

EN MARGE D'UNE EXPOSITION À LA CALAMINE

MORESNET – LA CALAMINE (39 B): UNE DES PLUS COURTES LIGNES FERRÉES DE BELGIQUE

||| ||| ||| Roland Marganne

À son apogée au début du XX^e siècle, le réseau ferré belge était extrêmement maillé, au point de compter quelques très courtes lignes ferrées en impasse (moins de 5 km) où un trafic voyageurs et marchandises était organisé pour répondre à des impératifs de desserte locale. Trois d'entre elles sont encore exploitées aujourd'hui : la ligne 36 C, à Zaventem, longue de 3 km à l'origine ; la ligne 134 Mariembourg – Couvin (5,5 km) et la ligne 161 D, plus récente, Ottignies – Louvain-la-Neuve-Université (4,6 km). Les autres ont tout simplement disparu comme la ligne 39 B Moresnet – La Calamine, longue de 2,535 km précisément, qui eut la rare particularité de présenter un caractère international durant une cinquantaine d'années...

La création de cette ligne à voie unique entre Moresnet et La Calamine fut liée à la construction de la ligne 39, qui ne reliait pas Welkenraedt à Montzen comme aujourd'hui, mais à Moresnet, Plombières (dont l'ancien toponyme était « Bleyberg »), Gemmenich et Aix-la-Chapelle, en longeant la frontière belgoprussienne d'avant 1919. Cet ensemble ferroviaire avait pour objectif la desserte des ancestrales mines de plomb, zinc et pyrite de fer de la région.

Rémy Paquot, le directeur-gérant de la « Société Anonyme de Bleyberg et Montzen » qui exploitait les mines, obtint la concession de cet ensemble sous le nom de « Jonction Belge-Prussienne ». Il fit ouvrir le 7 décembre 1870 un premier tronçon de voie ferrée de

11 km entre Welkenraedt (gare frontière belge de l'époque), Moresnet et Bleyberg (futur « Plombières »), ligne qui fut prolongée sur 10 km vers Gemmenich, Botzelaer et Aachen-Templerbend le 29 juillet 1872.

Mais revenons à notre ligne 39B, cette courte antenne en impasse que le même concessionnaire ouvrit au trafic le 12 mars 1871 entre Moresnet et La Calamine. Elle desservait l'usine de la Vieille Montagne (« Altenberg » en allemand), implantée le long de la route Liège – Aix-la-Chapelle, au beau milieu du « Territoire Neutre de Moresnet ». Cet État indépendant et lilliputien (344 ha, 2500 habitants en 1850!) fut créé en 1815 aux confins des Pays-Bas, de la Prusse et de la future Belgique à la suite d'une contestation de frontières lors du Congrès de Vienne qui avait redessiné les limites des pays européens après l'aventure napoléonienne. Précisons que cet État, que l'on comparait à l'époque à Andorre ou à la Principauté de Monaco, fut finalement attribué à la Belgique en 1919, au même titre que les Cantons de l'Est (Eupen, Malmédy et Saint-Vith).

La ligne 39B ne manquait pas de pittoresque : elle se détachait de la ligne Welkenraedt – Gemmenich – Aix-la-Chapelle en gare de Moresnet, l'ancien nœud ferroviaire de la région, remplacé par la gare de Montzen après la Première Guerre mondiale. Après avoir franchi la Gueule dans sa vallée bucolique, elle franchissait la frontière internationale du Territoire de Moresnet pour aboutir, quelques centaines de mètres plus loin, en côte, le long de la route Liège - Aix-la-Chapelle, devant le bâtiment administratif de l'usine de la Vieille Montagne.

Les installations ferroviaires de La Calamine (dénommées à l'époque « Moresnet-Neutre ») réservaient quelques surprises. La gare-terminus de la ligne 39 B ne ressemblait à aucune autre : en fait, la direction de l'usine Vieille Montagne avait gracieusement prêté une petite maison attenante à ses locaux pour abriter les services de l'exploitation, le guichet et le logement du chef de gare. L'infrastructure, elle, était limitée à une voie principale et deux secondaires, l'une pour la remise en tête de la locomotive et l'autre pour le garage de quelques wagons. De plus, deux autres lignes ferrées desservait La Calamine : en face de la gare, de l'autre côté de la route, un miniréseau industriel à voie étroite était voué à la desserte des mines de zinc « Oskar » et « Mützhausen » tandis qu'au

© Collection P. Pastriels



▲ La gare de Moresnet a disparu, le viaduc existe toujours

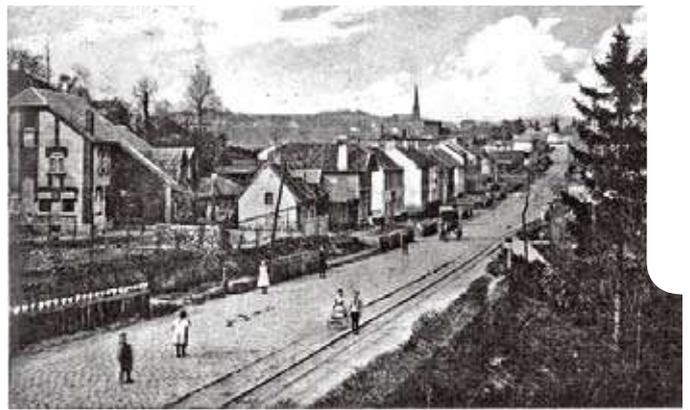
sommet de la côte, au cœur du village, mais en territoire prussien cette fois, se trouvait le terminus du tram électrique à écartement métrique en provenance d'Aix-la-Chapelle.

Dès leur ouverture au trafic, les lignes 39 et 39 B furent exploitées par le Chemin de fer de l'État belge pour le compte du concessionnaire. Sur la ligne Moresnet – La Calamine, seuls des convois de marchandises assez hétéroclites circulaient à l'origine : à l'arrivée, ils déposaient du charbon tandis qu'au départ, ils enlevaient les productions de la mine de zinc et de l'usine... mais aussi de la limonade fabriquée par une entreprise locale renommée qui exportait son produit jusqu'en Angleterre... Au passage, la ligne desservait encore trois entreprises raccordées : le commerce de fourrage Schyns, la carrière Klinkenberg et une scierie.

Après la Première Guerre mondiale, toute la région revint à la Belgique par les dispositions du traité de Versailles. L'État belge reprit la concession des lignes 39 et 39 B en 1925. C'est alors qu'un service de trains de voyageurs apparut sur notre courte ligne, le 29 mars 1925 précisément, afin de rencontrer les revendications des habitants de La Calamine qui souhaitaient disposer d'une liaison rapide avec la gare d'Herbesthal. Au lieu de créer la ligne de tram préconisée au niveau local, l'administration belge organisa une navette de trains de voyageurs entre La Calamine et Moresnet, en correspondance avec les trains Plombières - Herbesthal. La composition de ces convois (une petite dizaine par jour) - pour lesquels on avait aménagé en hâte un quai en cendrées au terminus de La Calamine - ne manquait pas de charme : une locomotive-tender à vapeur type 97 et deux ou trois voitures à voyageurs ex-Bavaroises attribuées à la Belgique à titre de réparation de guerre. Le trajet prenait tout de même une bonne dizaine de minutes sur une ligne où les trains roulaient à la vitesse d'un vélo : 20 km/h !

Après la Seconde Guerre mondiale, la ligne 39 B ne résista pas longtemps à la concurrence routière, à l'épuisement de la mine de zinc locale et à la fermeture progressive de l'usine de transformation des minerais. À la grande surprise des voyageurs et des responsables de l'usine de la Vieille Montagne, manifestement pris au dépourvu, elle fut mise hors service le 18 mai 1952, en même temps que la ligne 39, dans sa section située entre la sortie du tunnel de Botzelaer, Plombières, Moresnet et la bifurcation de Mühlbach. Quatre ans plus tard, les rails furent enlevés et ce qui restait de la ligne 39 prit l'orientation que nous lui connaissons à ce jour, pour relier les gares de Montzen et Welkenraedt.

Que reste-t-il de la ligne 39 B aujourd'hui ? Elle est devenue un chemin de grande randonnée aménagé sur son assiette le long de la Gueule. Toute trace des installations industrielles a disparu à La Calamine, à l'exception du bâtiment du siège administratif de la Vieille Montagne, le long de la route. Quant au tram d'Aix-la-Chapelle, il a été remplacé par des autobus.



▲ La Calamine, 1917



▲ Plan de la ligne 39B

© Roland Marganne

Cette courte ligne revit à présent grâce à un cheminot en poste à Montzen, Raymond Lenaerts. Avec l'aide d'André Knauf d'Eupen, il a monté une exposition au musée local. Ensemble ils ont rassemblé tous les témoignages encore disponibles sur les lignes 39 B et avoisinantes, de Gemmenich à Welkenraedt en passant par Montzen et Hergenrath : photos, plans, documents d'époque, coupures de presse, billets, képis, uniformes, outils de service, etc.

L'exposition est agrémentée d'un circuit de train miniature particulièrement évocateur pour les enfants des écoles de la région, qui défilent avec leurs instituteurs afin de goûter aux charmes du patrimoine local. ■■■

- « 39 B Calamine – Moresnet, En voiture »
Musée de la Vallée de la Gueule (Göhltauseum)
Rue Max (Maxstrasse) 9-11
4721 La Calamine / Kelmis.
Tél. : 087/65 75 04.

Jusqu'au 29 mars 2009, les mardi, mercredi et vendredi de 9 à 12h, le mercredi de 14 à 16h30, les samedis et dimanches de 14 à 18h. Entrée : 2,00 euros.