

DER ZUG KOMMT

SAINT-VITH ET LE CHEMIN DE FER

• Roland Marganne

LE RAIL 24 AOÛT 2005



COLL. R. MARGANNE

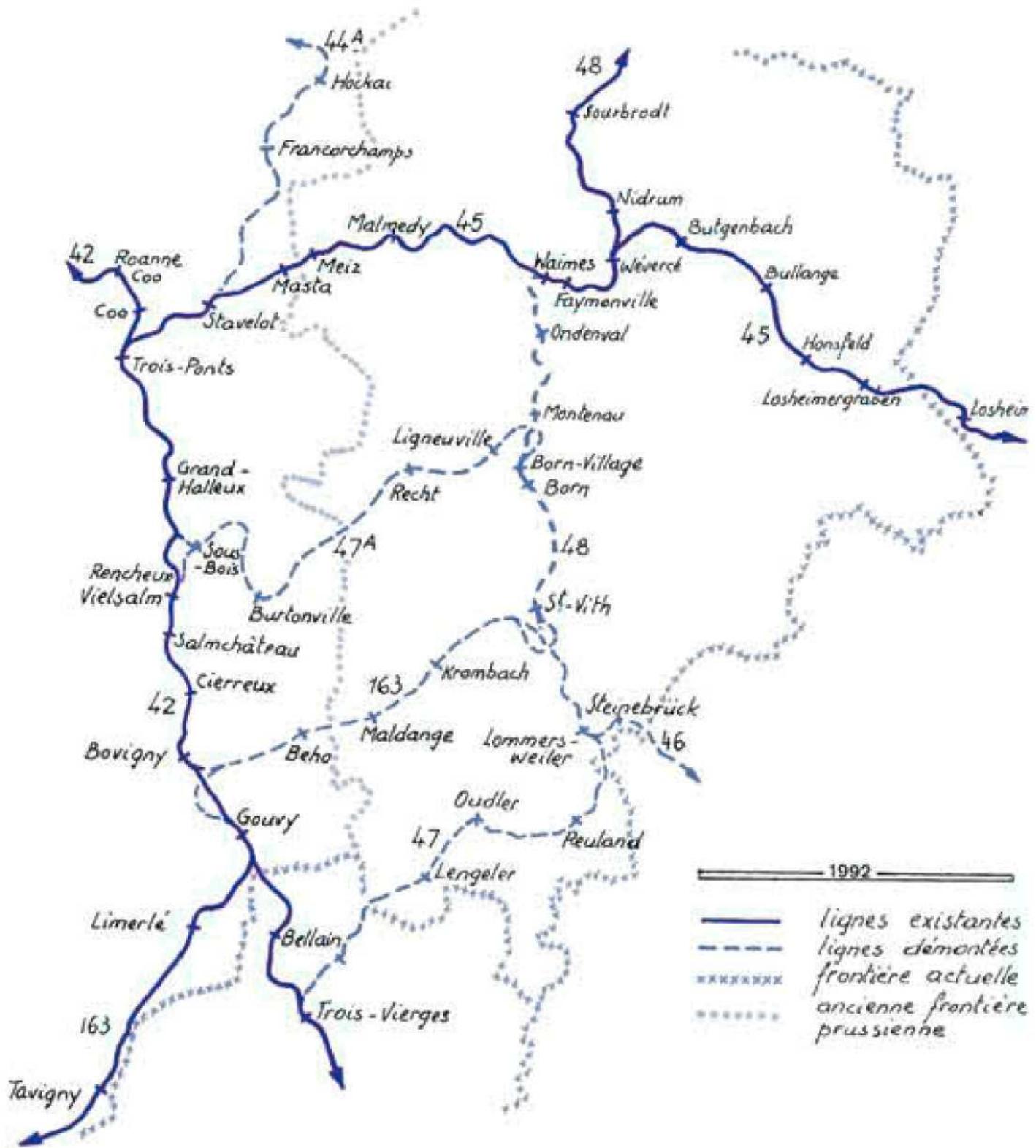
▲ Gare de Saint-Vith

Sous le nom *Der Zug kommt* (le train arrive), le cercle historique *Zwischen Venn und Schneifel* de Saint-Vith a inauguré, le 21 mai dernier, une exposition permanente consacrée à l'histoire du chemin de fer dans l'Eifel belge. Cette rétrospective – réalisée dans le cadre du Musée d'histoire régionale – a l'originalité d'être abritée dans la « maison du piqueur » de Saint-Vith, qui fit office de bâtiment de gare SNCB de 1945 à 1982. Elle commémore les cent années de présence du rail dans cette région qui changea trois fois de nationalité au cours du XX^e siècle. La cheville ouvrière de cette manifestation est un cheminot retraité très connu dans la région : Monsieur Gottfried Sarlette, de Wévercé, ancien chef de gare de Sourbrodt, puis chef de zone à Herbsthal et à ce titre responsable des installations ferroviaires de la Communauté Germanophone. Il a eu l'immense mérite de sauvegarder au fil de sa carrière les témoignages du passé ferroviaire des cantons de l'Est et d'en permettre aujourd'hui l'exposition permanente.

Il y a vingt-trois ans déjà, le 23 septembre 1982, le dernier train de marchandises arrivait en gare de Saint-Vith. Il venait de Gouvy et transportait – via Trois-Ponts et Waimes – douze wagons d'engrais pour un client allemand de la région de Bitburg. Ce train mettait un point final à 95 ans de présence du chemin de fer dans le sud des cantons de l'Est. C'est en effet un siècle plus tôt, le 22 novembre 1887, que le premier train arrivait à Saint-Vith.

LA VENNBAHN, UNE CRÉATION DE L'EMPIRE FÉDÉRAL ALLEMAND

La présence du chemin de fer à Saint-Vith est le résultat de la volonté de l'empire fédéral allemand – le II^e Reich créé en 1871 sous l'impulsion du chancelier Otto von Bismarck – d'équiper toutes les régions économiquement faibles de l'Allemagne en voies ferrées. En outre, ne cachons pas l'intérêt des responsables militaires pour les régions frontalières. Faut-il rappeler que les dispositions du Congrès de Vienne de 1815 avaient attribué à la Prusse toute la région, aujourd'hui belge, des « cantons de l'Est », d'Eupen à Saint-Vith en passant par Malmédy ? ●●●



••• Bref, c'est la création de la ligne de chemin de fer de l'Eifel Cologne – Trèves en 1870 et, plus précisément, d'une antenne de celle-ci entre Prüm et Gerolstein en 1883, qui donna l'occasion aux autorités de Saint-Vith de demander le prolongement de la voie ferrée vers Bleialf et Saint-Vith. Elles furent entendues à Berlin : la loi prussienne du 15 mai 1882 ordonna la création d'une ligne de chemin de fer entre Prüm, Saint-Vith et Aix-la-Chapelle avec trois bifurcations à créer vers Malmédy, Eupen et Stolberg. La *Vennbahn* était née, ligne ainsi baptisée parce qu'elle traverse de nombreuses zones de marécages (*Venn* en allemand) dans les Hautes-Fagnes.

La *Vennbahn* fut finalement ouverte de bout en bout d'Aix-la-Chapelle à Gerolstein en 1888, l'année même de l'avènement du Kaiser Guillaume II en Allemagne. C'était une *Nebenbahn* de construction légère, à simple voie, avec ballast en cendrées, où la vitesse des trains de voyageurs ne devait pas dépasser les 30 km/h : aussi fallait-il quatre heures pour parcourir les 91 km du trajet Saint-Vith – Aix-la-Chapelle dans des trains à vapeur lents, mal éclairés et mal chauffés. Mais qui donc – à une époque où le concept de mobilité n'existait pas – pouvait bien se payer un billet de chemin de fer, sinon les voyageurs de commerce, les fonctionnaires... ou les militaires ? Aussi, deux trains de voyageurs journaliers étaient-ils suffisants pour transporter cette petite clientèle, qui avait le choix entre des voitures de 1^{re}, 2^e et 3^e classes...

Vennbahn profita d'un nouveau courant de trafic : quarante trains de marchandises quotidiens et directs relient désormais le bassin charbonnier et sidérurgique de la Ruhr et de la région d'Aix-la-Chapelle et les mines de fer du bassin de Briey en Lorraine. Dans le sens sud-nord, ces trains transportaient de la minette (ainsi nommait-on le minerai de fer lorrain que l'on venait de découvrir), et dans le sens nord-sud le coke nécessaire à l'approvisionnement des hauts-fourneaux luxembourgeois de la vallée de l'Alzette.

La *Vennbahn* était l'itinéraire ferroviaire le plus court entre ces centres industriels.

Pour supporter un tel trafic, la *Vennbahn* passa du statut de *Nebenbahn* à celui de ligne principale. Aussi, on augmenta la vitesse des trains de 40 à 50 km/h, puis on décida de porter la *Vennbahn* à double voie. Il fallut élargir l'assiette de la voie, adapter les ouvrages d'art, voire en créer de nouveaux : ainsi, le tunnel de Lommersweiler – que l'on peut encore voir aujourd'hui – fut dédoublé dès 1908, comme l'indique l'inscription sur le fronton en pierre. Par contre, la ligne Lommersweiler – Reuland – Lengeler – Troisvierges resta à simple voie : il faut dire que son tracé s'apparentait à celui d'une ligne de montagne avec le tunnel d'Elcherath, devenu un refuge protégé pour les chauves-souris, le viaduc sur l'Our, aujourd'hui en ruines, qui le prolongeait, et la multitude de déblais, remblais et ouvrages d'art qui permettaient à la ligne de remonter le cours de la rivière Ulf jusqu'à Troisvierges, sans compter le long tunnel frontalier belgo-luxembourgeois de Lengeler.

La loi prussienne du 15 mai 1882 ordonna la création d'une ligne de chemin de fer entre Prüm, Saint-Vith et Aix-la-Chapelle avec trois bifurcations à créer vers Malmédy, Eupen et Stolberg : la *Vennbahn* était née !

L'ÂGE D'OR DE LA VENNBahn

Tout changea à Saint-Vith le jour où fut mise en service la ligne reliant Lommersweiler, une gare de la *Vennbahn*, à quelques kilomètres au sud de Saint-Vith, Reuland et Troisvierges, au grand-duché de Luxembourg. Dès 1889 et grâce à elle, la *Vennbahn* était reliée à la ligne de chemin de fer luxembourgeoise « du Nord » Troisvierges – Ettelbruck – Luxembourg, ouverte vingt ans plus tôt.

Du jour au lendemain, la *Vennbahn* se retrouva artère de transit entre les grands centres industriels allemands, luxembourgeois et lorrains. Car, le grand-duché, bien qu'État souverain, était lié à l'Empire allemand par le *Zollverein*, cette union économique et douanière dominée par la Prusse, et qui fut à l'origine de la prospérité allemande. Dans ce cadre, la

La Belle Époque (1900-1914) fut ainsi l'âge d'or de la *Vennbahn* : on pouvait, cinq fois par jour, prendre le train à Saint-Vith pour Aix-la-Chapelle, Gerolstein ou Troisvierges. On vit apparaître de nouveaux voyageurs : des hommes d'affaires se rendant au grand-duché (déjà...), mais aussi des étudiants attirés par la réputation de l'École technique supérieure d'Aix-la-Chapelle. De son côté, le bureau de la Poste impériale de Saint-Vith chargeait tout le courrier de la région et les colis dans des « ambulants postaux », ces wagons spéciaux accrochés le plus souvent aux trains de voyageurs. Ils étaient munis d'une boîte aux lettres où l'on pouvait poster son courrier urgent au passage de l'ambulant postal : l'envoi était alors revêtu d'un cachet postal spécial indiquant non pas le nom de la localité... mais le trajet de l'ambulant pos-



▲ Viaduc de Born

COLL. R. MARGANNE



▲ Steinebrück : frontière belgo-allemande après le traité de Versailles de 1919

COLL. R. MARGANNE

tal : c'est un type de cachet aujourd'hui très recherché par les philatélistes.

Évidemment, la gare de Saint-Vith fut agrandie pour recevoir tout ce trafic : elle fut dotée d'une remise à locomotives en forme de rotonde, qui abrita jusqu'à quarante locomotives à vapeur, d'un atelier de réparation de wagons et de nombreuses voies pour permettre le traitement des mille wagons qui y passaient chaque jour.

Quant à la ville de Saint-Vith elle-même, elle profita largement de la présence du chemin de fer. Sa population passa du simple au double au cours du XIX^e siècle pour arriver à un total de 2 740 habitants en 1917. Nul doute que cet accroissement est dû en partie à l'engagement de centaines de cheminots à la gare, mais aussi au développement de l'agriculture, du commerce et de l'industrie du bois, lié à l'essor du nœud ferroviaire de Saint-Vith : ainsi, la gare recevait-elle des wagons d'engrais, de fourrage, de semences et de charbon. Elle expédiait des wagons de bois en grumes et du bétail vivant.

LES LIGNES DE GUERRE DANS LA RÉGION DE SAINT-VITH

Mais le développement du trafic du chemin de fer à Saint-Vith n'allait pas s'arrêter là... Les intentions guerrières de Guillaume II allaient donner un autre développement au rail. Le projet prussien d'envahir la France en passant par la Belgique, pourtant neutre à l'époque, nécessita l'équipement de la région de Saint-Vith en lignes de chemin de fer orientées non plus seulement nord-sud, mais aussi est-ouest.

Ainsi, une ligne nouvelle et internationale entre Jünkerath en Allemagne et Stavelot en Belgique, via Wévercé et Malmédy, fut-elle ouverte au trafic en 1914, à la veille de la Première Guerre mondiale. C'était une ligne au cahier de charges nouveau : double voie, profil aisé, absence de passages à niveau et de croisement avec d'autres lignes existantes... En outre, pendant la guerre 1914-1918, le réseau de chemin de fer de la région de Saint-Vith fut complété par deux autres lignes reliant la *Vennbahn* à l'axe Liège - Trois-Ponts - Luxembourg : la ligne Born - Recht - Vielsalm, pour laquelle fut construit l'audacieux viaduc von Korff qui enjambe encore aujourd'hui la vallée de l'Emmels à Born et la ligne Saint-Vith - Beho - Gouvy, avec ses non moins audacieux viaducs aujourd'hui disparus de Wiesenbach et Maillust. Cette dernière ligne ne manquait pas d'ambition : elle reliait la vallée du Rhin au front de Verdun en passant par Remagen, Gerolstein, Saint-Vith, Gouvy, Bastogne, Libramont, Bertrix, Muno et Carignan en France. Elle dédoublait ainsi l'axe ferroviaire jusqu'alors traditionnel par Coblenze, la vallée de la Moselle, Trèves, Luxembourg et Thionville. La ligne Saint-Vith - Gouvy fut ouverte au trafic militaire prussien au début de l'année 1918 : imaginons combien de trains de troupes, de permissionnaires, de munitions et d'équipement militaire elle vit passer...

L'état-major prussien avait même prévu de construire une troisième ligne militaire dans la région : partant de Saint-Vith, elle devait remonter le cours de l'Our par Schönberg et Manderfeld jusqu'à Losheim, afin de rejoindre l'axe Trois-Ponts - Jünkerath. Bien que les plans définitifs de cette ligne



... aient été dressés en 1917, elle ne connut pas de début d'exécution, sans doute à la suite de la défaite prussienne de 1918. Mais ne dit-on pas que l'on peut encore découvrir aujourd'hui à Schönberg ou à Manderfeld l'un ou l'autre bâtiment de style ferroviaire, construit dans la perspective de cette ligne.

LA VENNBAHN ET LE TRAITÉ DE VERSAILLES

Après la Première Guerre mondiale, le traité de Versailles de 1919 prescrivit le rattachement des anciens « kreis » d'Eupen et de Malmédy à la Belgique, de même que l'ancien territoire neutre de Moresnet. Dans ce cadre, la Vennbahn fit l'objet d'une disposition spéciale : l'assiette de la voie fut déclarée « territoire belge » même aux endroits où elle traversait le territoire allemand, entre Raeren, Montjoie et Kalterherberg.

Mais le rattachement des cantons de l'Est à la Belgique eut d'autres conséquences plus cocasses dans la région : ainsi, la gare devenue belge de Steinebrück, au bord de l'Our, se retrouva-t-elle du jour au lendemain station frontalière, avec des problèmes insurmontables pour les habitants des villages voisins restés allemands d'Ihren et Urb qui ne pouvaient plus l'utiliser sans se soumettre aux tracasseries douanières au passage de la nouvelle frontière. Aussi, la Deutsche Reichsbahn dut-elle se résoudre à créer une nouvelle gare de toutes pièces à Ihren, en territoire allemand.

L'attribution des cantons de l'Est à la Belgique eut, par contre, de graves répercussions pour l'avenir de la Vennbahn : si le trafic des voyageurs de l'époque prussienne fut globalement maintenu par le Chemin de fer de l'État belge, puis la SNCB, le trafic des produits sidérurgiques entre l'Allemagne et le grand-duché de Luxembourg disparut progressivement : il fut détourné soit par la ligne de la Moselle et Coblenze en Allemagne, soit par Montzen, Liège, la ligne de l'Amblève et Gouvy, deux lignes jugées mieux équipées. Certes, outre le trafic généré par les réparations de guerre dues par l'Allemagne vaincue à la Belgique, les trains locaux des marchandises continuaient à circuler dans la région à une époque où les camions n'existaient pas encore et où l'état du réseau routier était lamentable : le chemin de fer restait, pour les entreprises et les commerçants de Saint-Vith comme d'ailleurs, le seul moyen de transport efficace pour recevoir et expédier leurs produits.

LA SECONDE GUERRE MONDIALE, SES DESTRUCTIONS ET CONSÉQUENCES

Mais d'inquiétants bruits de botte se firent bientôt entendre à l'est. Dès 1935, les échanges ferroviaires avec l'Allemagne furent gênés par la politique agressive d'Adolf Hitler et des Nazis. Les anciens ne se souviennent-ils pas de soldats allemands menaçants, postés tous les dix mètres le long de la partie de la Vennbahn qui traversait le territoire allemand entre Raeren et Kalterherberg, afin de protéger le III^e Reich contre Dieu sait quelle menace...

Puis ce fut la sombre époque du second conflit mondial, lorsque Adolf Hitler, par ses ordonnances félonnes du 18 mai 1940, annexa les cantons de l'Est et quelques autres communes belges à l'Allemagne nazie, mettant la main, par la même occasion, sur le réseau ferré et obligeant les cheminots locaux, soit à porter l'uniforme de la Deutsche Reichsbahn, tout en prêtant serment de fidélité au Führer, soit à... entrer dans la clandestinité. Quant aux habitants de Saint-Vith, ils changèrent par force de nationalité... et se retrouvèrent malgré eux citoyens du III^e Reich jusqu'à la libération avec les conséquences que l'on devine – la plus cruelle étant l'enrôlement des jeunes gens dans la Wehrmacht et leur envoi sur un front de l'Est dont ils ne devaient pas revenir...

La contre-offensive de von Rundstedt – le dernier coup de dés d'Hitler pour inverser le cours de la guerre – qui ravagea notre Ardenne pendant l'hiver 1944-1945, porta un coup fatal à la Vennbahn dans la région de Saint-Vith. Les bombardements détruisirent le bâtiment de gare, de même que la remise à locomotives et d'autres bâtiments, ne laissant debout que la « maison du piqueur » – on dirait aujourd'hui « contremaître de la voie » – un bâtiment de service où est installé actuellement le musée d'histoire régionale. Quant aux lignes Born – Vielsalm, Saint-Vith – Gouvy et Lommersweiler – Troisvierges, elles subirent des dégâts tellement importants qu'elles ne furent jamais rétablies de bout en bout après 1945.

Aussi la gare de Saint-Vith – ou ce qu'il en restait – devint un cul-de-sac ferroviaire, puisqu'elle ne pouvait plus être atteinte directement que par les trains venant de Waimes. Pour aller en train à Gouvy, et y prendre l'express pour Liège, il fallait se rendre à quelques centaines de mètres de la gare de Saint-Vith, à Wiesenbach, où un point d'arrêt sommaire avait été établi pour les rares autorails qui faisaient encore la navette entre Lommersweiler et Gouvy. Bref, le cœur n'y était

plus... Le dernier train de voyageurs régulier quitta Saint-Vith pour Waimes il y a cinquante et un ans déjà, le 1^{er} juin 1954, laissant place à une desserte par autobus.

Mais la ligne Waimes – Saint-Vith rendit encore des services aux entreprises locales jusqu'en 1982. Ainsi, la scierie Pauwels de Saint-Vith fut un des derniers clients du chemin de fer pour évacuer ses copeaux de bois par wagons tombeaux. Quant aux agriculteurs... on rappellera que le bourgmestre de Schönberg, commune aujourd'hui fusionnée avec Saint-Vith, organisa, pendant la grande sécheresse de l'année 1976, un train complet de paille venant du Tournaisis à destination de Saint-Vith, afin de nourrir un bétail affamé par des prairies dont l'herbe était roussie par le soleil. C'est ainsi que l'on assista, sur la cour à marchandises de Saint-Vith, à une singulière animation à l'arrivée du train : une multitude de tracteurs et de remorques agricoles qui venaient prendre en charge cette paille providentielle.

Finalement, en 1982... la concurrence de la route fut fatale au rail à Saint-Vith : la desserte ferroviaire y fut totalement supprimée et les voies furent arrachées.

DER ZUG KOMMT

C'est le mérite de l'exposition *Der Zug kommt* de ressusciter cette partie si attachante de l'histoire locale de cette région, par des textes, des photos et autres objets ferroviaires du passé (plans de voies, cachets, képis, lanternes de queue, téléphones de block... mais aussi maquettes animées reconstituant les gares de Saint-Vith, Lommersweiler et Steinebrück au temps de leur activité). Elle rend aussi hommage aux habitants de Saint-Vith qui ont consacré leur vie professionnelle au rail : les hommes bien sûr... et parfois leurs épouses, qui, au chemin de fer, ne pouvaient occuper qu'une seule fonction, le poste de garde-barrière des nombreux passages à niveau qui jalonnaient la *Vennbahn*. Cette activité procurait à la garde-barrière et à sa famille un logement gratuit dans la maisonnette attenante. ■

Musée « Zwischen Venn und Schneifel »,

Schwarzer Weg, 6

4780 Saint-Vith.

Tél. : 080/ 22 92 09.

Ouvert du lundi au jeudi de 13 à 17h, le vendredi de 13 à 16 h, le samedi de 14 à 16h et le dimanche de 14 à 17 h.