

welkenraedt – eupen : la réouverture

3 juin 1984. Après une éclipse d'un peu plus de 25 ans, la section Welkenraedt-Eupen de la ligne 49 a été réouverte au trafic voyageurs en même temps qu'elle était électrifiée et qu'une nouvelle gare était édiflée à Eupen : les habitants de la localité et des environs sont ainsi directement reliés au reste du réseau national.

La ligne 49

La ligne 49 a été construite au siècle dernier. La région traversée étant à l'époque sous l'autorité de la Prusse, ce furent des compagnies allemandes qui mirent en service ses différentes sections : Herbesthal-Eupen en 1864 et Raeren-Eupen en 1887, après Walheim (RFA actuelle) – Raeren en 1885. La ligne formait ainsi un maillon d'un ensemble de liaisons ferroviaires courant à travers les hauts plateaux de l'Est de la Belgique actuelle (voir paragraphe relatif à la « Vennbahn »). La liaison fut établie à simple voie à l'origine mais sa section Welkenraedt-Eupen fut dotée d'une seconde voie en 1917. Celle-ci fut cependant déposée avant le second conflit mondial. En 1920, du fait des modifications de frontières entre la Belgique et l'Allemagne résultant du traité de Versailles de 1919 consécutif à la première guerre mondiale, la ligne devint belge jusqu'à Raeren. Le trafic voyageurs fut assuré de Herbesthal à Raeren, jusqu'au 29 mars 1959, date à laquelle il fut transféré à la route. La desserte marchandises a cependant toujours été maintenue, jusqu'à Raeren et au-delà.

Réouverture et adaptation

Au cours de la décennie 70, divers facteurs conduisirent à décider la réouverture au service voyageurs du tronçon Welkenraedt-Eupen. Avec

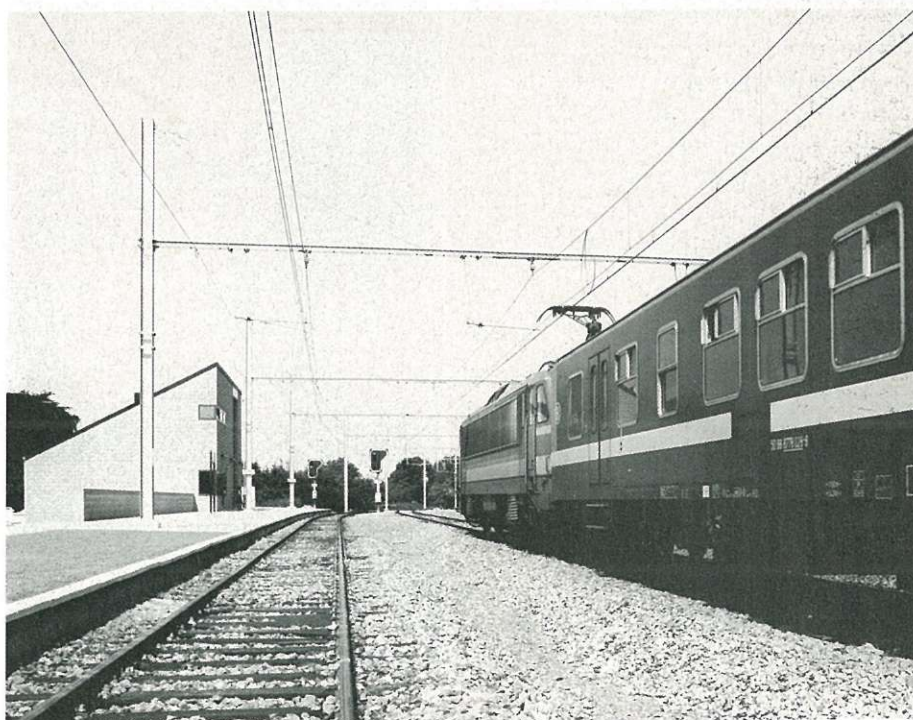
les années, les projets prirent forme, tout en étant adaptés en fonction des réorganisations décidées tant en voyageurs qu'en marchandises. C'est ainsi qu'on s'orienta vers l'électrification du tronçon, certaines adaptations de voie en ligne et la simplification du plan de voies en gare d'Eupen, les activités marchandises par charges complètes étant transférées à Herbesthal. Parallèlement, il fut décidé d'ériger un nouveau bâtiment de gare, à Eupen, pour le

trafic voyageurs et les charges incomplètes.

Travaux de voie

Au sortir de la gare de Welkenraedt, le tracé de la tête de ligne a été sensiblement remanié sur près de 900 mètres : les trafics vers Herbesthal et vers Eupen ont été d'emblée séparés et on a amélioré l'inscription en courbe de la voie, afin d'augmenter la vitesse praticable. Celle-ci a en effet été portée à 90 km/h jusqu'Eupen. En

Eupen : la gare vue en direction de Welkenraedt



ligne, ceci a nécessité quelques opérations de dressage de la voie ainsi que certaines corrections de rayons de courbure.

A Eupen, les travaux furent plus importants. Le pont situé à l'entrée de la gare et franchissant la route provinciale menant à Aix-la-Chapelle a été renouvelé et élargi en vue d'améliorer la circulation des véhicules routiers.

En gare même, le plan de voies a été fortement simplifié. Les anciennes voies de garage et de débord ont été déposées pour faire place à trois voies : deux de passage (dont l'une à quai et l'autre pour les manœuvres et évitements) et une en cul-de-sac, également à quai (voir schémas).

Electrification et signalisation

La voie unique ainsi que les trois voies de la gare d'Eupen ont été équipées de caténaires, alimentées en antenne à partir de la sous-station existante de Welkenraedt. Par ailleurs, on a posé deux câbles 1000 V pour la signalisation, les circuits de voie et la cabine «tout relais» qui a été installée dans le nouveau bâtiment à voyageurs. Un nouveau câble téléphonique pupinisé a également été posé et ce câble a été prolongé jusqu'à Raeren. La signalisation a été adaptée aux nouvelles conditions de circulation : signaux d'arrêt et avertisseurs tant à l'entrée d'Eupen que de Welkenraedt. Aucun canton intermédiaire n'a été prévu vu la longueur relativement réduite du tronçon : 5,5 km environ. Quant aux passages à niveau, ils ont également été transformés et appartiennent à la deuxième catégorie : feux rouges clignotant et semi-barrières.

Un nouveau bâtiment

Le nouveau bâtiment de recettes, implanté un peu plus à l'Ouest que le précédent, comporte trois étages. Au niveau inférieur (rue), on trouve tout d'abord le hall d'entrée, s'ouvrant sur la cage d'escalier menant à la salle d'attente et aux guichets. Les locaux réservés à la réception et au stockage des colis sont également situés à ce niveau. Ils sont complétés par une rampe de chargement pour camions et une

rampe d'accès vers les quais. Située à l'étage médian (quais) la salle d'attente a une hauteur correspondant à deux niveaux (médian et supérieur). L'impression d'espace qui en résulte est encore accentuée par la lumière, généreusement dispensée par de grandes baies vitrées. La décoration fait largement appel aux tons rouges. Au-delà de la cloison des guichets, on trouve le local réservé à la gestion de la gare : recettes, pupitre «tout relais», etc. La salle à relais est située à l'étage supérieur, dans la partie non occupée par le volume de la salle d'attente.

La nouvelle desserte voyageurs

Toutes ces adaptations ou innovations profitent à la nouvelle desserte voyageurs, effective depuis le 3 juin 1984 (nouvel indicateur : tableau 33).

Celle-ci comporte des trains de deux catégories : des intercités et des omnibus. Les intercités, au nombre de quatre, assurent des relations Eupen-Ostende, tandis que les omnibus effectuent le parcours Eupen-Spa – Géronstère, les correspondances étant prévues à Verviers Central.

Au total, en semaine, il y a ainsi de 6 h 01 à 20 h 42 quinze trains de voyageurs au départ d'Eupen et autant à l'arrivée.

Avec ces trente circulations qui s'ajoutent aux divers mouvements marchandises et de service, le visage de la desserte ferroviaire dans la région d'Eupen s'est profondément transformé et... rajeuni. Souhaitons que la région comme les chemins de fer puissent en profiter.

LRG

Eupen : la façade de la gare côté rue



la vennbahn

La « Vennbahn » ou ligne des Fagnes est l'appellation fréquemment donnée à la ligne 48 Raeren-Wévercé et par extension, à son antenne Wévercé-Bullange (ligne 45a).

Aux origines

Cette liaison qu'on appelle aussi la « Monschaubahn » (ligne de Montjoie) constitue, avec la ligne 49 (Welkenraedt-Raeren), le seul maillon encore exploité d'un assez important ensemble de lignes construites dans cette région durant le 19^e siècle et au début du 20^e : Aix-la-Chapelle (Stolberg) à Saint-Vith avec prolongements sur Steinebruck (vers Prüm-RFA) et Lengeler (vers Troisvierges – Luxembourg). Cette ligne qui constituait véritablement la Vennbahn fut complétée par d'autres liaisons : Herbesthal à Raeren via Eupen, Wévercé à Losheimergraben (vers Junkerath-RFA), Waimes à Trois-Ponts, Born à Vielsalm et Saint-Vith à Gouvy. Ces lignes furent établies pour une bonne part par des sociétés allemandes : à cette époque en effet, la région était prussienne en vertu des décisions du Congrès de Vienne de 1815. Outre la desserte des régions traversées et certaines visées militaires, l'objectif était de relier directement par une ligne entièrement allemande la région d'Aix-la-Chapelle – Cologne à Trèves, à la Moselle (qui était également en grande partie allemande à l'époque) et au Luxembourg.

A ce titre, la ligne connut un important trafic, tant en voyageurs qu'en marchandises (du coke pour une large part). Ceci justifia sa mise à double voie et l'installation d'équipements importants tel, par exemple, à Saint-Vith, un atelier de réparations de wagons ayant occupé 700 personnes.

Situation particulière

A la fin de la première guerre mondiale, le traité de Versailles de 1919 décida le rattachement de divers territoires à la Belgique et les parties de lignes citées ci-dessus qui

étaient établies sur ces territoires devinrent belges.

Toutefois, entre Raeren et Kalterherberg, la ligne 48 pénètre à plusieurs reprises en Allemagne. La SNCB, exploitante et propriétaire de l'assiette de la voie, des bâtiments et dépendances dessert ainsi actuellement les gares « belges » des localités allemandes de Roetgen, Lammersdorf et Kalterherberg. Cette particularité a donné naissance à une réglementation appropriée, pour les questions d'infrastructure (voisinage, signalisation des PN, etc.) comme pour les conditions d'exploitation et les tarifs à appliquer.

Equipement

Comme Welkenraedt-Raeren, la liaison Raeren-Bullange (56,1 km)

est actuellement à simple voie sur tout son parcours. Elle ne comporte pas de tunnels mais deux viaducs peuvent être remarqués : Reichenstein, entre Montjoie et Kalterherberg ; Butgenbach, avant d'arriver à la gare du même nom. La ligne est en rampe quasi continue (jusqu'à 17 ‰) de Raeren à Sourbrodt, pour franchir le seuil des hautes Fagnes (altitude maximum à Sourbrodt : 562 m).

Elle peut être parcourue à 40 km/h en exploitation normale (marchandises uniquement) et des croisements sont possibles à Roetgen, Lammersdorf, Kalterherberg, Sourbrodt et Wévercé.

Les PN les plus importants sont du type rail-route (déclenchement lors du franchissement d'une pédale)

Eupen : la gare vue en direction de Welkenraedt



avec signalisation routière adaptée le cas échéant au code de la route allemand.

Quant à la signalisation, si elle est du type belge dans la plupart des gares, Raeren et Sourbrodt se distinguent cependant encore avec une signalisation allemande à palettes.

Trafic

En exploitation normale, la ligne est parcourue quotidiennement par deux trains de marchandises partant de Montzen et y revenant.

L'un dessert Raeren, Roetgen et Lammersdorf; le second, Kalterherberg, Sourbrodt, Wévercé, Butgenbach et Bullange.

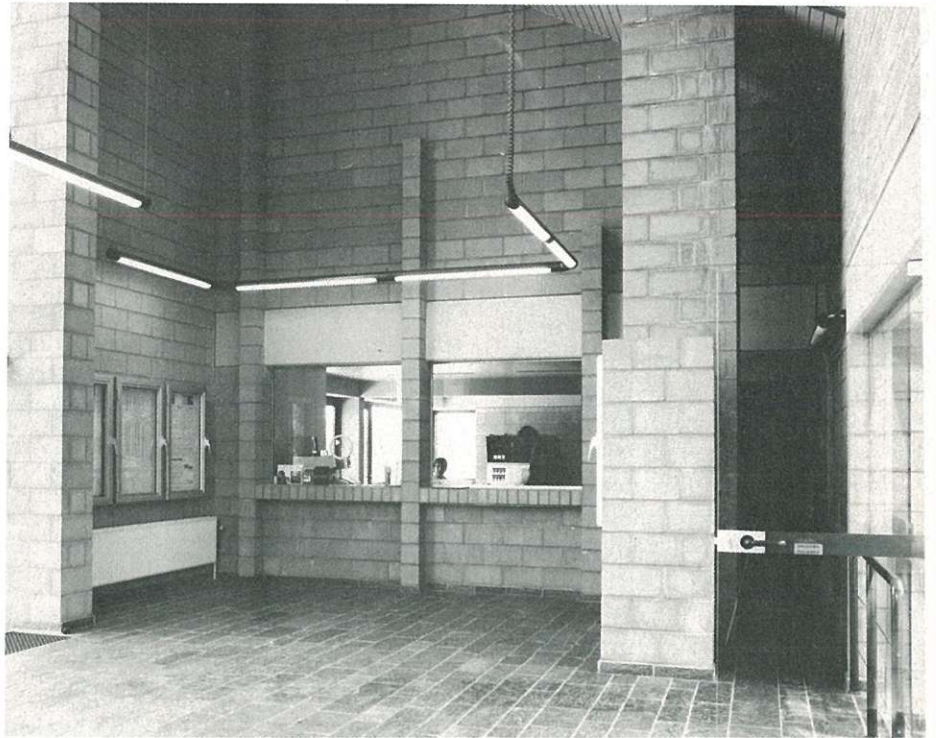
Le trafic à l'arrivée comporte surtout des engrais et des aliments pour bétail, des briquettes de lignite comme combustible de chauffage, des machines agricoles et du matériel militaire pour le camp d'Elsenborn, desservi par Sourbrodt.

Au départ on observe surtout des expéditions de bois destinées aux papeteries, du matériel militaire ainsi que des machines et fours industriels à Lammersdorf (fonderie Junker, comptant plus d'un millier de travailleurs).

La gare de Raeren expédie des laines et certains équipements industriels mais elle constitue surtout le point frontière Belgique - Allemagne (itinéraire Montzen - Welkenraedt - Eupen - Raeren - Stolberg) pour tous les transports exceptionnels au départ, à l'arrivée ou en transit.

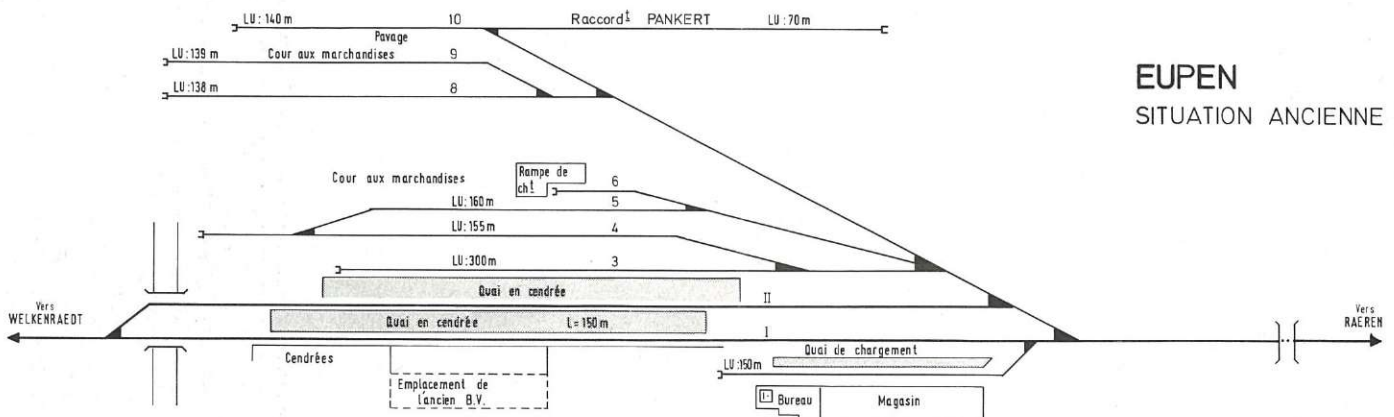
eupen et les cantons de l'est

Eupen : la salle d'attente, les guichets et le pupitre « tout-relais »



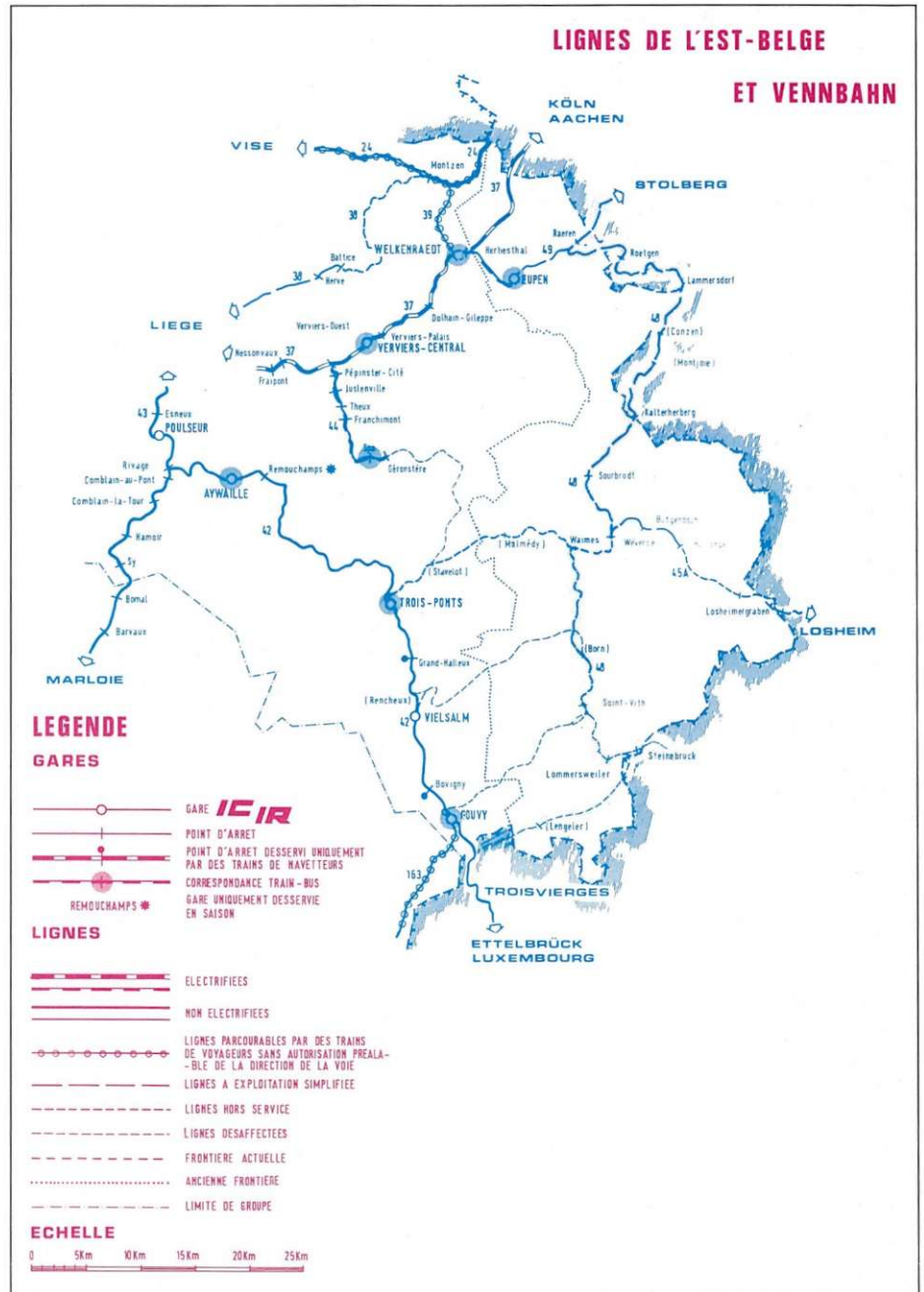
Située au confluent de la Vesdre et de la Helle, Eupen compte près de 17 000 habitants, en majorité de langue allemande. La ville a connu un important essor aux 14^e et 15^e siècles lorsque des tisserands quittèrent Bruges et Gand pour venir s'y installer. De nombreuses maisons patriciennes témoignent encore de la richesse des drapiers de l'époque.

Actuellement, il y a toujours une industrie textile mais la ville connaît bien d'autres pôles d'activités tels la câblerie d'Eupen, la chocolaterie Jacques, la production d'énergie électrique (barrage sur la Vesdre), les diverses entreprises implantées dans le zoning industriel, etc. Par ailleurs, Eupen a développé ses activités de tourisme et de services en utilisant ses atouts régionaux :

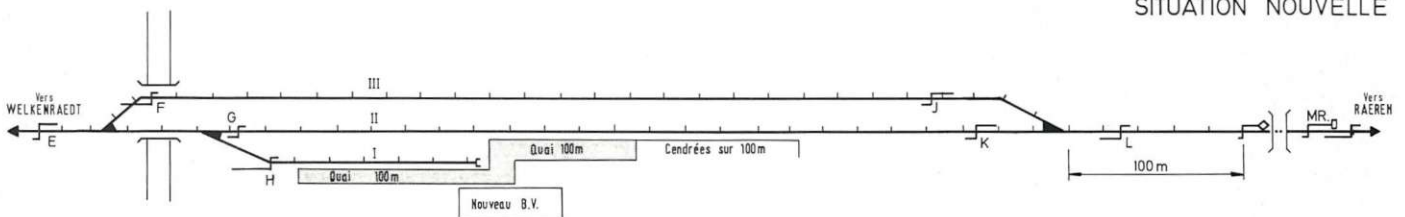


excellente situation au pied de la magnifique région des hautes fagnes et de l'Eifel ; proximité des barrages ; bilinguisme appréciable dans les relations commerciales. Cette dernière caractéristique (bilinguisme avec prépondérance de l'allemand) explique que neuf communes (Amblève, Bullange, Burg-Reuland, Butgenbach, Eupen, La Calamine, Lontzen, Raeren et Saint-Vith) forment la région de langue allemande (avec facilités pour le français). On trouve le système inverse (français et facilités pour l'allemand) dans les communes de Malmédy et Waimes région de langue française. Les habitants de la région de langue allemande forment par ailleurs la troisième communauté de Belgique (Communauté germanophone) qui dispose depuis janvier 1984 d'institutions propres (Conseil et Exécutif).

Au-delà de cette organisation politique, les cantons de l'Est développent leurs activités dans de nombreux secteurs économiques : outre les industries mécaniques et électriques, les ressources naturelles sont largement mises en valeur : agriculture et élevage (production laitière), sylviculture, tourisme dans la vallée de l'Our ou dans l'Hertogenwald et les Fagnes (une bonne connaissance des lieux ainsi que des équipements adaptés sont parfois nécessaires), nautisme sur certains plans d'eau et ski (de fond ou alpin) en hiver...



EUPEN SITUATION NOUVELLE



noël 84 à la carte

vacances

Nous avons publié dans notre revue du mois de septembre un résumé du programme des vacances de Noël '84 pour les enfants des cheminots. Vous trouverez ci-après les détails concernant les diverses possibilités de séjour. Tous les centres sont mixtes.

Nous rappelons que ces séjours sont réservés aux enfants encore à charge, donc bénéficiaires de soins de santé (SNCB ou autre mutuelle) et d'allocations familiales.

Les chiffres mentionnés après la dénomination de chaque centre indiquent les années de naissance des enfants. Les parents intéressés peuvent toujours demander des formulaires d'inscription au service «Vacances» :

• par écrit :

SNCB, Direction PS
Bureau 52-22 (section 53)
rue de France 85
1070 Bruxelles

• par téléphone :

n° RTT (02) 523 80 80 et 523 62 40
ext. 22 547

n° de service 911/22 547

Attention ! la date de clôture des inscriptions est fixée au 15 octobre 1984.



Séjour à la campagne (74/79)

Quelques jours de détente au grand air vivifiant de la campagne ardennaise feront le plus grand bien à nos jeunes au cœur de l'hiver.

Un programme équilibré d'activités de plein air et d'occupations à l'intérieur répondra à leurs besoins de détente : promenades, exploration de la nature hivernale et grandes descentes en luge (si les flocons blancs tapissent le paysage) alterneront avec la chaude intimité des ateliers de bricolage, des jeux de société, du théâtre, des marionnettes, des jeux vidéo, ... Toutes ces activités se dérouleront sous l'œil attentif et compétent d'une équipe d'animatrices et d'animateurs dévoués.

Avec, en prime, les réveillons de Noël et de Nouvel-An qui permettront de vivre deux veillées sympathiques devant le 'beau sapin'.

La résidence 'Les Forges', située à Poix-St-Hubert, se trouve tout contre la forêt de Saint-Hubert : c'est un bâtiment confortable et bien aménagé, où il fait bon vivre et où les locaux d'activités et les chambrées bien équipées invitent à revenir.

Date : du 23 décembre 84 au 3 janvier 85

Intervention des parents : 5 100 F

Activités créatives, ateliers ou sensibilisation à l'informatique (69/73)

Le 'Château d'Insegotte', à Filot-Hamoir, accueille ceux et celles qui ont envie de mettre à profit ces vacances de Noël pour faire 'autre chose' : sortir de son cadre scolaire pour découvrir et approfondir tout ce qu'on peut faire avec ses dix doigts. Les ateliers proposés sont vraiment créatifs : après y avoir appris, ou perfectionné, les rudiments d'une technique, on va la mettre en application : audio-visuel, émaux, découpages, maquettes, spectacles, artisanat, ...

Mais on ne va pas rester à l'intérieur tout ce temps : le très beau parc et la région de l'Ourthe permettront de s'oxygéner lors d'une grande balade ou d'une activité sportive.

Les animateurs qui encadrent le séjour sont rodés à toutes les techniques et ils forment une équipe dynamique et compétente.

Pour ceux qui veulent s'initier à l'informatique : à raison de trois heures par jour, ils pourront découvrir ce qu'est un ordinateur, ses possibilités, la programmation et ses applications, sous la conduite d'instructeurs expérimentés. Et, pour compléter le tout, deux soirées spéciales : Noël et Nouvel-An.

Date : du 23 décembre 84 au 3 janvier 85

Intervention des parents : 5 500 F

Séjour d'études ou de langue néerlandaise (68/73)

La côte belge en hiver offre le charme d'une 'arrière-saison' ; c'est là, dans une rue tranquille de St-Idesbald, que la villa 'Emmaüs' accueillera celles et ceux qui veulent profiter de ces vacances pour se remettre à jour dans l'une ou l'autre matière scolaire, ou approfondir leur connaissance du néerlandais.

Le programme journalier est équilibré entre l'étude et les loisirs. Le travail se fait en petits groupes sous la conduite d'instructeurs compétents : cinq heures par jour sont consacrées soit à l'approche de difficultés dans les branches scolaires (mathématiques, sciences, ...), soit au perfectionnement du néerlandais. La supervision se fait en tenant compte du niveau et des problèmes de chacun (méthode de travail, points faibles, etc.) et peut être poursuivie de manière individuelle. (il est demandé de préciser, lors de l'inscription, si on choisit le néerlandais ou d'autres matières (et lesquelles)).

L'aspect 'loisirs' du séjour n'est pas oublié et, en plus des réveillons de Noël et de Nouvel-An, une série d'activités de détente est prévue. La villa est confortable, entourée d'un jardin et dispose de locaux en suffisance pour la réalisation des activités.

Date : du 23 décembre 84 au 3 janvier 85

Intervention des parents : 6 200 F