes stratégiques et transports militaires (...)* ». Les premiers mois d'exploitation du réseau belge se passèrent exclusivement avec du matériel venant d'Allemagne. Ils durent néanmoins rapidement avoir recours au matériel belge abandonné, qu'il fallait alors au mieux entretenir, au pire réparer en « *cannibalisant* » les locomotives pour en remettre quelques-unes sur les rails. « *Pour tenter par tous les moyens de déterminer les cheminots belges à prendre du service pour son compte, la MGD avait fait interdire tout versement de salaire, indemnité ou secours, aux cheminots* ». Elle avait aussi proposé des salaires importants aux agents, du piqueur au machiniste. En vain. La distribution clandestine ne s'arrêta pas, malgré les traques, les menaces, les emprisonnements.... De guerre lasse, le Gouverneur dut accepter, à partir

du 1^{er} décembre 1915, l'attribution officielle de secours aux cheminots, par une Caisse d'avance et de prêts placée sous la protection de Ministres représentant des puissances neutres à Bruxelles. « *L'Allemagne ne pouvant fournir la main d'œuvre nécessaire au bon fonctionnement des ateliers centraux et du réseau, le Gouverneur général de Belgique essaya encore la contrainte directe, la punition collective, ... 200 cheminots de l'Arsenal de Luttre furent déportés en Allemagne. Plusieurs y moururent d'épuisement. Des mesures similaires furent prises à Cuesmes, à Gentbrugge, à Jemelle, à Arlon, à Louvain, ... Sans autre résultat que galvaniser la résistance.* »

L'histoire des « 51 Braves de l'Arsenal de Cuesmes ».

« *Lorsque le Borinage – après la merveilleuse retraite de l'armée anglaise de terril en terril, fut occupé par les Allemands, l'Arsenal de Cuesmes fut déserté par les ouvriers, conformément aux instructions reçues : il n'était pas permis de travailler pour l'ennemi* » écrit Judex dans le Bulletin des prisonniers politiques. Le 7 mai 1916, 51 ouvriers de l'arsenal, quasi tous des ajusteurs, reçurent par recommandé une convocation de « *Militär Eisenbahn Werkstätten Amt* » pour le 12 mai 1916 à 10 h du matin à l'atelier. Avec les menaces habituelles. Le 12, les 51 se rendent à l'Arsenal, escortés par leurs camarades, pour annoncer à l'occupant qu'ils refusaient de travailler « *parce que nous avons signé un engagement avec le gouvernement belge que nous ne renions pas notre signature* ». Moins de deux semaines plus tard, les 51 sont convoqués à l'Ecole consulaire de Mons. Tout y passe : flatteries, menaces, salaires attrayants. Personne ne cède. Ils ignorent alors que ce simulacre d'entretien est un passage devant un tribunal militaire. L'engrenage est enclenché : les voilà tous condamnés à une semaine de prison pour « *avoir, faisant partie du personnel des chemins de fer, refusé de reprendre le travail* ».

A la fin de leur peine, nouvelles menaces : « *Si vous refusez, ce sera l'Allemagne* ». Ils refusent, ce sera l'Allemagne. Dans la nuit du 7 au 8 août, les maisons des 51 cheminots furent cernées, les Braves furent arrêtés et déportés, dès le lendemain, vers le camp de Holzminden. Encadrés de nombreux soldats, ils furent emmenés vers la gare. Ils chantaient la Brabançonne à tue-tête, acclamés par la population. L'hymne national résonnait encore quand les wagons, vasistas clos, furent refermés et verrouillés. Deux jours de voyage plus tard, ils arrivèrent au camp de concentration de Holzminden (en Basse Saxe, près de Hanovre). Il s'agit d'un camp de prisonniers de guerre civils prévu pour héberger 10 000 personnes. On y retrouve des ressortissants des pays belligérants ainsi que les Allemands indésirables. Le camp compte une

centaine de baraquements et il est entouré par une enceinte de deux mètres de haut dominée par des miradors. Les conditions de détention y sont diverses. Pour les cheminots belges, c'est la baraque 2 « à puces », puis la baraque 75 « prison » au pain sec et à l'eau pendant quinze jours. Fin août, les voilà à la baraque 48 « travaux forcés ». Ils refusèrent à nouveau de travailler. C'est là que leur chemin croise celui du Verviétois Henri Pirenne, le plus grand historien médiévisite belge, résistant lui aussi et emprisonné. Parfait germanophone, il avait toujours répondu aux interrogatoires en français. Quand un officier lui demanda pourquoi il ne répondait pas en Allemand alors qu'il maîtrisait la langue à la perfection, il répondit : « *J'ai oublié l'Allemand depuis le 3 août 1914* ». Il conseille aux cheminots de travailler à des tâches agricoles sans aucun rapport avec la guerre. Ils s'y résignèrent, contraints à des tâches très dures, rythmées par des coups et des punitions. Ils étaient à bout de forces. Après huit mois de détention, le 1^{er} mars 1917, un officier leur demanda de retourner travailler à l'Arsenal de Cuesmes :

Non, fut la réponse.

Leur martyr se poursuivit. Le 26 avril, 18 d'entre eux furent envoyés au front, à Cambrai, sous la mitraille avec les soldats allemands. C'est la débâcle allemande qui vint les délivrer. Leurs compagnons entamèrent un autre périple qui les amena au camp disciplinaire de Bachamp près de Maubeuge puis à la prison d'Athus. Ils furent finalement enfermés dans les haut-fourneaux où ils ne survécurent que grâce à la population. Ils y restèrent jusqu'à l'Armistice. Quelques-uns des 51 braves avaient pu rentrer pour mourir dans leur famille avant la fin de la guerre. Les autres avaient respecté leur serment.



Le camp de Holzminden.
(Photo www.histoire-images.org)

Les Allemands confient des lignes aux « Associations Charbonnières »

L'Allemagne ne parvenait plus à entretenir le réseau belge. Elle se concentra dès lors sur les lignes qu'elles estimaient militairement stratégiques, lançant ainsi la construction de la ligne d'Aix-la-Chapelle jusqu'à Anvers via Moresnet, Visé et Tongres ainsi que d'autres lignes « *stratégiques* » : Hastières – Momignies (Chimay), Born-Vielsalm, Saint-Vith-Gouvy, Gouvy-Bertrix afin de permettre les communications entre le camp d'Elsenborn et les fronts de la Marne et de Verdun. Les Allemands commencèrent aussi les travaux de raccordement de la ligne de Visé à celle de Longdoz-Angleur (ligne 40A) via le quartier Bonne-Femme, Froidmont et Cornillon. L'Etat belge y réfléchissait depuis des années, les Allemands l'ouvrirent en 1917 après un an et demi de travaux.

Les autres lignes ? Des sections complètes furent démontées dès 1916 pour ne laisser que l'assiette. Tout le matériel, les traverses, les aiguillages, les excentriques, tout était récupéré pour être placé sur les nouvelles lignes avec une main d'œuvre de déportés, de prisonniers et de quelques civils dont le nombre augmenta avec le temps. En effet, talonnés par la misère (ravitaillements réduits, hausse des prix, fermeture des usines,...), des civils acceptèrent de louer leurs bras aux occupants. Sous le contrôle de cheminots allemands, ils furent affectés à des tâches secondaires.

Les Allemands ne parvenaient plus à entretenir les lignes, ils ne disposaient plus non plus, pour cause de blocus économique des matières nécessaires (huiles de graissage) à l'entretien du matériel qui était mis à rude épreuve et qui, donc était rapidement hors service. Plus la guerre avançait, moins les trains roulaient. Et l'approvisionnement des grandes villes en charbon n'était plus assuré que de manière très irrégulière. Tout le monde s'en inquiéta et la « *Militär General Direktion der Eisenbahnen* » (MGD) confia l'exploitation des voies ferrées concernées aux Associations Charbonnières de Charleroi et du Centre, à la Société Coopérative des Chemins de Fer du réseau intérieur du Borinage et aux Charbonnages Espérance & Bonne Fortune à Montegnée. Avec des conditions strictes : uniquement le transport de charbon. La MGD réglait ainsi le problème d'approvisionnement des villes mais aussi de la mobilité des troupes : sans charbon, il n'y avait pas non plus de trains...

CHAPITRE 3

LES CHEMINOTS, AU CŒUR DES RÉSEAUX DE RÉSISTANCE

La surveillance des convois ferroviaires allemands débute à Liège

Dès le début de la guerre, il se trouva des Belges pour surveiller les chemins de fer allemands fonctionnant dans le territoire occupé. Des organisations secrètes se créèrent sur tout le territoire. Les « *petits papiers* » avec les précieux renseignements sur le nombre de trains, les hangars, les gares, les lieux de concentration des troupes, les dépôts de munitions, les nœuds ferroviaires étaient constatés par des observateurs, rassemblés par des chefs puis, le plus souvent codés, transmis aux Alliés, anglais et français selon les réseaux, via la Hollande.

Les premiers fils de la toile d'araignée se tissèrent à Liège qui fut la première confrontée à l'envahisseur. Le premier mouvement de résistance fut en effet créé à Liège par deux industriels, Dieudonné Lambrecht et Justin Lenders, avec l'aide d'un cheminot, Oscar Lelarge.

Le premier, Dieudonné Lambrecht, organisa en coordination avec le ministère britannique de la guerre (« *War Office* »), l'observation territoriale et ferroviaire des troupes allemandes pour les provinces de Liège, Namur et Luxembourg. A son décès le 18 avril 1916 à la Chartreuse, il est relayé par son cousin, Walther Dewé, qui créera, sur base de ce qu'il restait du réseau « *Brésil* », le réseau « *La Dame Blanche* », le réseau de tous les superlatifs qui, avec 904 agents assermentés et 180 auxiliaires de 1916 à 1918, fournira 75 % de tous les renseignements collectés en pays occupés.

Le deuxième, Justin Lenders, créa les postes d'observation de Kinkempois, Haut-Pré et Statte et assurait avec sa voiture personnelle le transfert des renseignements vers la Hollande.

Le troisième, receveur, est sous-chef de gare à Statte, près de Huy. Il sera le deuxième fusillé de la Chartreuse. C'est vraisemblablement Lenders qui est le relais direct de Lelarge, lui-même relais de Defêchereux et d'autres ob-

servateurs recrutés dans les compagnies de chemin de fer. Le réseau est dense. Dans le rayon de Liège, la surveillance des chemins de fer est assurée au travers de neuf postes d'observation judicieusement placés : celui de Rivage (P444), celui baptisé Embleve (P889), Val Saint-Lambert (P666), Chénée (P222), Ans (P655), Liers (P999), Glons (P333), Visé (P353), Sarolay (P777). Les renseignements affluent vers la concentration intermédiaire de Huy (où le chef de réseau est l'abbé Alfred Houyet, professeur au Collège Saint-Quirin), la concentration du rayon à Liège et la concentration générale à Aubel. C'est de là que les documents sont emmenés vers Maestricht puis vers Rotterdam et enfin vers Folkestone.

La toile d'araignée était complète et se déployait sur toutes les régions occupées au travers de réseaux bien distincts. Tout, entre réseaux et dans les réseaux, était en effet basé sur le cloisonnement : les agents n'ont de contact qu'avec leur chef direct dont ils ne connaissent pas l'identité. Ce réseau s'inscrivait dans ce qui est communément appelé le réseau Cameron dont le dirigeant, le Capitaine anglais Cameron, participa à la Conférence interalliée du 22 novembre 1914 réunissant à Furnes les Alliés afin de mettre en place un bureau de renseignements communs basés à Folkestone, port proche de Douvres, qui accueillait tous les ferries et navires des pays neutres, surchargés de réfugiés et de passagers de toutes origines, aux motivations très diverses, ce qui permettait un contrôle et un recrutement fructueux pour les services secrets. Le Capitaine Cameron dirigeait la section britannique. Les Pays-Bas, neutres mais conservant des relations économiques et diplomatiques avec l'Allemagne, ne pouvaient refuser la présence de deux bases importantes pour l'espionnage en Belgique, à Flessingue et à Maestricht. En septembre 1915, Rotterdam devint un nouveau centre de renseignement, en raison de l'installation par les Allemands, en août 1915, d'une barrière électrifiée entre la Belgique et les Pays-Bas, rendant le passage de frontière plus difficile. Ce « *mur électrique de la mort* » a fait l'objet d'un intéressant chapitre dans le (remarquable) ouvrage des journalistes liégeois Daniel Conraads et Dominique Nahoe : « *Sur les traces de 14-18 en Wallonie* ».



Monument aux 48 fusillés de la Chartreuse.
(Photo www.bel-memorial.org)

Le procès de l' « Eisenbahnspionage » de Mons

L'importance de ces renseignements sur le conflit fut non seulement reconnue par de nombreuses citations aux ordres du jour des armées alliées mais aussi par les Allemands eux-mêmes. « *Votre crime est colossal. Vous êtes la cause de la mort de plusieurs milliers d'Allemands* » rageait l'auditeur militaire lors des « *ersatz* » de procès. Car des délations, des imprudences, des enquêtes provoquèrent de nombreuses arrestations, des procès plus ou moins sommaires, et des exécutions. C'était, aux yeux des Allemands, l' « *Eisenbahnspionage* ».

Le 25 juin 1915, trois hommes furent trahis et arrêtés à Mons : Charles Simonet, Joseph Delsaut (échevin de Cuesmes) et Jules Legeay, père d'Arthur, cheminot. Ils auraient pu s'en sortir s'ils avaient dénoncé l'organisation à laquelle il avait si fortement collaboré. Ils refusèrent avec indignation. Le 6 novembre 1915, ils furent fusillés au Tir National de Schaerbeek. L'enquête allemande, basée sur les révélations d'un traître, amena, fin 1915, à 39 nouvelles arrestations. Se déroula alors, les 29 février et 1^{er} mars 1916, le « *Procès de Mons* », le premier du genre dans son ampleur, dans la salle des concerts du Théâtre de Mons où s'était installé le Tribunal de Campagne. L'asbl « *L'Association royale belge des Amis des chemins de fer* » (ARBAC) y consacra un article fouillé, sous la plume de Clovis PIERARD. Parmi les 39 personnes arrêtées et jugées figuraient trois femmes dont Hermine Vaneuken, jeune couturière de 20 ans, appelée « *Rosette* » dans le réseau. Elle

était recruteuse et « *passeuse* » : elle avait, dans les talons, de ses chaussures, les fioles d'encre sympathique, et passaient les liasses de document dans son panier de légumes. L'auditeur requit contre elle une double peine de mort et dix ans de prison. Son avocat, Me Thomas Braun du Barreau de Bruxelles, avec qui elle n'avait pu s'entretenir, toucha les officiers allemands qui composaient la Cour en parlant en Allemand aux hommes et pas aux juges. « *Messieurs les Officiers, plusieurs d'entre vous sûrement ont des filles de l'âge d'Hermine : elles en ont la fraîcheur, elles en ont les chansons. Un jour viendra où il vous sera donné de les revoir, de les embrasser, de vous retrouver avec elles dans la paix et la chaleur de votre foyer. Au coin du feu, sous la douce lumière de la lampe familiale, un soir, elles vous interrogeront et vous diront : « Père, raconte-nous les belles histoires du temps où tu faisais la guerre ». Vous accéderez leurs désirs parce qu'il n'est point de père allemand, belge ou français qui ne cède à telle requête. Vous leur parlerez du procès de Mons, le plus important procès d'espionnage surgi à ce jour ; vous leur parlerez, vous ne pourrez pas ne pas leur parler, de la petite Hermine, du rôle qu'elle a joué, de la façon dont elle l'a joué... Et lorsque votre fille, mon général, vous demandera anxieusement, ses yeux dans vos yeux : « Père, toi qui tenais le sort de cette jeune fille entre tes mains, qu'as-tu fait ? », dites-moi, qu'aimeriez-vous mieux lui répondre : « je l'ai fait fusiller » ou « Je l'ai grâciée » ?*

Hermine « *Rosette* » fut condamnée à mort mais la peine, sur recours en grâce introduit par le tribunal lui-même, fut commuée en peine de travaux forcés à perpétuité.

Après le prononcé des sentences, le président du tribunal affirma qu'aucune sentence de mort ne serait exécutée. Les condamnés n'avaient qu'à signer un recours en grâce à Von Bissing. Le baron Moritz von Bissing était alors le gouverneur militaire de la Belgique, poste qu'il occupa du 24 novembre 1914 jusqu'à sa mort, le 18 avril 1917. Il était connu pour avoir signé l'arrêt de mort d'Edith Cavell. Dans le cadre de la « *Flamenpolitik* », il signa le 21 mars 1917 un arrêté de séparation administrative de la Belgique entre la Flandre et la Wallonie. Von Bissing s'était rendu à Mons pour le procès afin de pouvoir rejeter les recours et faire procéder à une exécution rapide. Les Allemands, dans un cynisme effroyable, avaient fait envoyer à la prison de Mons sept cercueils alors que le procès n'était pas terminé. Les victimes étaient désignées d'avance...

Parmi les 39 accusés, il y avait onze cheminots, machinistes, garde-barrières conducteur, receveur, électro-technicien, ingénieur... Quinze peines de

mort furent requises en quinze minutes par l'auditeur militaire. Sept condamnations à mort furent prononcées, trois le furent à l'encontre de cheminots : l'ingénieur Jean Jacqmin de Hal, le télégraphiste Alfred Balthazar de Hal et le receveur Désiré Van den Bossche de Sotteghem (aujourd'hui Zotegem). Les sept exécutions eurent lieu à l'aube du 2 mars 1916 à Masnuy Saint-Jean. Jean Jacqmin, passant devant le peloton d'exécution composé de 70 fusils, s'adressa en Allemand aux soldats : « *Je meurs pour la patrie. Vous ne pourriez en dire autant. Vous êtes des assassins mais je vous pardonne* ». Ils moururent en criant : « *Vive le Roi* ».

Parmi les 39 accusés se trouvait aussi ...le traître, Adolphe Lampert, de Bruxelles, voyageur de commerce. Il fut condamné à mort mais la condamnation ne fut qu'un simulacre. Les Allemands le remirent en liberté. Après l'Armistice, la Justice belge le rattrapa et le condamna à 20 ans de détention extraordinaire.

Pour les Allemands, des espions. Pour les Alliés, des soldats !

Mons connut en début 1916 le premier « *grand* » procès pour espionnage mais les procès sommaires, individuels, hâtifs, quand il y avait même procès, et les exécutions se multipliaient. A la Chartreuse, à Liège, il y en eut 48 ! « *La plupart des fusillés possédaient des noms obscurs, ils étaient pour la plupart issus du peuple. Bury était un simple employé des chemins de fer, Lenders installateur d'appareils de chaufferie, Charles Simon dessinateur, Lelarge receveur à la Compagnie du Nord belge, Deschutter négociant, Bourseaux voyageur de commerce, Paquay chauffeur aux chemins de fer, Oscar Sacré était camionneur, Beguin agent de police, Defêchereux garde barrière, Noirfalize lamineur, Smeesters père cumule deux métiers : tailleur d'habits et barbier ; Adrien Richter fait de la boulangerie et André Richter resta toute sa vie facteur des postes. La plupart des fusillés était de condition modeste. Leur histoire tragique commence le 24 mai 1915 par l'exécution de Germain Bury et elle se clôt à la veille de l'Armistice par celle des frères Collard. Entre ces deux dates, la Chartreuse ne va pas connaître de répit. Chaque année est marquée par de nouveaux sacrifices. Seul Gand l'emporte par le chiffre des fusillés : ils sont 57, tous Belges à l'exception de deux. D'autre part, les héros du tir national de Bruxelles, parmi lesquels se trouvent Gabrielle Petit et Miss Edith Cavell, sont au nombre de 31, ceux d'Anvers 23, de Hasselt 20, de Charleroi 15, de Bruges 13, de Mons 8, de Tournai 8, d'Antoing 2, de Namur 1 » écrit le Dr. Patrick Loodts sur le site « *Médecins de la Grande Guerre* » (www.1914-1918.be), un site tout bonnement exceptionnel.*

Le Dr Loodts propose une analyse fouillée des victimes de la Chartreuse et du travail qu'ils effectuaient. Pour la plupart un simple travail d'observateurs. Mais en quoi consistait exactement le travail de l'observateur? Quand il s'agissait simplement de noter les mouvements de troupes par la route, on parlait des observateurs territoriaux. Quand il s'agissait d'observer les mouvements sur chemin de fer on avait affaire aux *«guetteurs des voies ferrées»*. *« Il fallait que les observateurs et guetteurs se rendent compte si possible des numéros des régiments car cela permettait d'identifier le déplacement des divisions ennemies »* écrit Loodts. Le 31 mars 1919, le maréchal Haigh déclara aux délégués du Corps d'Observation Anglais (C. O. A.) *« qu'il avait tous les matins devant les yeux un résumé des données d'observation du Corps et qu'il s'en servait pour la conduite des opérations militaires»*. Il assura que le C. O. A. avait rendu de très grands services. En conséquence, *«tous les membres du Corps, enrôlés avant le 10 octobre 1918 seront portés ensemble à l'ordre du jour de l'armée britannique en campagne »*.

La plupart des observateurs travaillent en famille. Une famille qui guette le va-et-vient de la grande artère ferrée située à quelques mètres de la maison. Il n'est pas trop difficile de monter la garde derrière des rideaux mais jamais le travail ne connaît de repos. La nuit comme le jour il faut que le poste soit tenu en éveil et lorsqu'à certaines périodes la circulation devient intense, il faut encore redoubler son activité. Pas de panache dans ce métier mais tous les hôtes de la maison le savent, le poteau d'exécution peut à tout moment surgir devant leurs yeux. Les membres du C. O. A. prêtent d'ailleurs un serment qui en dit long sur ce qui est exigé d'eux: *« Je déclare prendre engagement, en qualité de soldat, au service d'observation des alliés, jusqu'à la fin de la guerre. Je jure devant Dieu de respecter cet engagement, d'accomplir consciencieusement les fonctions qui me seront données par les représentants attitrés de la direction, de ne révéler à qui que ce soit, sans autorisation formelle, rien de l'organisation du service, même si cette attitude doit entraîner pour moi ou pour les miens la peine de mort; de ne faire partie d'aucun groupement similaire et de n'assurer aucun rôle qui m'expose à des poursuites de la part de l'autorité occupante »*.

48 fusillés à la Chartreuse à Liège. Parmi eux 7 cheminots

Des 48 fusillés de la Chartreuse, 17 corps furent repris par les familles et transférées dans les cimetières de leurs communes respectives. Les dépouilles mortelles des autres furent transférées le samedi 25 octobre 1919 au cimetière de Robermont. Elles furent transportées sur des affûts de canon at-

telés de quatre chevaux de la Chartreuse à Robermont. Sur tout le parcours, une foule émue était massée. De ses 48 héros, sept sont cheminots.

Germain Bury est né à Obourg le 27 juin 1865. A 49 ans au début de la guerre, il était trop âgé pour être appelé sous les drapeaux. Il mena donc la guerre à Liège. Il y travaillait comme « *piqueur* » (agent de voie) aux chemins de fer. Il fut le premier fusillé à la Chartreuse le 24 mai 1915. La mission de Bury dans le réseau d'espionnage reste un mystère. Les services de renseignements en étaient alors à leurs balbutiements. Il se rend fréquemment en Hollande à titre de courrier. Ce qui s'affirme plus net que son rôle, c'est son caractère, qui laisse penser qu'il aurait pu accompagner les artificiers du génie chargés de faire sauter ponts et tunnels ferroviaire. Un patriotisme ardent, la prise de décision, le sang-froid l'animent. Une possession de soi, très souveraine, jusqu'au bout, transpire dans ses lettres : « *Je suis condamné pour espionnage; j'ai donc servi mon pays. Ce qui est un crime aux yeux de nos oppresseurs, n'était pour moi que le plus grand des devoirs. Si je devais recommencer ma vie, je la risquerais encore pour le bien de notre cher pays, torturé pour avoir toujours été trop hospitalier et confiant.....* » Il reste pragmatique : il conseille, dans la lettre aux siens, de bien préciser « *qu'il a été accusé et condamné pour espionnage, de cette façon l'Etat belge vous allouera une pension* ». Il laisse une femme, Hélène, et trois enfants : Anna, Guillaume et Marie. Il repose à la pelouse d'honneur au cimetière de Robermont (parcelle 163/5, tombe 11).

Oscar Lelarge est né à Liège le 20 février 1868.



Arrêté à Statte, le 2 mai 1915, il fut incarcéré à Liège et condamné à mort le 5 juin 1915. Il fut fusillé le 7 juin 1915. A 46 ans, ce domicilié de Wanze ne fut pas appelé sous les drapeaux. Il travailla dans le réseau d'espionnage de Justin Lenders. Lelarge eut singulièrement à pâtir des traitements inhumains: arrestation des plus brutales d'abord, coups de pied, coups de poing, diète prolongée, régime étroit de surveillance, aucune amertume ne lui fut épargnée. Pour correspondre avec les siens, il usera d'une épingle, puis d'une mine de crayon qui lui glis-

(Photo www.bel-memorial.org)



L'inauguration du Monument à Oscar Lelarge à Statte.
(Coll. Claude Dony.)

sait entre les doigts. Oscar Lelarge occupait en 1914 les fonctions de receveur en chef de la gare de Statte (Huy) et comptait 25 ans de loyaux services. Après l'invasion, il refusa de travailler pour l'ennemi, entra en relation avec Lenders et s'occupa à épier le va-et-vient de la ligne Liège-Namur dans son poste de Wanze. Il faisait de l'observation une industrie familiale: sa femme et même son fils de 10 ans, « Ptit Léon », l'aidait. « *J'espère qu'on me considérera comme un soldat tombé. Louise remettra avec soins tous les livres de chemin de fer, de caisses, à M. Sapin. Mes outils seront graissés et remis en caisse. Ils viendront à point à Léon, s'il a des goûts pour la mécanique plus*



(Photo www.bel-memorial.org)

tard (...) Pauvres petits à qui je croyais faire un brillant avenir en leur inculquant toutes mes connaissances ».

100 ans plus tard, les écoliers de Wanze ont travaillé, dans le cadre des fêtes du centenaire, sur les héros wanzois et plus spécifiquement sur Oscar Lelarge qui a une rue et une place à son nom à Wanze et un monument à côté de « sa » gare, celle de Statte. Il repose à la pelouse d'honneur au cimetière de Robermont (parcelle 163/5, tombe 12).

Jules Deschutter naquit à Aerschot le 4 mars 1882. Il fonda le poste d'observation de Liers où il avait son domicile. Arrêté le 30 avril 1915, il fut condamné à mort le 6 juin suivant et fusillé le 7 juin 1915. A 33 ans. Deschutter était négociant et faisait de l'observation sur les lignes Liège-Hasselt et Liège-Ans, jour et nuit, avec sa femme et sa fille. Il était aussi contre-maître au chemin de fer de l'Etat mais refusa de servir l'occupant. Il travaillait pour le Service de renseignements Anglais (groupe Justin Lenders). Il repose à la pelouse d'honneur au cimetière de Robermont (parcelle 163/5, tombe 14).

François Paquay vit le jour à Seraing le 18 juillet 1871. Dès le début de la guerre, non appelé vu ses 44 ans, il s'engage dans un service de renseignements français. Après son arrestation à son domicile en juillet 1915, il fut envoyé à la prison de Tongres, en même temps que sa femme ; Elisabeth, accusée elle aussi d'espionnage, laissant là leurs douze enfants. Par la suite, M^{me} Paquay fut acquittée.



(Photo www.bel-memorial.org)

Il fut fusillé le 18 octobre 1915. Machiniste, conducteur de locomotive, au chemin de fer de l'Etat, cet Anglois est l'ami du jeune Defêchereux aux côtés duquel il s'engage dans le renseignement. Ses dernières lettres sont naïves et poignantes. Naïves. « *Il n'a pas été tenu compte de la sincérité avec laquelle j'ai fait des aveux. Parce que j'ai avoué avoir exécuté un petit travail pour vous donner à manger. J'ai eu tort et je dois payer de ma vie le profond amour que j'ai pour vous* ». Poignantes : « *Elise, Joséphine, Nicolas, Lambert, Marguerite, Emma, Victoire, Joseph, Jean, Pauline, François, Louise, Adrien. Comme il m'est doux de redire vos noms, et au moment du coup de feu, je crierais: « adieu, ma femme, adieu mes enfants! »* Votre père bien-aimé ».

La Ville de Liège nommera une rue d'Angleur à son nom, derrière le quai Gloesener, parallèle au bassin des Aguesses sur le canal de l'Ourthe.

Il est inhumé à la pelouse d'honneur au cimetière de Robermont (parcelle 163/5, tombe 21).

Léon François est né à Virton le 24 novembre 1865. Domicilié à Lannaeken, il remplissait l'office de chef de train au tramway vicinal de Glons. Il fut fusillé le 28 octobre 1915, condamné pour « *crime d'espionnage* ». Il travaillait pour les services de renseignements français, avec Defêchereux et Paquay. Il était veuf et avait 49 ans. Un patriote pragmatique. A ses enfants cette phrase toute lapidaire : « *Ne craignez rien, je saurai marcher en brave, et faire mon devoir de Belge,* » et à son frère : « *Je saurai marcher au poteau en vrai Belge.* » Et encore : « *L'oncle Paul d'Ougrée a tous les renseignements au sujet de mes affaires; il trouvera à la maison, ainsi qu'à Liège, au palais environ 250 fr., tout mon portefeuille et mes papiers à la prison St-Léonard, mon porte-monnaie contenant environ 10 fr., une petite bague, ma petite valise, contenant du linge, et ma montre, mes deux pardessus, mon costume et un paquet divers; il faudra vous partager mes petits souvenirs* ». Il désigne sa fille aînée, Germaine, comme chef de famille.

Il repose à la pelouse d'honneur au cimetière de Robermont (parcelle 163/5, tombe 23).



(Photo www.bel-memorial.org)

Henri Defêchereux est né à Esneux le 1^{er} avril 1891. Il habite à Angleur (Kinempois), le long de la voie de chemin de fer, ce qui favorise ses observations.

De constitution chétive, il est réformé et voit tous ses amis partir à la guerre avec l'immense regret de ne pouvoir les accompagner. Il lui en coûte de ne pas pouvoir s'engager dans la guerre pour la patrie. « *Ce fut très dur pour moi de voir partir tous mes camarades au mois d'août (1914), et moi, versant des larmes bien amères, de ne pouvoir faire mon devoir. Je l'ai fait et maintenant, je dois payer la dette à mes ennemis* » écrit-il dans ses dernières lettres aussi reprises dans le « *Je serai fusillé demain* » de Emmanuel Debruyne et Laurence Van Ypersele (Racine,

2011). « *La mission que j'avais pris à charge était très dangereuse. Je savais à quoi ma vie était exposée, ma mission était dure, chère maman, moi seul connaissais mon travail, personne ne saura jamais quel était mon but ni mes rapports silencieux (...) L'amour de la patrie m'a emporté à faire le beau travail que j'ai fait de très bon cœur* ». Garde-barrière au pont du Val Benoit pour les chemins de fer de l'État, c'est tout naturellement qu'il entre dans les services de renseignements, travaillant tant pour les Français que pour les Anglais. Il est fiancé à Adèle à qui il écrit une lettre d'adieu poignante.

« *Sois courageuse, chère Adèle, quand tu recevras cette lettre, justice sera faite. Le tribunal m'a condamné pour espionnage, pour crime de haute trahison envers lui. J'ai fait mon devoir et il a fait le sien. Je lui pardonne c'est la justice. Ma mission était là, je devais l'accomplir, c'est tout mon avenir qui paie cela, mais je suis heureux de mon devoir; je meurs content, j'accepte tout, et je pardonne tout. (...) Sois bonne pour Maman, pour ma soeur. Ton grand amour que tu me témoignais, reporte-le sur Maman et sur ma soeur chérie. Fais comme si tu étais toujours ma petite fiancée chérie, plus tard tu seras heureuse, je prierai pour que tu aies du bonheur avec un heureux mari mais pense souvent à ton cher ami, pour sa chère maman, et pour sa soeur aimée. - Pardon, Adèle, pardon pour le grand chagrin; priez beaucoup pour moi, ainsi que Léopoldine et toute ta famille (je n'ose dire «ma» famille). Mais je dirai tout de même: mon père, puisque je meurs sans l'avoir connu. Pardon à tous, oui, vous me pardonneriez, oh oui!* » Defêchereux accepte de mourir pour Dieu en sublimant sa culpabilité : « *Un acquittement pour moi aurait été un déshonneur* ».

Il est fusillé à la Chartreuse le 28 octobre 1915. Il repose à la pelouse d'honneur au cimetière de Robermont (parcelle 163/5, tombe 26).

La Ville de Liège compte 116 rues et places qui font référence à la Première Guerre Mondiale. Christine Schloss, historienne du Fonds Ulysse Capitaine de la Ville de Liège, les a répertoriées une par une. Elle précise que les deux Angleurois, François Paquay et Henri Defêchereux, fusillés à la Chartreuse, ont une rue à leur nom. Celle dédiée à Henri Defêchereux est la première rue donnant sur le quai Gloesener après le pont du Val Benoit en direction de la Ville. Elle est juste à côté des voies, comme la rue François Paquay à quelques dizaines de mètres.



(Photo www.bel-memorial.org)

Guillaume Xhonneux, dans un trio à la vie à la mort

Comme ses amis Joseph Kerf et Joseph Hick, Guillaume Xhonneux est originaire de Montzen, à l'extrême Nord-Est de la province de Liège, près du point des Trois-Frontières. Né le 13 mars 1866, Guillaume Xhonneux était domicilié à Bleyberg. Il travaillait comme anoteur aux chemins de fer. Les trois amis eurent un destin similaire. Dénoncés, ils furent arrêtés et incarcérés à Aix-la-Chapelle pour espionnage. Ils « *observaient* »,

d'abord pour les services secrets belges puis pour le réseau français le nœud ferroviaire de Welkenraedt. Kerf fut arrêté le premier, avec sa femme et sa fille de 15 ans. Ses deux compères poursuivirent leur travail avant d'être appréhendés le 11 février 1916. Ils rejoignirent Kerf à Aix puis furent tous les trois transférés à Liège. Ils furent fusillés ensemble le 29 août 1916 et transférés après-guerre au cimetière de Montzen. L'épouse de Guillaume Xhonneux, Marie-Gertrude Kaesch a été condamnée, lors du même procès que son mari, à 12 ans de prison. Guillaume, mort à 50 ans, laisse une épouse et trois enfants : une fille aînée, Victoire, à qui il écrit une dernière lettre de recommandation, et deux plus jeunes garçons, Xavier et Lucien, qui n'ont pas encore fait leur première communion.

Ils reposent tous les trois au cimetière de Montzen.

Ce sont ceux-là et tous les autres qui ont fait la fierté de Liège, saluée par la légion d'Honneur. Ce sont ceux-là, et tous les autres agents des chemins de fer, qui ont fait la fierté des cheminots, saluée par un journaliste italien qui écrivit : « *Les cheminots belges ont accompli un tour de force* ».

POSTAMBULE

Le droit et le devoir de mémoire

J'ai effectué, ces derniers mois, un voyage passionnant dans le temps et dans l'espace. Un voyage, vous l'aurez lu, aux multiples aiguillages qui me détournaient vers des lignes secondaires, sur des voies parfois désaffectées, à la redécouverte de ces héros, cheminots, soldats et civils, et de lieux tout aussi méconnus de leur actes héroïques et/ou de leur martyr.

Après les cheminots (et leur exceptionnelle solidarité qui leur permettra de défendre le service public face à la libéralisation à tous crins), j'aimerais repartir sur le rôle d'autres civils dans la Grande Guerre : les médecins, les avocats, les bourgmestres, les curés, les sportifs. Mais aussi, et sans doute avant tous les autres, sur le rôle des femmes. J'ai effleuré le sujet avec l'importance des femmes dans l'espionnage, le berceau de la Résistance. Dans le cimetière de Wandre, deux tombes se font face : celle d'Hortense Hariga (1882-1928), accoucheuse « *au dévouement inlassable dans l'exercice de sa profession durant la guerre* » dit la plaque commémorative, et celle du petit Augustin Jackmar (1912-1914), « *victime de guerre à l'âge de deux ans* ».



Hortense Hariga, épouse Jacques Dael. (Photo LM)

La grande Histoire passe aussi par la petite histoire locale. Quel étudiant ou diplômé en histoire va se pencher sur cette histoire-là, sur ces « *petits* » qui se sont, face à la guerre, transformés en héros ?

A la fin de cette promenade littéraire, je m'interroge sur le devoir de mémoire qui est le nôtre et le droit à la mémoire qui est le leur.

Le droit à la mémoire, nous devons le revendiquer pour ceux qui ne sont plus là et grâce auxquels nous sommes aussi ce que nous sommes. Ils n'ont plus de camarades pour évoquer leur souvenir, leurs familles se sont éparpillées à travers le monde et les générations se suivent aussi sûrement que les transmissions des patrimoines familiaux s'estompent. Ce droit à la mémoire, il n'y a plus personne pour le leur assurer. Leur droit devient donc notre devoir, à nous personnes privées, mais aussi à nous communautés de vivants. Ils sont morts pour nous, leur souvenir doit rester vivant grâce à nous.

C'est un devoir personnel, c'est un devoir politique.

Personnellement, nous pouvons agir par une visite à une exposition, à un fort, à un mémorial, par le parrainage d'une tombe dans un cimetière militaire, par l'entretien d'un monument oublié, par la curiosité pour les histoires de nos aïeux, par la transmission d'une histoire à nos enfants et petits-enfants, par l'intérêt pour un film historique, pour un livre, pour une BD, pour un objet, par un cours à nos élèves, par une écoute attentive de « *Et si j'étais né en 1917 à Leidenstadt* » de Jean-Jacques Goldman,... Une action qui doit dépasser la période propice et médiatique de la commémoration obligée pour cause de centenaire et qui doit perdurer.

Je m'en vais de ce pas demander à maman, 82 ans, les histoires de mes grands-parents et arrière-grands-parents qui habitaient dans des régions frontalières traditionnellement troubles. J'aurais peut-être dû commencer par là. C'est la transmission de notre histoire personnelle qui doit participer à la mémoire collective.

Politiquement, il faut saluer le travail effectué pour 2014-2018 par nos édiles, travail qui ramène nos aïeux, militaires et civils, au cœur de l'actualité. Dans le même esprit du dépassement du « *moment* », il faut veiller à pérenniser le phénomène. Nous avons de nombreuses leçons à recevoir des Anglais, des Français, des Allemands et des Flamands pour ce qui est de l'entretien des cimetières et monuments et de la mise en place d'un tourisme du souve-



**Le cimetière militaire de Rabosée, sur le territoire de la Ville de Liège.
(Photo LM)**

nir. Il y a un travail de fond à réaliser par une politique active de classement au titre de patrimoine et par la mise en place de circuits « *découvertes* » balisés d'une signalétique adéquate. Je suis depuis 35 ans actifs dans la presse et la communication à Liège, ce n'est qu'en 2014, à 51 ans, que j'ai découvert le cimetière militaire de Rabosée. Ce sont des historiens néerlandais qui ont écrit « *Augustus 2014. De slacht van Luik* ». Tout y est... en Néerlandais. Qui va prendre en charge la traduction et l'édition de ce guide indispensable ? En Flandre, chaque plus petit monument est renseigné et inscrit dans la route « *Pionier* ». En Wallonie, l'absence de toute signalétique, y compris pour les sites de mémoire re-



**La signalétique touristique
en Flandre : performante !
(Photo LM)**

marquables, est scandaleuse. Elle est une insulte à tous ceux à qui les monuments sont dédiés. Qui va prendre cela en mains ?

Parmi les victimes de la bataille de Liège, artilleurs ensevelis ou asphyxiés dans les forts, fantassins abattus dans les rues pour freiner l'avancée allemande, il y avait des soldats venant de tout le pays : Bruxellois, Flamands, Wallons. Les deux premières victimes de la première fusillade à Visé sont flamandes. D'aucuns voudraient opposer les communautés au sein de la Belgique. Il faut trouver les voies de la cohabitation harmonieuse dans le respect des identités culturelles de chacun. Et dans le respect des convictions philosophiques de chacun.

C'est un message difficile à faire passer alors que le monde se réunit au Mémorial Interalliés de Cointe pour rendre hommage aux victimes et célébrer la paix, alors que des roquettes s'échangent entre Israéliens et Palestiniens, à côté d'une église délabrée alors qu'elle fait partie intégrante du Monument cointois. C'est un message pour lequel il faut que tout le monde s'engage. Pour faire l'avenir.

*« On n'attend pas l'avenir comme on attend un train.
L'avenir, on le fait »*

Georges Bernanos

Louis MARAITE
Liège
Janvier-juillet 2014

BIBLIOGRAPHIE

BECHET Christophe, « *Traverser la Belgique ? De l'Indépendance au Plan Schlieffen (1839-1905)* », Thèse de doctorat, Université de Liège , Faculté de Philosophie et Lettres, Département des Sciences Historiques, Liège, 2012

BRABERS Jules et LEMMENS Rob, « *Luik, augustus 1914, zoektoch naar een vergeten slag* », Uitgeverij ASPEKT, Soesterberg (NL) 2009

BUFFIN Camile, Baron, « *Récits de Combattants* », Librairie Plon, Plon-Nourrit et Cie, Imprimeurs-Editeurs, 8, rue Garancière, Paris VI, 1916

CHATELLE Albert, « *L'effort belge en France pendant la Guerre 14-18* », Firmin, Didot & Cie, Editeurs, Paris, 1934

COMMAULT Roger, « *Histoire de la Voiture-Restaurant 2419 D, le wagon de l'Armistice* » Edition de la Capitelle, Uzès, 1969

COLLECTIF, sous la direction de Christine MARECHAL et Claudine SCHLOSS, « *Vivre la guerre à Liège et en Wallonie* », Editions du Perron, Liège, 2014

COLLECTIF, sous la direction de Roland Marganne, « *Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV* », Editions GTF asbl, Liège, 1988

CONRAADS Daniel et NAHOE Dominique, « *Sur les traces de 14-18 en Wallonie, la Mémoire du patrimoine* », Editions de l'Institut du Patrimoine Wallon, Namur 2014

DAMBLY Phil, « *Nos inoubliables vapeurs, huitième période 1904-1914* », Le Rail, Bruxelles, juin 1967

DEBRUYNE Emmanuel, VAN YPERSELE Laurence, « *Je serai fusillé demain* », Editions Racine, Bruxelles, 2011

DEBRUYNE Emmanuel, PATERNOSTRE Jehanne, « *La résistance au quotidien 1914-1918* », Editions Racine, Bruxelles, 2009

DELANNOO, Etienne, « *Onze treinen in 1914* », in « *western front association* » (www.wfabelgie.be), 2003

DEMOULIN, Maurice, « *La Locomotive actuelle* », Etude générale sur les types récents de locomotives à grande puissance ; Complément au Traité pratique de la machine locomotive, C. Beranger, Paris, 1906

DEPESTER Hubert, « *Nos héros, nos martyrs de la Grande Guerre* », Duculot Imprimeur-Editeur, Tamines, 1922

DE PREZ, Arthur, Wereldoorlog 14-18 in Elst en Zegelgem, manuscrit, 2014

DESCARS, Jean, « *L'Orient-Express, un siècle d'aventures ferroviaires* », Denoël, Paris, 1984

DE SCHRIJVER, Antoine, colonel, « *La Bataille de Liège* », Edition H. Vaillant-Carmanne, Liege, 1922

DE THIER Jules et GILBART Olympe, « *Liège pendant la grande guerre* », 4 tomes, Imprimerie Bénard sa, Liège 1919

DUBAIL Auguste, Général, « *La Guerre racontée par nos généraux. 1. De Liège à Verdun* », Librairie Schwarz, Paris, 1921

FERRARD, Stéphane, « *L'artillerie dans la première guerre mondiale (1914-1918)* », La diversification « *Histoire et stratégie* », n° 8, Paris, 2011

GENNESSEAUX, Jean, « *L'ALVF, artillerie lourde sur voie ferrée* », Revue « *Chemins de Fer* », n° 455, 9912, Paris, 1999

HINZELIN Emile, « *1914, La Guerre du Droit* », Librairie Aristide Quillet, Paris, 1916

HORNE John et KRAMER Alan, "German Atrocities. A History of Denial", New Haven et Londres, Yale University Press, 2001. "Les atrocités allemandes", version française, Editions Tallandier, Paris 2005

KRETZSCHMANN Wilhelm, « *Die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz* » (« *La remise en état des lignes de chemins de fer sur le front de l'ouest* »), Editions Mittler & Sohn, Berlin, 1922

LAMALLE Ulysse, « *L'Effort du Réseau du Nord pendant et après la guerre* », Résumé de la Conférence de M. Javary faite à Lille le 16 janvier 1921, Revue Universelle des Mines, 6^e Série, tome XI, n°3, AILG. Vaillant-Carmanne, Liège, 1921

LEMAN Gérard, Général, « *Rapport sur la défense de Liège en août 1914* », Académie royale de Belgique, Commission royale d'Histoire, Bruxelles, 1960

- LE NAOUR Jean-Yves, « *La grande illusion* », Perrin, Paris, 2012
- LEON Pierre, « *Guerres et Crises 1914-1947* », Collection Histoire économique et sociale du Monde, tome 5, Editeur Armand Colin, Paris, 1977
- L'ILLUSTRATION, « *L'Album de la Guerre 1914-1919* », Tome 1, Paris, 1923
- LOEWENSTERN von, Elard, Baron, « *Mobilmachung, Aufmarsch und erster Einsatz der deutschen Luftstreitkräfte im August 1914, Kriegswissenschaftliche Abteilung der Luftwaffe* », Mittler & Sohn Verlag, Berlin, 1939
- LOKKER Claude, « *Des bâtons dans les roues* », Editions MIM Fonds Ortelius, Bruxelles/Anvers, 1986
- LOMBARD Laurent, “Ludendorff à Liège”, Editions Vox Patriae, Stavelot, 1937
- LOMBARD Laurent, « *Sous les ouragans d'acier* », Editions G. Leens, Imprimeur-Editeur, Verviers, 1938
- LUDENDORFF Erich, General, “My war memories 1914-1918”, Hutchinson & Co, London, 1923
- MINISTERE des Chemins de fer, Compte rendu des opérations 4 août 1914 – 4 août 1917, Livre 22, Archives SNCB C19-16
- MORTANE Jacques, (Jacques Romanet), « *Les dirigeables tragiques* », Editions Baudinière, Paris, 1938
- PASTIELS Paul, VAN DER HERTEN Bart, VAN HEESVELDE Paul, VAN MEERTEN Michelangelo, “Destination Le Front, les chemins de fer pendant la Grande Guerre », Editions Racine, Bruxelles, 2014
- PIERARD Clovis, « *L'Espionnage des Chemins de Fer pendant la Guerre de 1914-1918* », Editions ARBAC asbl, (Association royale belge des Amis des chemins de fer), Bruxelles, 1956
- RAZOULS Jacques, « *La responsabilité des Chemins de fer en temps de guerre* » (1870-1914-1939), Librairie du recueil Sirey, Paris, 1942
- REICHSARCHIV, « *Das deutsche Feldeisenbahnwesen im Ersten Weltkrieg* » Mittler & Sohn Verlag, Berlin, 1928
- RENCY Georges (STASSART Albert), « *La Belgique et la Guerre* », Henri Bertels Editeur, Bruxelles, 1920

STASSEN, Albert, « *Les noeuds ferroviaires des Trois Frontières* », Office du Tourisme de la Commune de Plombières, 2000

TOUSSAINT Jean, « *Les villas et château Peltzer de Nivezé avant, pendant et après leur occupation par le Kaiser Guillaume II, de mars à décembre 1918* », dans « *Histoire et archéologie spadoises* », bulletin n°136, décembre 2008

VANSTIPELEN Lucien, DELVAUX Mimie, HOMBROCKX Louis. « *La guerre 14-18 dans la vallée du Geer et environs* », 2 tomes, Bassenge, 2008

ZWEIG, Stefan, « *Le Monde d'Hier – Souvenirs d'un Européen* » (« *Die Welt von Gestern* »), Edition originale Bermann-Fischer Verlag AB, Stockholm, 1941. Editions Belfond, 1982-1993 pour la traduction française. Nouvelle traduction Serge Niemetz, Editions « *Le livre de Poche* », Paris, 2013

**Le Monument aux Morts Cheminots à Liège Guillemins.
(Photo M.L.)**



TABLE DES MATIÈRES

Préambule	5
CHAPITRE 1 Le sabotage des lignes de l'Allemagne vers Liège.....	13
CHAPITRE 2 Le sauvetage des locos belges réfugiées en France et le travail sous l'occupant.....	65
CHAPITRE 3 Les cheminots, au cœur des réseaux de résistance	75
Bibliographie	91

LOUIS MARAITE

Louis Maraite est journaliste. Porte-parole de la SNCB jusqu'au 31 mai 2014, il a choisi d'offrir à ses anciens collègues, à l'occasion des commémorations du début de la guerre 1914-1918, une recherche sur le rôle des cheminots dans la Bataille de Liège. Ce rôle est de trois ordres : le sabotage des voies ferrées menant à Liège afin de ralentir l'avancée allemande ; l'évacuation des locomotives vers la France pour éviter qu'elles ne profitent à l'ennemi et la constitution des premiers réseaux de renseignements au bénéfice des Alliés. Une enquête menée 100 ans après les faits pour aboutir à la conclusion que, sans les cheminots, la guerre n'aurait pas été la même. Ni à Liège, ni ailleurs. C'est un hommage aux 2.114 cheminots tombés pendant la Première Guerre, que ce soit au front ou devant les pelotons d'exécution.



Les bénéfices éventuels de ce livre seront versés à l'asbl
« Promenade du Mémorial de Cointe » à Liège.

