

Ligne 24 : (Tongres) - Y Glons - Montzen - Botzelaer - frontière allemande

Ouverture : 15 février 1917

Concessionnaires :

- Etat belge : 1917-1926
- SNCB : 1926-2005
- Infrabel : 2005 -

Electrification : 1968

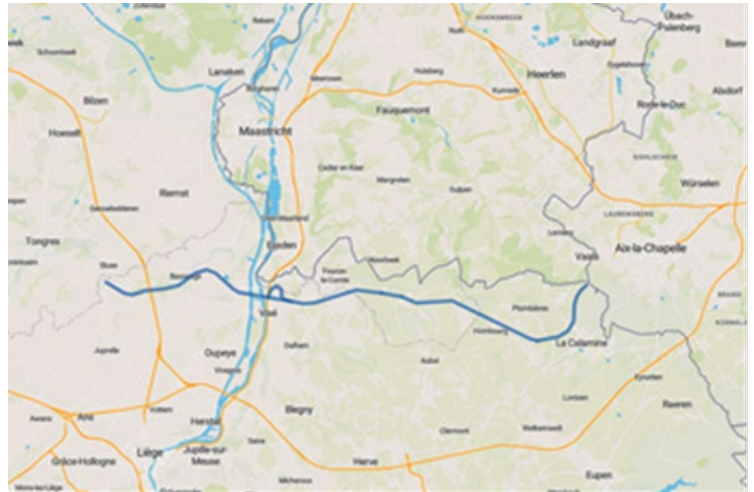
Longueur totale : 39,5 km (initialement, 44,7 km)

Ouvrages d'art :

- Tunnels** :
- Glons : 146 m
 - Wonck : 1638 m (en 2 parties)
 - Fouron-Saint-Martin : 2072 m
 - Gulpe (Rémersdael) : 795 m
 - Botzelaer : 865 m (269 m en territoire belge, le reste en Allemagne (Gemmenicher Tunnel))
- Ponts** :
- sur le canal Albert : 450 m
 - au-dessus de la Meuse ou « Pont des Allemands » à Visé : 560 m
- Viaduc** :
- Berneau : 230
 - Fouron st Martin : 250 m
 - Remersdael : 390 m
 - Moresnet : 1100 m

Gares desservies : [Tongeren (23, 34) - Vreren] - Glons-Haut (34) - Bassenge - Visé-Haut - Berneau - Warsage - Fouron-Saint-Martin - Remersdael - Hindel-Bas - Montzen (38, 39) - Botzelaer (39)

En quelques mots : La ligne 24 est un maillon important du trafic de marchandises : elle permet de relier les ports d'Anvers, de Gand et de Zeebruges à l'Allemagne, sans traverser Liège. Elle est actuellement uniquement utilisée pour le transport de marchandises. Il s'agit d'une des lignes les plus impressionnantes de Belgique du point de vue des ouvrages d'art, dont le plus spectaculaire est certainement le viaduc de Moresnet, un des plus longs d'Europe.



© Infrabel

Historique

Dès le lendemain de l'indépendance de la Belgique, en 1830, le gouvernement provisoire est saisi d'une demande émanant du Comité d'Industrie et d'Agriculture de Liège demandant la construction immédiate d'une liaison ferroviaire pour relier le Rhin à Anvers.

Dès le 24 août 1831, un arrêté du ministre de l'intérieur confie à deux ingénieurs, Gustave De Ridder et Pierre Simons, le soin d'établir un avant-projet de voie ferrée allant de l'Escaut (Anvers) jusqu'au Rhin (Cologne). Un premier projet est déposé, puis un second. Mais il semble difficile de se mettre d'accord sur le tracé de la ligne. Différents projets vont se succéder au courant du XIXe siècle sans aboutir à un accord des milieux politiques et économiques liégeois et verviétois qui désirent profiter de cette liaison importante pour leur économie.

Entretemps, un véritable réseau national belge de chemins de fer est mis en chantier et une des branches envisage la liaison vers l'est entre Bruxelles et Aix-la-Chapelle via Liège et Verviers, puis Welkenraedt.

En 1901, un ingénieur belge, Edouard De Rudder, chef du service de la voie aux Chemins de fer de l'Etat se rend à Berlin pour entamer les discussions avec la Prusse. Ce n'est qu'en août 1903 qu'un accord « pour l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Belgique et la Prusse » est signé entre Léopold II et Guillaume II. Cette convention prévoyait la création d'une nouvelle ligne ferroviaire Louvain - Saint-Trond - Tongres - Visé - Welkenraedt avec prolongement en Prusse via Aix-la-Chapelle. Mais la guerre se prépare et les plans élaborés en vue d'une amélioration des relations ferrées belgo-prussiennes sont mis au placard.



Oberstleutnant Wilhelm Groener
(© Wikipedia, Bundesarchiv, Bild
183-1987-0225-500 / CC-BY-SA
3.0)

Lorsque la guerre éclate, le 4 août 1914, les Allemands envahissent la Belgique et ressuscitent le projet ! Le 18 décembre suivant, sous la conduite de l'Oberstleutnant Wilhelm Groener, la Prusse décide de construire une ligne de chemin de fer entre Tongres et Aix-la-Chapelle, laquelle devra disposer de deux voies pouvant être élargies à quatre et aboutir à Aix-ouest, car Aix-Central (Aachen Hauptbahnhof) n'est pas conçu pour le trafic des marchandises dont cette ligne nouvelle devra essentiellement assurer l'acheminement.

La ligne devra répondre à des impératifs techniques stricts : déclivité de 1% maximum, pas de descente significative dans les vallées, pas de passage à niveau ni avec une route ni même avec une autre voie ferrée. Une gare sera construite tous les 8 km au moins. Groener veut tout d'abord remodeler le réseau belge pour l'adapter aux besoins logistiques de l'armée allemande mais, une fois la paix revenue, la nouvelle ligne devait maintenir de façon durable un trafic international rapide.

La ligne devait par conséquent être aussi courte que possible entre Tongres (appartenant au réseau belge existant) et Gemmerich et s'intégrer au paysage environnant. Pour répondre à tous ces impératifs, de nombreux ouvrages d'art étaient nécessaires !

Le projet, décidé le 18 décembre 1914, est déjà finalisé sur plan le 20 janvier 1915 et Le chantier débute en avril 1915 sous haute surveillance des autorités militaires allemandes ! La ligne en construction devient une zone militaire secrète et les sentinelles ont reçu ordre de tirer sur les rôdeurs suspects. C'est la peine de mort assurée pour les suspects d'attentats et de complots et les autorités allemandes craignent les évasions vers les Pays-Bas pour rejoindre les troupes bloquées derrière l'Yser. Du coup, la zone sera finalement délimitée par barbelés électrifiés séparant la Belgique des Pays-Bas.

Les travaux sont réalisés par les troupes allemandes des chemins de fer mais, après six mois, ces troupes sont appelées à effectuer des travaux plus urgents ailleurs et ce sont des civils belges qui sont mis à l'ouvrage. Au moment de la plus forte activité, du chantier en 1915, de 2 000 à 2 500 civils et militaires confondus sont employés simultanément le long de la ligne. La réalisation de diverses tâches sont alors confiées à des entrepreneurs privés de sorte qu'en été 1916, environ 12 000 ouvriers sont occupés à la construction de la nouvelle ligne. Il s'agit principalement de civils allemands (13 %) et belges (66 %) ainsi que d'autres nationalités comme des Italiens, des Croates ou des Hongrois. Environ 1000 prisonniers russes, soit 14% de l'effectif total, travaillent sur la ligne. Durant six mois, ces prisonniers seront mis à la tâche. La population locale ne peut en aucun cas aider ces malheureux sous peine d'emprisonnement. Des russes tenteront de fuir via la Hollande mais plusieurs d'entre eux se heurteront à la clôture électrique placée entre la Belgique et les Pays-Bas.

La construction de cette ligne va entraîner la démolition de dizaines de maisons et de bâtiments de fermes modifiant le paysage des villages de Gemmenich, Moresnet, Montzen, Hombourg, Rémersdael, Fouron-St-Martin, Warsage, Berneau, et de la ville de Visé ainsi qu'au-delà dans la vallée du Geer.

L'inauguration

Si le viaduc de Moresnet est achevé en octobre 1916, la voie n'est établie de bout à bout qu'en février 1917. Un voyage d'inspection faisant lieu d'inauguration officielle aura lieu le 28 février suivant par Gröner, devenu entretemps Generallieutenant. Ce jour-là, un train spécial quitte Aix emmenant les autorités allemandes qui prononcent des discours de circonstance à Moresnet, Visé et Tongres.

La seconde voie ne sera opérationnelle qu'au début de 1918. Durant 21 mois, la ligne est exploitée avec priorité pour le trafic militaire (dès le 15 février 1917) et sera ouverte au trafic de voyageurs le 9 octobre 1917 entre Herbestal et Tongres.



Carte postale du viaduc de Moresnet (Réf. Z00330)

L'entre-deux-guerres

Après le départ des troupes allemandes, on retrouve la ligne intacte, y compris le viaduc de Moresnet.

La reprise par la Belgique de l'outil abandonné par l'occupant a lieu officiellement et administrativement le 9 juillet 1919 comme réparation de guerre. La ligne est alors intégrée au réseau belge et numérotée ligne 24.

Elle va servir tout d'abord en priorité au trafic de marchandises vers l'Allemagne mais des trains de voyageurs réguliers vont circuler entre Tongres et Fouron-St-Martin dès le 15 mai 1919 et le 15 juillet jusqu'à Montzen. Le trafic de voyageurs, purement local, se limite alors à quatre paires de trains omnibus et subsistera jusqu'en 1940.

Petite particularité, la circulation des trains va s'effectuer durant quelques années à droite, comme en Allemagne, la signalisation étant implantée à droite !

La Seconde Guerre mondiale



Ruines du viaduc de Moresnet après la Deuxième Guerre mondiale (Réf. Z04924)

Lors de l'invasion des troupes allemandes le 10 mai 1940, la destruction la plus spectaculaire sur la ligne est celle du viaduc de Moresnet, dynamité par les gardes-frontières cyclistes de l'armée belge. En raison de son importance stratégique, les Allemands entreprennent rapidement sa restauration et rétablissent la circulation des trains dès le 16 décembre 1940.

Lors des bombardements des Alliés, le 11 septembre 1944, le viaduc de Moresnet est épargné mais il sera dynamité lors du retrait des troupes allemandes, le 10 septembre 1944.

La ligne de la mort : la déportation

Durant la guerre, de nombreux trains emmènent des prisonniers belges vers les camps de déportation en Allemagne, à Drancy (France) ou à Auschwitz (Pologne). Au total, ce sont 28 convois qui vont quitter la caserne Dossin, à Malines. Le premier convoi part le 4 août 1942 et le dernier, le 31 juillet 1944. L'itinéraire de ces trains de la mort changeait régulièrement tant en Belgique que sur le territoire allemand. On retrouve cependant des indications précises de l'utilisation du viaduc de Moresnet dans des documents relatifs aux XX^e et XXII^e convois.

L'après-guerre

Après la Seconde Guerre mondiale, la ligne 24 n'est plus utilisable sur sa totalité en raison des travaux au viaduc de Moresnet. Ceux-ci seront terminés cinq ans plus tard et la ligne sera remise en service le 2 octobre 1949.

Une partie du trafic va alors transiter entre Tongres et Montzen et de là emprunter la L 39 pour rejoindre Aachen hbf.

Des autorails vont assurer le service voyageurs de la ligne 24 de Montzen à Visé – en remplacement des anciens trains à vapeur.

Le 15 mai 1957, la SNCB annonce l'arrêt de toute exploitation ferroviaire voyageurs à partir du 2 juin 1957 sur la ligne 24 ainsi que sur les lignes 38 et 39.

Le tracé de voie

Initialement, la ligne s'étendait de Tongres à la frontière allemande (44,7 km).

Les lignes 24 et 34 (reliant Liège à Hasselt via Liers et Tongres) se croisaient via un pont sans aucune liaison entre elles à Glons. En 1973, une liaison, en forme de courbe a été mise en service et la partie de la ligne 34 entre Tongres – Nerem – Glons fut mise hors service et fut remplacée par une voie verte (Ravel). La partie de la ligne 24 entre Tongres – Nerem – Glons fut dès lors administrativement transférée à la ligne 34.....et la ligne 24 « perdit » 5,2 km !

Les ouvrages d'art

La construction de la ligne a nécessité la construction de nombreux ouvrages d'art d'envergure dont un viaduc à Moresnet, qui surplombe la vallée de la Gueule. Avec ses 1120 m, il est le deuxième pont le plus long sur le réseau belge après celui d'Arbre sur la LGV1. L'ouvrage compte 21 piliers en béton qui soutiennent 22 tabliers de 48 m de long. La hauteur maximale par rapport au sol est de 58 m. Depuis 1977, le viaduc a régulièrement



Photo aérienne du Viaduc de Moresnet (Réf. L2651)

subi des transformations. Début du XXI^e siècle, la SNCB a opté pour le passage de trains à la vitesse de 60 km/h, sans restriction de charge sur le viaduc. Plutôt que de construire un nouvel ouvrage d'art, la SNCB a décidé de remettre le viaduc en parfait état. Les piles, piles-culées et les culées ont été complètement rénovées et tous les tabliers métalliques ont été remplacés par des nouveaux. Quant aux 27 travées, elles ont tous été assemblées dans un hangar de la gare de Montzen. Les travaux de rénovation du viaduc ont débuté en 2002. L'inauguration du viaduc a eu lieu le 2 octobre 2004.

Le viaduc sur la Meuse canalisée, à Visé, est long de 300 m et est composé de trois arcs surplombant le canal ainsi que quatre autres arches surplombant la terre ferme. En 1983, cet ouvrage d'art a été remplacé à l'occasion de l'élargissement de la voie d'eau pour les besoins de la navigation.



Pont des Allemands à Visé (Réf. K01897)

Le pont au-dessus de la Meuse à Visé, ou « Pont des Allemands » est constitué de dix parties dont trois arches au-dessus de la Meuse. Il a été détruit durant la Seconde Guerre mondiale et

reconstruit. Dans les années 1990, il sera partiellement modernisé mais, donnant des signes de fatigue, les piliers seront renforcés afin de soutenir un nouvel ouvrage métallique long de 250 m. Le chantier sera achevé en septembre 2018.

Il y a en outre trois viaducs plus modestes sur la Gulpe (ou Galoppe) à Rémersdael (390 m), sur le Foron (la Voer en néerlandais) à Fouron-Saint-Martin (250 m) et sur la Berwinne à Berneau.



Viaduc de Remersdael (Réf. MZ20011)



Viaduc de Fouron-Saint-Martin (Réf. MZ19929)



Viaduc de Berneau (Réf. K01898)

Au départ de Tongres vers Aix, on rencontre un tout premier tunnel de 146 m à Glons. Il passe sous l'ancien cimetière de Glons...

Le deuxième tunnel est celui du Geer, en direction de Visé. La largeur intérieure de ce tunnel à double voie est de 8,60 m et sa hauteur est de 6,50 m. A l'origine, ce tunnel était d'un seul tenant d'une longueur de 1 640 m mais, suite à un effondrement, une partie du tunnel a été mise à ciel ouvert et il est donc aujourd'hui constitué de deux tronçons distincts. La première partie du tunnel de Geer est longue de 1.020 m. Elle est suivie d'une section à l'air libre de 75 m et de la seconde partie du tunnel, longue de 542 m. La longueur réelle de cet ouvrage est donc actuellement de 1.020 + 542 m, soit 1.562 m.

Le troisième tunnel est celui de Veurs, à Fouron-Saint-Martin qui s'étend sur une longueur totale de 2072 m. Particularité rare en Belgique, il est constitué de deux pertuis distincts, reliés entre eux à intervalles réguliers.

Le quatrième tunnel est celui de la Galoppe (Gulp), situé sur la commune de Rémersdael. Il est long de 797 m.

Le tout dernier tunnel, celui de Botzelaer est situé sous la frontière entre la Belgique et l'Allemagne et s'appelle tunnel de Gemmenich en Allemagne ! Long de 871 m, 250 m sont situés en territoire belge et 621 en territoire allemand. Fait unique en Belgique pour la traversée d'un tunnel, celui-ci comprend une 3^e voie centrale destinée aux trains à grand gabarit. Elle sert uniquement pour les transports exceptionnels (des véhicules militaires comme des chars, essentiellement).

Il faut y ajouter une longue liste de ponts, mais il s'agit le plus souvent de passages inférieurs, de longues tranchées à Berneau, à Fouron-le Comte- Warsage et à l'emplacement de la gare de formation de Montzen.



Tunnel de Veurs (Réf : MZ19971)



Plaque d'itinéraire pour un voyage spécial dans le tunnel de Gemmenich (Réf. 11141)

Correspondances avec d'autres lignes :

24/1 : Visé (ligne 40) - Y Longchamps - Y Berneau (deux voies électrifiées)

24/2 : Y Longchamps - Visé-Haut (deux voies électrifiées)

Raccordements

Ces raccordements ne sont pour la plupart plus d'actualité.

- Bassenge : Limère (travaux publics), Simon (craie), Engelbert (craie), Garcet (silex), Militaire OTAN (essence)
- Haccourt : Ciment Portland Liégeois CPL, Cimenteries et Briqueteries Réunies CBR, ECC (kaolin)
- Visé-Haut : SNCB (déblais), CBR (klinker), Descomin (gravier)
- Warsage : LSBR Lejeune (jardinage), Charbonnage d'Argenteau-Trembleur (Blegny)
- Fouron : Atelier Peter Bauwens (1940-1944) : réparations mécaniques
- Montzen : SNCB (sablères), Agences en douanes

L'électrification

Le 12 décembre 2008, Infrabel inaugurerait l'électrification du dernier maillon de la ligne 24, situé entre Montzen et la frontière allemande. Les tronçons Glons - Visé et Visé - Montzen avaient été électrifiés respectivement le 3 mai 1982 et le 26 mai 1984.

La frontière géographique entre la Belgique et l'Allemagne se situe dans le tunnel de Botzelaer (Gemmenicher Tunnel en Allemagne). La zone de transition pour le changement de système d'alimentation électrique se trouve toutefois devant ce tunnel, sur le viaduc de Moresnet. Concrètement, cela signifie que ce tronçon de la ligne 24 entre Montzen et la zone de transition sur le

viaduc de Moresnet est électrifié en courant continu 3kV (tension belge), alors que la partie entre cette zone de transition et Aix-la-Chapelle Ouest est électrifiée en courant alternatif 15kV (système allemand).

L'électrification de bout en bout de cet axe marchandise essentiel va redonner un nouvel élan au trafic fret : simplification d'exploitation et gain de temps, et possibilité de tracter des convois plus lourds .



Viaduc de Moresnet après électrification (Réf. D3249)

Bibliographie succincte

- Articles :** Montzen-frontière allemande mise sous tension. *Connect FR*, n° 40, 1-2009, p. 18-19, K711540
- CHARLIER L. Belgique - Montzen - Aix-la-Chapelle sous tension fin 2008. *Vie du rail (La)*, 12-04-2006, p.13, K39568
- DELIE M. De lijn 24 Tongeren-Aken en haar metalen bruggen. *Spoorweg Journaal*, n° 132, 03-04-2003, p.26-35, K37612
- DELIE M. La ligne 24 Tongres-Aix et ses viaducs métalliques. *Journal du Chemin de Fer*, n° 132, 03-04-2003, p.26-35, K37611
- DELIE M. Les tunnels de la SNCB (2). La ligne 24 Tongres-Aix. *Journal du Chemin de Fer*, n° 130, 11-12 2002, p.24-27, K35963
- DELIE M. Tunnels op de lijn 24. Tongeren-Aken. *Spoorweg Journaal*, n° 130, 11-12 2002, p. 24-27, K35964
- LEJEUNE G. Ligne frontalière Montzen-Aachen Ouest. *Journal du Chemin de Fer*, n° 8, 8- 1987, p.4-7, K702455
- LEJEUNE G. De grensspoorweg Montzen-Aachen West. *Spoorweg Journaal*, n° 8, 8-1987, p.4-7, K702456
- MARGANNE R. De la vapeur aux trains IC... Liège-Visé-Maastricht - Histoire d'une ligne internationale... *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-11- 2006, p.6-11, K40424
- MARGANNE R. Het viaduct van Moresnet. Een uniek stukje erfgoed van de NMBS. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 30-06-2002, p.8-11, K35520
- Livres :** BARTHELIS T. MOLLER A.; BARTHELIS K. *Die Montzenroute. Eisenbahnen zwischen Antwerpen, Lüttich, Aachen und Köln. Spoorwegen tussen Antwerpen, Luik, Aken en Keulen. Chemins de fer entre Anvers, Aix-la Chapelle et Cologne.* Mönchengladbach Barthels, 2006, ill. 247 p. C6039
- BOVY A. *La Ligne 24. Tongres - Visé - Gemmenich. 1919-2009. Tome II.* Visé C.C.C.C. Club des Chercheurs et Correspondants Cheminots, 2011, ill. 221 p. C500109
- BOVY A. *Genèse de la ligne 24. Tome I. 1830 – 1918*, Graphic Medias, 1998, ill. 232 p. C500107
- HANSSENS M. *La ligne 24. 24 heures sur 24. Tongeren - Visé - Aachen West.* Hanssens M. Lejeune J.R. 1998, ill. 100p., C4501
- MARGANNE R.; DROOGHAAG J.; MARAITE L. *100 ans Moresnet. 100 ans d'entrain.* Espace Culture-Plombières ASBL, Montzen, 2016, ill. 174 p. B700600

NIJSSEN J. *De spoorlijn Tongeren - Aken in oorlogstijd aangelegd*. Eigenbilzen, Opbouwwerk Voeren, 1985, ill. 106 p. A090

STASSEN A. *Les noeuds ferroviaires des trois frontières. Un réseau ferroviaire des plus denses* - Plombières Office de Tourisme de la Commune de Plombières (O.T.C.P.) 2000, ill. 80 p. A24717

Internet :

<http://www.hombourg.be/Patrimoine/Patrimoine%20le%20chemin%20de%20fer.html>

http://www.1914-1918.be/souvenir_chemin_de_fer.php

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : Ligne 24 (Tongres) - Y Glons - Montzen - Botzelaer - frontière allemande,

Collection musée : Ligne 24 (Tongres) - Y Glons - Montzen - Botzelaer - frontière allemande