



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

### **Usage guidelines**

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

### **About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



## A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

## Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

## À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>



3 2044 103 242 343

Grandvalet

La Neutralité de la Belgique  
et les Chemins de fer Français  
Belges et Allemands

162

50

HARVARD  
LAW  
LIBRARY

1889

Digitized by Google

162.  
50







4676.

162/50

1/1

2708

LA

# NEUTRALITÉ DE LA BELGIQUE

ET LES

47

## CHEMINS DE FER FRANÇAIS

BELGES ET ALLEMANDS

PAR

**ANTONIN GRANDVALLET**

ANCIEN AGENT SUPÉRIEUR DES CHEMINS DE FER



PARIS

LIBRAIRIE MILITAIRE DE L. BAUDOIN ET C<sup>o</sup>

IMPRIMEURS-ÉDITEURS

30, Rue et Passage Dauphine, 30

1889

Tous droits réservés.

162  
50



2708

x

LA

co

# NEUTRALITÉ DE LA BELGIQUE

ET LES

## CHEMINS DE FER FRANÇAIS

BELGES ET ALLEMANDS

PAR

**ANTONIN GRANDVALLET**

ANCIEN AGENT SUPÉRIEUR DES CHEMINS DE FER



PARIS

LIBRAIRIE MILITAIRE DE L. BAUDOIN ET C<sup>o</sup>

IMPRIMEURS-ÉDITEURS

30, Rue et Passage Dauphine, 30

1889

Tous droits réservés.



# LA NEUTRALITÉ DE LA BELGIQUE

ET

## LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS, BELGES ET ALLEMANDS.

---

On discute, depuis quelque temps, dans la presse française et étrangère, la possibilité et les conséquences d'un traité secret qui existerait entre le gouvernement belge et l'Allemagne, et qui permettrait et faciliterait même à cette dernière l'invasion de la France par sa frontière du Nord et sa marche rapide sur Paris moins protégé de ce côté, selon l'opinion généralement admise, que dans la direction de l'Est.

Nous ne nous arrêtons pas à examiner si ce traité existe réellement, ni même s'il est probable qu'il en soit question, entre la Belgique et l'Allemagne.

Nous ne rechercherons pas, non plus, quelle devrait être ni quelle serait, en présence d'une pareille violation des traités garantissant la neutralité de la Belgique et de ses intérêts matériels gravement menacés, la conduite de l'Angleterre qui a garanti ces traités avec nous et avec les autres grandes puissances de l'Europe.

Nous considérerons seulement que ce traité secret est possible ; que s'il n'existe pas, la Prusse est suffisamment forte et assez peu *formaliste* pour s'en passer et, surtout, que nous ne devons compter que sur nous-mêmes et nous préparer en conséquence.

La trouée de Maubeuge, c'est-à-dire l'espace compris, sur notre frontière, entre la Sambre, à la hauteur d'Erquelines, au-dessus de Maubeuge, et la Meuse, à la pointe de Givet, a toujours été considérée comme le point vulnérable de la France au Nord, depuis que les traités de 1815 nous ont dépossédés des places

fortes qui la couvraient, telles que Philippeville, Mariembourg et autres.

C'est donc, probablement, cet espace compris entre Erquelines et Givet qui serait l'objectif de l'armée ennemie.

Cette attaque principale, si elle avait lieu, serait certainement accompagnée de très fortes démonstrations contre nos défenses de l'Est et de la violation d'une autre neutralité, celle du Luxembourg, qui permettrait à l'Allemagne de conduire en même temps quelques corps d'armées en face d'un autre point de notre frontière nord, entre Longwy et Sedan, pour nous obliger à diviser nos forces.

Mais, sur cet autre point, une défensive respectable serait suffisante jusqu'à ce que les projets de l'ennemi fussent clairement prononcés. Néanmoins, nous ne pouvons pas considérer isolément son attaque principale sur la trouée de Maubeuge, mais comme étant liée, au contraire, avec ses autres démonstrations probables.

Nous ne voulons pas traiter ces questions au point de vue stratégique, qui n'est pas de notre ressort, mais à celui des chemins de fer français, belges et allemands qui joueraient un grand rôle dans cette circonstance, et pour faire suite à notre étude sur *les Chemins de fer français au point de vue de la guerre*, qui a reçu un obligeant accueil dans cette revue.

Ce sont toutes les lignes allemandes traversant le Rhin à Wesel, à Duisbourg, à Dusseldorf, à Cologne et se réunissant à Aix-la-Chapelle, pour atteindre Liège, qui transporteraient dans ce cas les corps d'armée allemands destinés à envahir notre frontière nord, entre Erquelines et Givet.

A partir de Liège, elles suivraient, avec ou sans complicité de la Belgique, la ligne *Liège—Huy—Namur*, d'où une colonne se dirigerait sur Givet, par la ligne *Namur—Houx—Dinant—Hastières—Givet*; tandis que la masse suivant jusqu'à Charleroi, s'y diviserait entre les lignes *Charleroi—Thuin—Erquelines—Maubeuge*, et *Charleroi—Valcour—Mariembourg—Chimay—Anor—Hirson*.

Les corps d'armée allemands qui auraient traversé le Rhin à Wesel et à Duisbourg pourraient aussi suivre la ligne *Wesel—Venlo—Boermond—Maaseik—Hasselt—Charleroi*, qui serait plus directe.

Il faudrait, il est vrai, pour suivre cette ligne que l'Allemagne violât également le territoire de la Hollande, et nous le supposons, afin de nous tenir prêts à parer à tout événement.

Nous allons considérer, d'abord, l'arrivée des armées allemandes par la première voie : *Aix-la-Chapelle—Herbesthal—Liège—Namur*.

La ligne *Namur—Houx—Dinant—Hastières—Givet—Mézières* suit la rive droite de la Meuse jusqu'à Houx, où elle passe sur la rive gauche jusqu'à Revin; là, elle traverse la Meuse, pour reprendre presque immédiatement la rive gauche qu'elle suit jusqu'à Monthermé, où elle se porte sur la rive droite, jusqu'au delà de Mézières.

Cette ligne et la Meuse barrent donc le passage et protègent de ce côté la trouée de Maubeuge contre une armée envahissante, si la défense est maîtresse de ses deux points extrêmes : *Namur* et *Givet* et des villes qui défendent le passage de la Meuse, telles que *Houx*, *Dinant* et *Hastières*, ou si elle peut empêcher l'ennemi de s'en emparer.

*Givet* est distant de *Namur* de 57 kilomètres seulement.

*Herbesthal*, gare où les armées allemandes parties d'*Aix-la-Chapelle* franchiront la frontière de la Belgique et auront violé sa neutralité, se trouve à 100 kilomètres environ de *Namur*.

Mais les projets de l'Allemagne contre cette partie de notre frontière seraient manifestes, depuis le passage du Rhin par ses armées, à *Wesel*, *Duisbourg*, *Dusseldorf* et *Cologne*, puisque la ligne *Coblentz—Trèves* est beaucoup plus courte pour les conduire sur les autres points de notre frontière du Nord.

Or, *Cologne*, le passage le moins éloigné du Rhin, pour atteindre *Aix-la-Chapelle* et la frontière belge, est à 85 kilomètres environ d'*Herbesthal*.

En supposant que les trains allemands marchent à 25 kilomètres à l'heure, ainsi que nous l'avons conseillé pour les nôtres, il faudrait au premier train des troupes allemandes 3 heures pour venir de *Cologne* à *Herbesthal*, première gare belge, et 4 heures pour se rendre d'*Herbesthal* à *Namur*, soit 7 heures; tandis qu'il ne faudra que 2 heures pour que notre premier train militaire parti de *Givet* arrive à *Namur*, et il aura été suivi, à 10 minutes de distance, par douze autres trains qui, à la même

heure, seront échelonnés le long de la Meuse et y déchargeront leurs troupes.

Notre deuxième ligne, *Erquelines — Charleroi — Namur*, ne compte que 68 kilomètres, soit 32 kilomètres de moins que la distance séparant *Herbesthal* de *Namur*; de sorte que nos trains pourraient arriver encore à *Namur* par cette voie, avec plus d'une heure d'avance sur les trains allemands.

Quant à notre troisième ligne, *Hirson — Anor — Hastières*, *Anor* n'est qu'à 66 kilomètres d'*Hastières* dans une position excellente sur la Meuse, entre *Givet* et *Dinant*, et si la première ligne *Givet — Namur* était suffisamment pourvue de troupes, on pourrait faire arrêter les trains de cette troisième ligne à *Mariembourg* (37 kilomètres d'*Anor*) pour les diriger sur *Charleroi*, ou à *Charlemont* (46 kilomètres d'*Anor*) pour les faire arriver à *Chatelet*, pour couvrir *Charleroi*.

On s'étonnera peut-être de nous voir calculer des différences de quelques heures et de quelques kilomètres; mais il faudra qu'il en soit ainsi dans la guerre moderne, où la négligence de ces détails, insignifiants en apparence, pourra compromettre le succès d'une opération très importante et très bien conçue.

Notre devoir, notre droit et notre intérêt nous imposent l'obligation de défendre la neutralité de la Belgique et, aussitôt que le premier train de troupes allemandes aura franchi la frontière belge, nous devons la franchir, nous-mêmes, immédiatement, en signifiant, en même temps, aux puissances qui se sont portées garantes avec nous de cette neutralité, que nous remplissons notre devoir et que nous les invitons à nous imiter.

Pour tout prévoir, nous supposerons qu'elles ne tiendront pas compte de cette invitation, et qu'elles nous laisseront seuls en face de l'Allemagne.

Soit que les armées allemandes s'avancent par la ligne *Herbesthal—Liège—Huy—Namur* seulement, soit qu'elles emploient simultanément celle *Venlo — Boermond — Maaseijk — Hasselt—Charleroi*, notre objectif doit être la défense de la Meuse entre *Namur*, *Givet* et *Mézières*; celle de la Sambre, entre *Namur*, *Erquelines* et *Maubeuge*, ainsi que celle des deux lignes qui cotoyent ces rivières et qui seraient, pour nos adversaires, d'excellentes voies de manœuvres dont il ne faut pas leur permettre de disposer derrière eux, en les leur laissant franchir.

Notre réseau de chemins de fer, dans cette partie de notre frontière du Nord, et les lignes qui le continuent sur le territoire belge se prêtent parfaitement à cette opération défensive.

Nous avons sur ce terrain trois voies de concentration indépendantes et tout à fait directes qui nous conduisent à *Namur*, et dont deux vont s'y rencontrer.

Ces trois voies sont :

1° *Compiègne—Saint-Quentin—Le Cateau—Maubeuge—Charleroi—Namur.*

2° *Soissons—Laon—Hirson—Mariembourg—Hastières—Dinant—Namur.*

3° *Troyes—Châlons—Reims—Rethel—Mézières—Givet—Namur.*

Et nous avons, derrière la Meuse, quatre voies de manœuvres très bien échelonnées, qui sont les lignes suivantes :

1° *Chatelet—Givet.*

2° *Charleroi—Vireux—Mézières.*

3° *Maubeuge—Anor—Mézières.*

4° *Lille—Valenciennes—Hirson—Rethel—Mézières.*

Toutes ces voies de manœuvres sont d'autant plus précieuses qu'elles s'appuient à leurs extrémités à une ou même à plusieurs places fortes, qui devront être très bien approvisionnées en munitions et en vivres.

Dans notre étude sur *les Chemins de fer français au point de vue de la guerre*, nous avons recommandé la construction de la ligne concédée de *Laon à Tournes*. Nous réitérons, ici, cette demande et nous ajouterons qu'il serait très utile de continuer cette ligne jusqu'à *Monthermé*, station de la ligne *Mézières à Givet* située à peu de distance de *Tournes*.

Dans cette même étude, nous signalions la nécessité de construire deux lignes perpendiculaires à notre frontière de l'Est, entre celle de *Hirson—Mézières—Sedan—Longwy* et celle de *Laon—Reims—Sainte-Menehould—Verdun—Batilly*, afin de pouvoir desserrer nos 6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> voies de concentration, vers notre frontière de l'Est, qui se trouvent trop rapprochées. Cette nécessité devient encore plus urgente dans l'hypothèse que nous examinons; car il serait tout à fait indispensable que notre armée de Sambre-et-Meuse donnât très facilement la main à celle qui défendrait notre frontière de l'Est en face de Thionville et de Metz.

Or, elle perdrait beaucoup trop de temps si elle était obligée, pour communiquer avec elle, de redescendre jusqu'à *Sainte-Menehould* — *Verdun* — *Batilly*, ou bien elle gênerait les opérations de notre armée du Nord-Est, en occupant la ligne *Mézières* — *Sedan* — *Montmédy* — *Longwy*, qui est, du reste, beaucoup trop rapprochée de la frontière pour être parfaitement sûre.

Nous réclamerons donc, de toute urgence, ces deux lignes :

1° *Monthois* — *Dun* — *Spincourt* — *Audun*.

2° *Châlons* — *Givry* — *Saint-Mihiel* — *Thiaucourt*, auxquelles nous ajouterons celle :

3° *Apremont* — *Bazancourt* — *Briey* et le petit raccordement demandé déjà *Muizon* — *Bazancourt*, pour dégager la gare de Reims.

Il est bien évident que, dans l'éventualité d'une attaque principale des armées allemandes contre la trouée de Maubeuge, nos frontières du Nord-Est et de l'Est seraient aussi menacées vivement, entre *Mézières*, *Longwy*, *Pagny-sur-Moselle* et même *Nancy*, afin de diviser nos forces. Il faut donc que nous ayons des voies de manœuvres très faciles et assez nombreuses dans toute cette région.

Si une partie des armées allemandes avait suivi la ligne *Venlo* — *Boermond* — *Hasselt* — *Charleroi*, ce qui est probable, car la seule ligne *Herbesthal* — *Liège* — *Namur* ne suffirait pas pour amener ces armées assez rapidement et en nombre assez considérable pour l'attaque projetée, cette partie, si nous ne l'avions pas prévenue en arrivant avant elle, ne dépasserait pas *Thuin*, station belge située entre *Charleroi* et *Erquelines*; mais elle irait certainement jusqu'à ce point, où elle pourrait assurer, aux armées allemandes réunies, quatre voies de manœuvres qui leur seraient très utiles et qui sont :

1° *Charleroi* — *Vireux*,

2° *Chatelet* — *Givet*,

3° *Namur* — *Givet*,

4° *Namur* — *Marche* — *Virton*.

Cette dernière leur donnerait plusieurs voies les mettant en communication avec leurs autres armées de l'Est, par *Virton* et *Luxembourg*.

L'emploi simultané des deux voies aboutissant l'une à *Namur* — *Givet*, l'autre à *Charleroi* — *Erquelines*, nous paraît d'autant



plus probable qu'il entre tout à fait dans le système prussien consistant, toujours et sans varier, à envelopper son adversaire par des forces supérieures en nombre; mais nous pouvons porter sur ce point des forces au moins égales par nos trois voies et les faire parvenir plus rapidement, puisque nous en sommes plus rapprochés, et, si nous arrivions à temps, la position des armées allemandes maintenues derrière la Meuse et la Sambre ne nous paraîtrait pas très favorable, pour la grande attaque qu'on suppose qu'elles méditent; mais dont le succès nous semble bien douteux, si nous parvenons à les devancer sur les bords de la Meuse et de la Sambre; ce qui nous est très facile, si nous nous sommes préparés à l'avance.

Admettons que nous arrivions, avant elles, devant la Meuse. Notre premier soin devra être d'enlever la voie ferrée qui règne de Namur à Houx, sur la rive droite de la Meuse et de la reposer immédiatement sur la rive gauche, dans le même parcours et hors de portée de l'artillerie ennemie qui pourrait s'établir sur la rive droite.

Cet enlèvement d'une vingtaine de kilomètres de voies pourrait être fait très rapidement, au moyen de bateaux plats protégés par une petite flotille de canonnières blindées, armées d'un seul canon à longue portée et d'un faible tirant d'eau, qui seraient préparés et remisés, à l'avance, entre *Givet* et *Vireux*.

Ce serait une excellente occasion d'exercer et de mettre à l'œuvre, de suite, nos bataillons de chemins de fer (voie), organisés comme nous l'avons indiqué dans notre précédente étude.

Si l'on avait le temps, il faudrait détruire le plus de travaux d'art possible, sur la ligne *Namur—Arlon—Luxembourg*, qui sera le moyen de communication le plus rapide entre les armées allemandes du Nord et celles de l'Est. Ces destructions devraient être opérées surtout à *Marche*, *Libramont* et *Marbehaut*, gares d'embranchement avec des lignes stratégiques allemandes.

De *Namur* à notre frontière Nord-Ouest, la ligne *Namur—Charleroi—Thuin—Erquelines* passe alternativement d'une rive à l'autre de la Sambre, à des distances très rapprochées; de sorte qu'elle se compose d'une quantité successive de passages de cette rivière et, par conséquent, de travaux d'art qu'il importerait de détruire immédiatement, ce qui serait très rapide et très facile.

Si ces opérations pouvaient être terminées assez à temps pour que les armées allemandes fussent contenues derrière la Meuse et la Sambre et que les nôtres commandassent solidement ces deux rivières, nos armées se trouveraient établies dans un triangle très difficile à forcer et en excellente communication avec toutes nos autres forces de l'Ouest, du Centre et de l'Est.

Nous ne parlerons pas de l'occupation immédiate et nécessaire de Dare, Houx, Dinant, Hastières, Hermelon, sur la Meuse, non plus que des positions qui commandent les passages de la Sambre, parce que ces mesures sont du ressort de la direction de la guerre; mais nous croyons devoir appeler son attention sur la défense du cours de la Meuse, sur notre territoire, depuis *Givet* jusqu'à *Monthermé* vers lequel des masses allemandes peuvent se diriger, par *Marche*, point de réunion des lignes de *Cologne*, d'*Aix-la-Chapelle*, de *Liège* et de *Namur*; par *Libramont*, point de jonction des mêmes lignes, et par *Marbehaut*, en communication avec ces lignes et faisant suite, de plus, à la grande ligne *Coblentz—Trèves—Luxembourg—Arlon*, et aux autres voies allemandes de l'Est.

On devra remarquer aussi que toutes ces lignes sont disposées de manière à être d'excellentes voies de manœuvres pour les armées allemandes, lorsqu'elles auraient dépassé la dernière ligne *Namur—Marche—Libramont—Marbehaut—Arlon*.

Aussi, la nécessité des lignes dont nous demandons plus haut la construction nous apparaît tellement urgente, que nous voudrions les voir établir de suite, ne serait-ce qu'à titre provisoire, pourvu que les trains militaires puissent y circuler, à n'importe quelle vitesse; quitte à les achever complètement et sans désespérer, si les événements nous en donnent le temps.

Le tracé de ces lignes pourrait admettre toutes les courbes nécessaires, pour éviter les travaux importants; quelques kilomètres de plus ou de moins étant indifférents dans cette question. On travaillerait, du reste, simultanément à leurs sections définitives de redressement et à leurs travaux d'art sérieux, et tous les travaux provisoires pourraient être exécutés par les bataillons de chemins de fer (voie, traction et mouvement) des compagnies du Nord et de l'Est et par les compagnies de l'école de Versailles, pour l'instruction desquelles ce serait un bon champ de manœuvres et d'études pratiques.

Néanmoins, et malgré cette formidable organisation des chemins de fer allemands, en vue d'une attaque de notre frontière du Nord-Est, que nous venons de signaler, si toutes nos mesures étaient bien prises et préparées à l'avance et si les lignes que nous avons indiquées étaient construites rapidement et à double voie, comme nous l'avons recommandé instamment dans notre étude sur *les Chemins de fer français au point de vue de la guerre*, nous attendrions sans aucune crainte, et même avec la ferme assurance de la voir échouer, la fameuse tentative dont on prête le projet à l'Allemagne sur notre trouée de Maubeuge, qu'elle semble considérer, bien à tort, comme l'une des portes de Paris.





PARIS. — IMPRIMERIE L. BAUDOIN ET C<sup>e</sup>, 2, RUE CHRISTINE.









HARVARD LAW LIBRARY

---

FROM THE LIBRARY

OF

RAMON DE DALMAU Y DE OLIVART  
MARQUÉS DE OLIVART

---

RECEIVED DECEMBER 31, 1911

