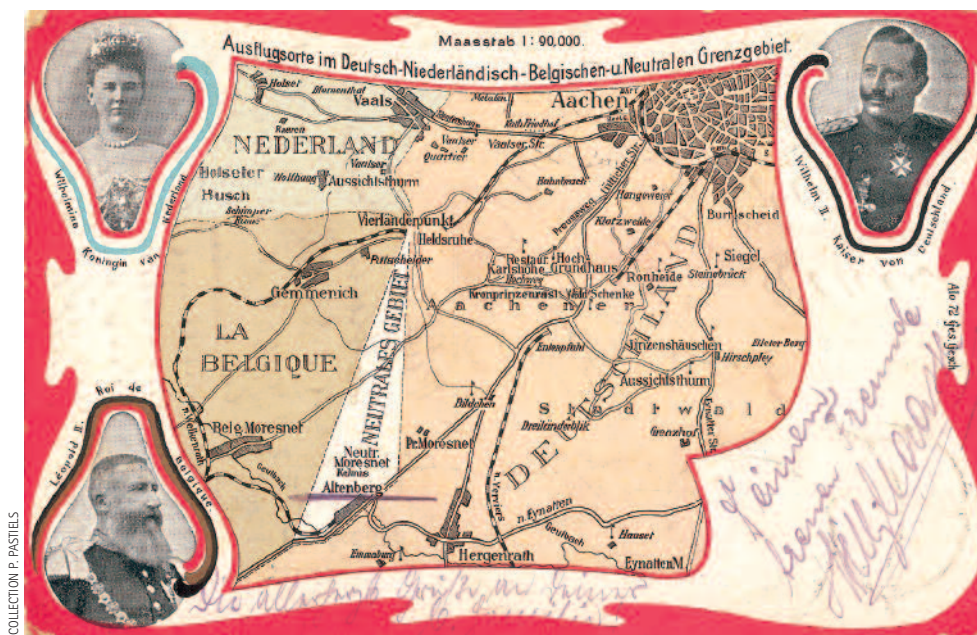


EN MARGE D'UNE ÉLECTRIFICATION...

WELKENRAEDT - MONTZEN

PETITE LIGNE, GRANDE HISTOIRE

• Roland Marganne



▲ La région des «Trois frontières» avec les chefs d'État en 1908

À l'issue d'une année de travaux, Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, a inauguré le 27 janvier dernier l'électrification de la courte ligne 39 à voie unique, qui relie Welkenraedt (sur l'axe voyageurs «historique» 37 Liège - frontière allemande) à Montzen (sur l'axe marchandises port d'Anvers - Allemagne). Après le renouvellement complet des voies en 2004 (longs rails soudés), la pose des poteaux caténares et des câbles a été effectuée dans le courant de l'année 2005, pour une mise sous tension intervenue le 16 novembre 2005.

Cette initiative - un investissement de 200 000 euros sur une ligne dépourvue de trafic «voyageurs» régulier - permet d'améliorer le trafic ferroviaire entre la Belgique et l'Allemagne, mais également de rendre plus flexible le trafic dans la région, qu'il soit dédié aux voyageurs ou aux mar-

chandises. En effet, la ligne 39, ainsi équipée, servira d'itinéraire de déviation lors des travaux d'entretien de la ligne 37 (en particulier l'assainissement des ouvrages d'art) ou des travaux d'aménagement de la ligne à grande vitesse (L 3) au niveau de la bifurcation avec la ligne 37 en gare de Chênée. Elle permet aussi de transférer aisément des locomotives électriques entre les gares de Welkenraedt et Montzen et d'améliorer le niveau de fiabilité de l'alimentation électrique des lignes 24 Tongres - Montzen (électrifiée depuis 1984) et 37 Liège - Aachen (électrifiée depuis 1966).

Bref, la nouvelle ligne électrifiée permet d'augmenter le potentiel et la fiabilité des lignes 24 et 37 et présente un atout de plus pour le développement de la région dite «des Trois frontières», située stratégiquement sur l'axe Allemagne - Mer du Nord.

LA LIGNE 39, DERNIER VESTIGE DE LA «JONCTION BELGO-PRUSSIENNE»

Réduite aujourd'hui à la portion congrue (8 kilomètres), la ligne *Welkenraedt - Montzen* est en fait le dernier moignon d'un vaste projet international du XIX^e siècle, la «*Jonction belgo-prussienne*», une ligne de chemin de fer reliant Welkenraedt à Aachen par Plombières¹ et Gemmenich, afin de valoriser l'exploitation du minerai de plomb dans le sous-sol du hameau de Plombières.

S'il était identifié de longue date, le gisement minier de Plombières ne fut industriellement valorisé qu'au début du XIX^e siècle, lorsque Guillaume I^{er}, souverain des Pays-Bas auxquels la future Belgique était incorporée, accorda, le 15 juin 1828, la concession des mines de plomb gisant sous le territoire des communes de Gemmenich, Hombourg et Montzen à... Charles-James Cockerill, frère de John, créateur de la sidérurgie liégeoise. L'exploitation prospéra rapidement, à telle enseigne que l'on créa, le 8 juillet 1846, une société anonyme dénommée «*Compagnie des mines et Fonderies de Bleyberg*». Parallèlement, on découvrait en divers points singuliers de la mine du zinc amalgamé au plomb. En 1867, l'exploitation des mines de plomb, zinc et pyrite de fer était à son apogée : elle s'étendait sur 162 hectares sous les communes de Moresnet et de Gemmenich, et sur 6 618 hectares à Hombourg, Montzen et Henri-Chapelle.

Mais venons-en à notre propos, le chemin de fer. Il est patent que la valorisation complète du sous-sol de la région impliquait des voies de communication rapides, aisées et bon marché. Dès cette époque, la société minière avait organisé un service de chariots, tirés par des chevaux, chargés de faire la navette entre la station ferroviaire et les installations minières de Bleyberg. Mais ce n'était pas là une solution

Après une longue procédure, Rémy Paquot obtint du gouvernement belge la concession de la ligne de chemin de fer correspondante. La compagnie de chemin de fer, issue de la SA de Bleyberg et Montzen et baptisée «*Jonction belgo-prussienne*», mit en service dès 1870 le tronçon le plus urgent, *Welkenraedt - Bleyberg*, long de 11 km, afin de raccorder la mine à la ligne *Liège - Aachen* en gare de Welkenraedt. Deux ans plus tard, la section nord *Bleyberg - Gemmenich - Aachen* était ouverte à la circulation.

Le tracé de la ligne de Welkenraedt à la frontière prussienne était particulièrement sinueux : il était justifié par le relief très vallonné du pays de Herve et la volonté de longer, sans la franchir, la frontière belgo-prussienne de l'époque, alors déterminée notamment par la «*Route Mitoyenne*» séparant Welkenraedt et Henri-Chapelle d'Herbesthal, et celle du territoire neutre de Moresnet.

De Welkenraedt donc, la ligne dévalait vers Bleyberg en serpentant à travers les prairies. Elle desservait d'abord Henri-Chapelle, dont la gare avait été établie dans un quartier excentrique. L'établissement ferroviaire suivant était «*Montzen*», qui prendra ultérieurement le nom de «*Birken*» : c'est à un jet de pierre en amont de Montzen/Birken que l'occupant allemand établira pendant la Première Guerre mondiale une bifurcation menant à la future gare de triage de Montzen, aujourd'hui partie intégrante de la ligne 39. L'ancienne ligne 39, aujourd'hui disparue, rejoignait, à Moresnet, la vallée de la Gueule. Une gare y était implantée, au droit du futur viaduc de Moresnet, livrant aujourd'hui passage à la ligne 24 *Tongres - Aachen-West*. De cette gare se détachait une courte antenne de 2,5 km qui rejoignait, à travers la campagne, la route Henri-Chapelle - Aachen, qu'elle longeait sur quelque cinq cents mètres sur le territoire de

La jonction belgo-prussienne qui reliait Welkenraedt à Aachen fut décidée afin de valoriser l'exploitation du minerai de plomb dans le sous-sol du hameau de Plombières.

rationnelle à long terme. Aussi, Rémy Paquot, directeur-gérant de la Société anonyme de Bleyberg et Montzen, entreprit des démarches en vue d'établir une ligne de chemin de fer entre Welkenraedt² et son entreprise de Bleyberg. Il envisageait par ailleurs une prolongation de cette ligne vers Gemmenich, la frontière prussienne et Aachen. La ville allemande offrait un bon débouché pour les produits de sa société et un approvisionnement aisé en combustible grâce aux charbonnages locaux : on pourrait ainsi supprimer le service des charrettes, à traction chevaline, qui faisaient péniblement la navette internationale par la route «en dos d'âne» au profil sévère, de Gemmenich à Vaals.

Moresnet-Neutre afin de desservir les installations industrielles de la Vieille Montagne et d'aboutir, en cul-de-sac, à un modeste bâtiment de gare. C'était «*Moresnet-Neutre*», gare d'un État indépendant éphémère et lilliputien, créé sur une partie de l'actuelle agglomération de La Calamine, à la suite d'un «oubli» des cartographes du Congrès de Vienne (1815). Les philatélistes le savent : cette singulière entité réussit à maintenir son indépendance jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale... pour prendre ensuite le nom de «*La Calamine*» après l'incorporation définitive du territoire à la Belgique. ●●



COLLECTION P. PASTIERS

▲ La gare d'Herbesthal

La gare principale du parcours de l'ancienne ligne 39 était Bleyberg, futur Plombières, flanquée d'un viaduc aujourd'hui disparu : c'était le plus important des établissements de la ligne, avec ses embranchements destinés à desservir les installations minières de l'endroit. L'édifice était imposant avec sa marquise et son architecture originale à double corps afin d'abriter non seulement les services de l'exploitation ferroviaire, mais aussi ceux de la douane belge. Au fil du temps, la gare de Bleyberg/Plombières fut raccordée au réseau ferroviaire de la région : aussi, au début du XX^e siècle, elle constituait un véritable nœud ferroviaire d'où les trains partaient dans quatre directions : vers Hombourg, Battice, le pays de Herve et Chênée, Gemmenich et Aachen, Moresnet-Neutre ou Henri-Chapelle et Welkenraedt.

Particularité curieuse, la ligne traversait ensuite le village de Gemmenich de part en part, sans qu'aucune gare ou point d'arrêt n'y ait été prévu lors de la construction de la ligne... car les services de douane belge étant situés à Bleyberg, aucun point d'arrêt ne pouvait plus être créé en territoire belge jusqu'à la frontière... Pourtant, Gemmenich finira par avoir sa gare, grâce au concours de l'administration communale de Vaals, de l'autre côté de la colline des «Trois frontières», en territoire hollandais. Cette localité, qui n'était pas desservie par chemin de fer via les Pays-Bas, notamment pour des raisons d'ordre topographique, insista pour pouvoir disposer d'une desserte ferroviaire en territoire belge. Or, Gemmenich était la localité la plus proche... Aussi, à la fin du XIX^e siècle, les autorités belges finirent par accepter le principe de la création d'une gare à Gemmenich.

La frontière belgo-prussienne était franchie en tunnel, non loin du «Dreiländerpunkt»³ : le percement de ce souterrain - l'actuel tunnel de Botzelaer - dura deux ans, pour une longueur d'ouvrage d'art de 870 mètres, dont 250 en Belgique et 620 en Prusse, à 65 m de profondeur maximale par rapport au sommet de la colline. Dès la sortie de l'ouvrage d'art inter-

national, la ligne plonge en territoire prussien et en pente très raide vers Aachen, à l'époque toujours entourée d'un mur d'enceinte fonctionnel et militairement gardé.

Dès l'ouverture des diverses sections de la ligne, un trafic voyageurs fut organisé par les chemins de fer de l'État belge, désignés, comme souvent, exploitant de la ligne. On le devine, le trafic des marchandises prospéra rapidement, à tel point qu'on décida de porter la ligne à double voie et d'établir, à Welkenraedt, un raccordement permettant aux trains de passer directement sur la ligne de la Vesdre en direction de Verviers sans rebrousser à Welkenraedt. Cette jonction directe fut ouverte à l'exploitation dès 1874.

PREMIÈRE GUERRE MONDIALE ET BOULEVERSEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE RÉGIONAL

L'occupation allemande pendant la Première Guerre mondiale bouleversa le réseau ferroviaire de la région «des Trois frontières». Pour satisfaire leurs propres besoins stratégiques et économiques, les Allemands firent construire une série de lignes de chemin de fer en site neuf en Belgique occupée. Ainsi, pour maintenir une liaison - vitale pour eux - entre le port d'Anvers et le bassin industriel de la Ruhr en contournant les Pays-Bas restés neutres dans le conflit, ils créèrent une liaison ferrée exclusivement «belge» : rattachée au réseau existant à l'époque à Tongres, cette nouvelle voie ferrée allait rejoindre la région d'Aachen à travers le Limbourg belge et le nord de la province de Liège : c'est «notre» ligne 24 *Tongres - Visé - Montzen* - qui allait rejoindre la ligne 39 originelle au portail du tunnel frontalier de Botzelaer. Les Prussiens avaient vu grand en imaginant une sorte de «ligne à grande vitesse» avant la lettre avec double voie à grand débit, un profil facile, sans aucun passage à niveau, nécessitant du coup de nombreux ouvrages d'art, et des liaisons systématiques par saut de mouton avec toutes les lignes de chemin

de fer croisées (dans la région qui nous occupe, à Hindel avec la ligne *Chênée - Battice - Plombières*, à Montzen avec la ligne *Welkenraedt - Gemmenich - Aachen-West*, à Buschhausen avec la ligne vers Aachen-Süd, à Botzelaer avec de nouveau la ligne *Welkenraedt - Gemmenich - Aachen-West*). La création d'une gare de triage en site neuf à Montzen procède du même projet.

C'est ainsi qu'une fois la paix revenue, la région se retrouva avec deux réseaux ferroviaires superposés, l'un, construit au XIX^e siècle autour de l'exploitation minière et industrielle du plomb et du zinc, l'autre - plus moderne - aménagé pendant la guerre pour relier le port d'Anvers et ses clients sidérurgistes de la Ruhr.

Pendant l'Entre-deux-guerres, la réalité économique fit que la SNCB opta, dès sa création en 1926, pour le développement de la ligne 24 *Tongres - Montzen - Aachen (West)* héritée de l'occupation allemande, au détriment de la ligne 39 *Welkenraedt - Plombières - Aachen-West*. Ce mouvement s'accéléra par l'accroissement des échanges ferroviaires marchandises entre la Belgique et l'Allemagne à la suite des réparations de guerre payées en nature par l'Allemagne vaincue, et à l'abandon progressif du «Rhin de fer», l'autre liaison ferroviaire historique entre le port d'Anvers et l'Allemagne par Mol, Neerpelt, Weert et Mönchengladbach, à cause des mauvaises relations bilatérales de l'époque entre la Belgique et les Pays-Bas. De plus, la fermeture en 1922 de la mine de plomb de Plombières - dont le gisement s'épuisait - et le ralentissement concomitant de l'activité industrielle de la région provoquèrent une perte progressive de trafic sur la ligne 39 *Welkenraedt - Plombières - Aachen*.

LA LIGNE 39, RÉDUITE À LA PORTION CONGRUE

La concurrence de plus en plus forte du transport routier après la Seconde Guerre mondiale et les mutations écono-

miques régionales provoquèrent finalement la disparition progressive de tout le trafic ferroviaire sur la ligne 39 au nord de Montzen où les derniers trains de voyageurs circulèrent en 1952; leur composition ne manquait pas de pittoresque: des locomotives à vapeur type 97 et des voitures hétéroclites de conception allemande, livrées à la Belgique après 1918, au titre de réparation de guerre. Le trafic des marchandises, confié à des locomotives à vapeur type 81 de la remise d'Herbesthal, n'y survécut pas longtemps. En 1957, les der-

AUTRES PROJETS FERROVIAIRES DANS LA RÉGION DES TROIS FRONTIÈRES

L'électrification *Welkenraedt - Montzen* n'est pas - loin de là - le seul projet de modernisation d'Infrabel dans la région des «Trois frontières».

Sur la ligne à grande vitesse vers l'Allemagne (L 3 - *Chênée - Hammerbrücke*), les travaux battent leur plein, en vue d'une mise en service commercial en décembre 2007. Le tunnel de Soumagne a été percé, les ouvrages d'art et la plate-forme sont achevés : Infrabel installe actuellement les équipements ferroviaires tout au long de cette nouvelle artère (dispositif d'électrification en 25 kV 50 Hz et pose des voies).

La liaison historique entre la Belgique et l'Allemagne (ligne 37 *Liège - Welkenraedt - Hergenrath-frontière*) n'est pas délaissée pour autant. Outre des travaux de renouvellement des voies et de mise à bonne hauteur des quais tout le long de la ligne, Infrabel travaille à la concentration des cabines de signalisation de Welkenraedt et Eupen en gare de Verviers-Central pour fin 2006. Par ailleurs, un nouveau point d'arrêt non gardé sera ouvert à Hergenrath - près de la frontière germano-belge - en décembre 2006, à l'aide de crédits européens «Interreg». Cette initiative, chaudement recommandée par nos voisins allemands, permettra de capter une clientèle nouvelle pour la relation voyageurs «IR q» *Liège-Guillemins -*

Le réseau de la région des «Trois frontières» connut un profond remaniement pendant la Première Guerre mondiale pour satisfaire les besoins stratégiques et économiques de l'occupant.

miques régionales provoquèrent finalement la disparition progressive de tout le trafic ferroviaire sur la ligne 39 au nord de Montzen où les derniers trains de voyageurs circulèrent en 1952; leur composition ne manquait pas de pittoresque: des locomotives à vapeur type 97 et des voitures hétéroclites de conception allemande, livrées à la Belgique après 1918, au titre de réparation de guerre. Le trafic des marchandises, confié à des locomotives à vapeur type 81 de la remise d'Herbesthal, n'y survécut pas longtemps. En 1957, les der-

Aachen : les nombreux habitants allemands du village belge frontalier d'Hergenrath, attirés à cet endroit par un marché immobilier plus intéressant, et qui ont gardé leurs activités professionnelles à Aachen. Cette initiative est en quelque sorte un retour aux sources, dans la mesure où le village d'Hergenrath disposa d'une gare jusqu'en 1957. Enfin, le forage d'un nouveau tunnel à Dolhain, encadré de tranchées couvertes, devrait permettre l'assainissement définitif de cette délicate zone longeant la Vesdre en surplomb : pour ce



▲ La gare de Moresnet



▲ La gare de Plombières

- dernier projet, permettant de relever la vitesse des trains de 40 à 100 km/h, un budget de huit millions est prévu de 2008 à 2010.

La modernisation de la ligne 24 - partie intégrante de l'artère de 162 kilomètres joignant le port d'Anvers à la frontière allemande, et actuellement électrifiée jusqu'à Montzen - se poursuit : les travaux de renouvellement du radier du tunnel de Veurs s'étendront jusque fin 2006 et coûteront trois millions d'euros. Mais l'initiative marquante est la toute récente décision d'Infrabel de lancer le chantier de l'électrification du chaînon manquant de huit kilomètres de long de la ligne 24 entre la sortie de Montzen et le tunnel frontalier de Botzelaer⁴.

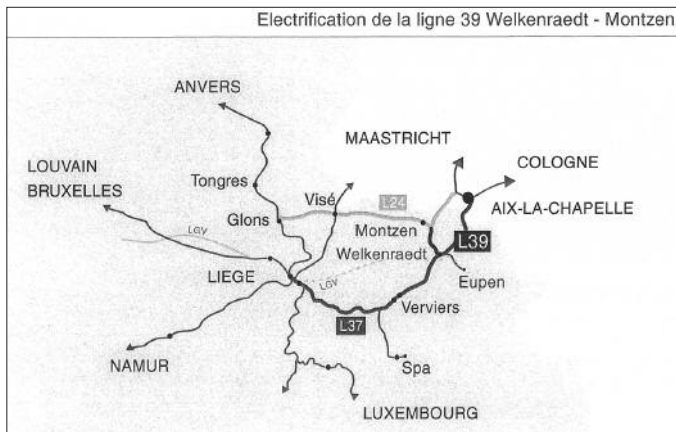
L'attractivité du réseau ferroviaire et des ports belges s'en trouvera considérablement renforcée, ce qui sera bénéfique pour l'économie belge en général.

Cette électrification, dont les travaux débiteront au second semestre 2007, représentera un investissement de trois millions d'euros. Dès octobre 2007, Infrabel réaménagera le faisceau de sortie de la gare de Montzen en direction de l'Allemagne. À partir de mars 2008, DB Netz, gestionnaire allemand de l'infrastructure ferroviaire, procédera aux travaux d'équipement électrique du tunnel frontalier de Botzelaer - qui possède la particularité de disposer d'une troisième voie mariée permettant aux chargements exceptionnels de disposer d'un gabarit de 5 mètres en hauteur

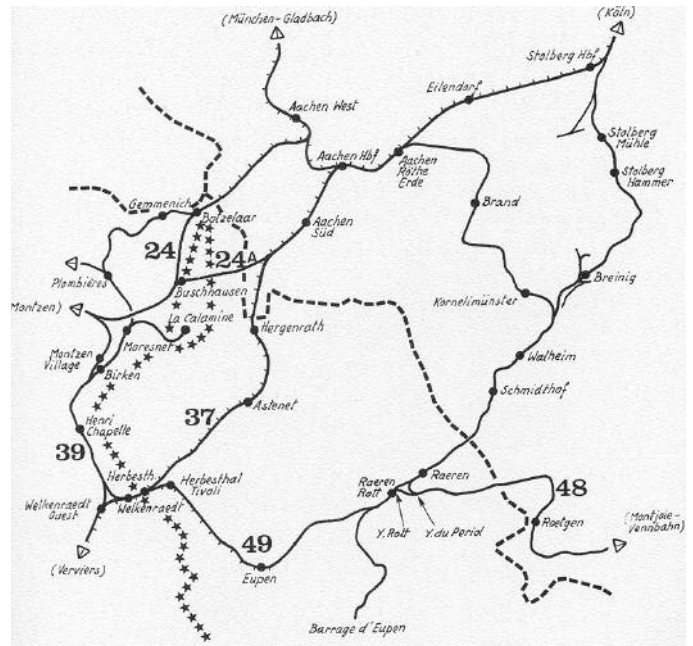
La modernisation et l'assainissement de la gare de Montzen sont à l'ordre du jour pour lui permettre d'affronter, dans les meilleures conditions, la globalisation des échanges commerciaux en Europe

Ce projet permettra de supprimer l'obligation actuelle de changer de locomotive en gare de Montzen. La puissance supplémentaire offerte par les locomotives électriques appelées à se multiplier sur cet axe permettra d'augmenter la vitesse commerciale de la ligne 24 et ainsi d'accélérer le transport de fret de et vers le port d'Anvers; d'augmenter aussi sensiblement la capacité de cet axe stratégique.

comme en largeur dans le souterrain - tandis qu'Infrabel équipera la portion de voie à l'air libre jusqu'à Montzen. La section de séparation entre la tension allemande de 15 kV 16,7 Hz (courant alternatif) et la tension belge de 3 000 volts (courant continu) sera aménagée au droit du viaduc de Moresnet. Les installations électriques seront ainsi opérationnelles pour le changement d'horaires de décembre 2008.



GRUPE SINCE



LE RAIL 19 JUIN 2006

Même si les dossiers ne sont pas liés, Infrabel a décidé, dans le même temps, d'investir dans la modernisation et l'assainissement de la gare de Montzen, en vue de la doter d'une infrastructure moderne et d'assurer ainsi son avenir. Infrabel est en effet confrontée, ces dernières années, à un double phénomène : les infrastructures de cette ancienne gare de triage - reconditionnées au début des années 1970 - montrent des signes de fatigue et nécessitent une modernisation lourde dans un avenir proche, tout en étant devenues surdimensionnées par rapport aux besoins réels, à la suite de l'ouverture des frontières en 1992 et à la multiplication corrélative - avant même tout projet d'électrification - du nombre de trains traversant la gare de Montzen sans arrêt.

C'est pourquoi Infrabel a décidé de simplifier l'infrastructure de Montzen, en supprimant une quinzaine de voies à présent peu utilisées, tout en modernisant en profondeur l'ensemble des voies subsistantes. Les trois cabines de signalisation de Montzen seront par ailleurs fusionnées en 2012 avec la cabine de Visé, qui bénéficiera d'une infrastructure entièrement modernisée.

En attendant, des travaux d'assainissement seront effectués afin de maintenir la capacité actuelle à Montzen jusqu'en 2008.

Ainsi modernisé et repensé, le réseau subsistant des chemins de fer des Trois frontières sera prêt à affronter la globalisation des échanges commerciaux dans une Europe en pleine mutation. ■

¹ - Cette localité porta le patronyme de «Bleyberg» jusqu'en 1919. À l'époque, les édiles locaux, mus sans doute par des motifs patriotiques, obtinrent, par un arrêté royal de 1919, le changement du nom de l'endroit. Ils purent ainsi abandonner le nom originel de la commune à consonance germanique et adoptèrent le patronyme « Plombières », sans doute par référence aux activités industrielles locales de l'époque.

² - De l'indépendance belge de 1830 jusqu'aux dispositions du Traité de Versailles de 1919, la frontière belgo-allemande passait entre le village belge de Welkenraedt et son homologue prussien d'Herbesthal, le long de la « rue Mitoyenne » joignant Henri-Chapelle à Eupen.

³ - Le «Dreiländerpunkt» était en fait - jusqu'en 1919 - le point de convergence des frontières de quatre États : les Pays-Bas, la Belgique, le territoire neutre de Moresnet et la Prusse. Aujourd'hui, c'est toujours le point de rencontre de la frontière néerlandais-belgo-allemande.

⁴ - La partie allemande de la ligne 24 entre le fronton germanique du tunnel de Botzelaar et la gare d'Aachen-West est électrifiée depuis 1968.