

HERGENRATH

|| || || | Roland Marganne



Du nouveau à l'est de la Belgique...
... un second point d'arrêt en Deutschsprachige
Gemeinschaft.

Le vendredi 18 avril dernier, en fin de matinée, l'automotrice n° 161 de la SNCB, spécialement affrétée pour l'occasion au départ de Welkenraedt, marquait l'arrêt à Hergenrath. Ses invités, des personnalités du monde politique et ferroviaire, inauguraient symboliquement un nouveau point d'arrêt, créé à quelques centaines de mètres de la frontière allemande, au bout du tracé belge de la ligne 37 Liège – Aix-la-Chapelle. « Recréé » devrions-nous écrire, car les trains de voyageurs avaient desservi ce village frontalier dès la fin du XIX^e siècle, sept décennies durant, grâce à des installations de gare assez singulières, marquées aussi par le fait qu'elles changèrent trois fois de nationalité en vingt-cinq ans.

AU TEMPS OÙ HERGENRATH ÉTAIT PRUSSIEN

Le village d'Hergenrath, dont l'existence est attestée pour la première fois en 1280, est partie intégrante du canton d'Eupen, qui fut attribué à la Prusse au Congrès de Vienne de 1815, après la dérouté des armées de Napoléon à Waterloo.

C'est donc sous régime prussien que le village fut traversé par la ligne de chemin de fer *Liège – Aix-la-Chapelle*, inaugurée de bout en bout en 1843.

Mais les trains ne s'y arrêtaient que le 1^{er} août 1884, quand une gare y fut ouverte à quelque sept cents mètres au nord du Hammerbrücke, ce viaduc de 285 mètres de long, lancé au-dessus de la vallée de la Gueule et dont l'aspect originel faisait penser à un aqueduc romain.

La gare d'Hergenrath, gérée par la compagnie de chemin de fer de l'époque, la « Königlich Preussische Staatsbahn », fut progressivement dotée d'un équipement assez complet, même si le bâtiment de gare resta de facture modeste. C'était un édifice de plan classique prussien – avec quatre travées – dessiné sur le modèle existant à Raeren et Rötgen, sur la Vennbahn voisine¹. Il était conçu pour abriter non seulement les services du chemin de fer, mais aussi les installations

1. La « Vennbahn » est la ligne n°48, qui reliait jadis Aix-la-Chapelle à Troisvierges ou Gerolstein, en passant par Raeren, Montjoie, Wévercé, Waimes et Saint-Vith.



© Roland Marganne

▲ IR q vers Aachen

▼ IR q vers Liège



© Roland Margenne

publiques de télégraphe et de téléphone : tout comme le chemin de fer, cette technologie naissante faisait partie, dans la mentalité de l'époque, des nouveaux moyens de communication.

Pour le trafic des voyageurs, outre les deux voies principales, on trouvait une voie de dépassement et de garage. Mais les quais définitifs, posés en 1896 en décalage d'une centaine de mètres par rapport à l'axe du bâtiment des voyageurs, étaient manifestement surdimensionnés par rapport à une population locale qui ne dépassait pas à l'époque un millier d'habitants. Cet équipement luxueux trahissait en fait la vocation militaire de l'endroit : il fallait pouvoir y décharger des troupes à l'époque où le II^e Reich de l'empereur Friedrich-Wilhelm II nourrissait des ambitions belliqueuses en Europe, qui finirent par se concrétiser en 1914 avec l'invasion de la Belgique notamment.

Pour le trafic des marchandises, les installations étaient assez étoffées, compte tenu des entreprises implantées à Hergenrath, pour qui le chemin de fer était le seul moyen rapide et fiable pour écouler leurs produits à une époque où le réseau routier était dans un état déplorable, et où le seul moyen de locomotion était le chariot tiré par des bœufs.

La gare assurait aussi le trafic des colis postaux, alimenté notamment par un singulier petit atelier dont l'activité consistait à « pointer les dés à coudre ».

Pour gérer tout cet ensemble, deux cabines de signalisation surélevées, baptisées à l'allemande « Hst » et « Hnt », avaient été construites.

HERGENRATH ET LE RATTACHEMENT DES « CANTONS DE L'EST » À LA BELGIQUE

À la suite de la défaite allemande lors de la Première Guerre mondiale, la Belgique obtint l'annexion des « kreis » d'Eupen et de Malmédy par les dispositions du Traité de Versailles de 1919.

Sur la ligne *Liège - Aix-la-Chapelle*, la frontière d'État fut reculée de quelque dix kilomètres vers l'est : la gare et les habitants d'Hergenrath changèrent ainsi une première fois de nationalité.

La gare d'Hergenrath fut dès lors gérée par les chemins de fer de l'État belge, puis par la SNCB dès sa création en 1926, tout en gardant ses particularités d'exploitation allemandes jusqu'à son électrification en 1966.



Dans cette région frontalière, la douane allemande, chassée d'Herbesthal, s'installa à Aachen Hauptbahnhof, tandis que son homologue belge prit ses quartiers en gare d'Herbesthal, désignée désormais comme gare d'arrêt des trains internationaux et terminus pour le trafic intérieur venant de Bruxelles et de Liège : il est vrai que ses vastes installations de remisage de rames et sa remise à locomotives en forme de rotonde s'y prêtaient tout particulièrement.

Néanmoins, la SNCB continua à mettre en ligne une petite dizaine de trains omnibus internationaux de proximité entre Herbesthal et Aachen Hbf, pour les besoins de la clientèle locale, avec arrêts à Astenet et Hergenrath. L'aménagement d'un poste de douane belge, sur le premier quai de la gare d'Hergenrath, fut bien sûr jugé nécessaire, vu la présence de la frontière toute proche sur cette courte relation. Les trains omnibus Aix-la-Chapelle – Herbesthal marquaient d'ailleurs un arrêt de 10 minutes à Hergenrath pour permettre leur visite par les douaniers.

La Seconde Guerre mondiale imposa un deuxième changement de nationalité à la gare d'Hergenrath et aux habitants de la région : les ordonnances d'Adolf Hitler du 18 mai 1940 avaient réannexé les Cantons de l'Est au III^e Reich. La gare fut alors exploitée par la « Deutsche Reichsbahn » et son personnel sommé de choisir entre le serment prêté à Adolf Hitler ou la perte de son emploi...

La fin du conflit provoqua un troisième et dernier changement de nationalité de la gare... et le retour des uniformes de la SNCB.

Pendant l'immédiat après-guerre, outre les trains militaires des armées alliées d'occupation, de rares trains internationaux Bruxelles – Cologne accessibles au public franchirent à nouveau la frontière belgo-allemande. Par contre, la SNCB limita définitivement à Hergenrath le service local des voyageurs en provenance d'Herbesthal. La desserte fut confiée aux petits autorails diesel « Brossel » type 551, qui offraient l'avantage de ne pas nécessiter de manœuvre de remise en tête en gare d'Hergenrath. Néanmoins, la hauteur des quais existants d'Hergenrath, hérités du régime prussien et incompatibles avec ces autorails, obligea la SNCB à aménager un court quai bas en cendrées bordant les voies jusqu'alors réservées au trafic des marchandises.

Cette modeste desserte des voyageurs ne résista pas à la vague de suppression du trafic omnibus par trains sur les lignes rurales belges : les autorails furent remplacés par des autobus le 2 juin 1957 entre Herbesthal et Hergenrath, tout comme d'ailleurs sur toutes les lignes du pays de Herve voisin.

L'avenir de la desserte des installations marchandises d'Hergenrath se posa à la même époque : les entreprises, dont le développement avait justifié la création de la gare à la fin du XIX^e siècle, fermaient leurs portes ou confiaient progressivement leur trafic à la route. La

SNCB simplifia les installations entre 1956 et 1961, même si un train de marchandises journalier de cabotage, originaire d'Herbesthal, continua à desservir la cour à marchandises d'Hergenrath jusqu'à sa fermeture en 1968 : il était tiré par une locomotive à vapeur type 98 de la remise d'Herbesthal, puis par une locomotive diesel série 84.

À l'époque, la ligne *Liège – Aix-la-Chapelle* était en cours de modernisation et d'électrification. Dans ce cadre, les deux cabines de signalisation d'Hergenrath furent fermées et remplacées par le block automatique. Une fois le bâtiment de gare démolé en 1976, il ne resta plus que les deux voies principales à Hergenrath, parcourues par les trains électriques directs Bruxelles – Cologne.

RENAISSANCE DU POINT D'ARRÊT D'HERGENRATH

En ce début du XXI^e siècle, les besoins de mobilité d'Hergenrath, localité faisant aujourd'hui partie de la commune de Kelmis (La Calamine) ont bien changé. Entre 1981 et 2003, la population de la région de Lontzen, Raeren, Plombières et Kelmis est passée de 29 000 à 34 500 personnes, dont un tiers d'origine étrangère, essentiellement des Allemands attirés par les conditions d'accès à la propriété en Belgique. Plusieurs riverains de la ligne de chemin de fer se déplacent quotidiennement en Allemagne, dans le cadre de leur travail ou de leurs études, notamment à Aix-la-Chapelle, distante de moins de 10 km de la frontière. L'offre ferroviaire concernant cette liaison était devenue quasiment inexistante, à moins de se déplacer par ses propres moyens jusqu'à la gare de Welkenraedt... un véritable non sens.

C'est fin 2002 que l'idée germa de recréer un point d'arrêt à Hergenrath. Au 15 décembre de cette année-là, la SNCB et la DB AG réorganisèrent les relations internationales entre la Belgique et l'Allemagne à la suite, notamment, de la mise en service de la ligne à grande vitesse *Louvain – Ans*. Les relations entre Bruxelles et Cologne sont désormais assurées conjointement par les TGV Thalys « BPKA » et des rames ICE 3 prolongées jusqu'à Francfort-sur-le-Main. Les relations « de proximité » entre Liège et Aix-la-Chapelle sont reprises par un nouveau service cadencé toutes les deux heures – avec renfort aux heures de pointe – baptisé « IR q » en Belgique et « Euregio Aixpress » en Allemagne ; il est assuré actuellement par des automotrices doubles classiques du parc SNCB, avec des arrêts à Angleur, Pepinster, Verviers-Central et Welkenraedt.

Ce dernier service était tout désigné pour desservir Hergenrath, à condition d'y reconstruire une infrastructure adaptée.

LES NOUVELLES INSTALLATIONS

L'infrastructure de la section de ligne *Hammerbrücke – frontière germano-belge*, longue de 1800 mètres, a fait l'objet d'une rénovation en profondeur à la fin des années 1990, en

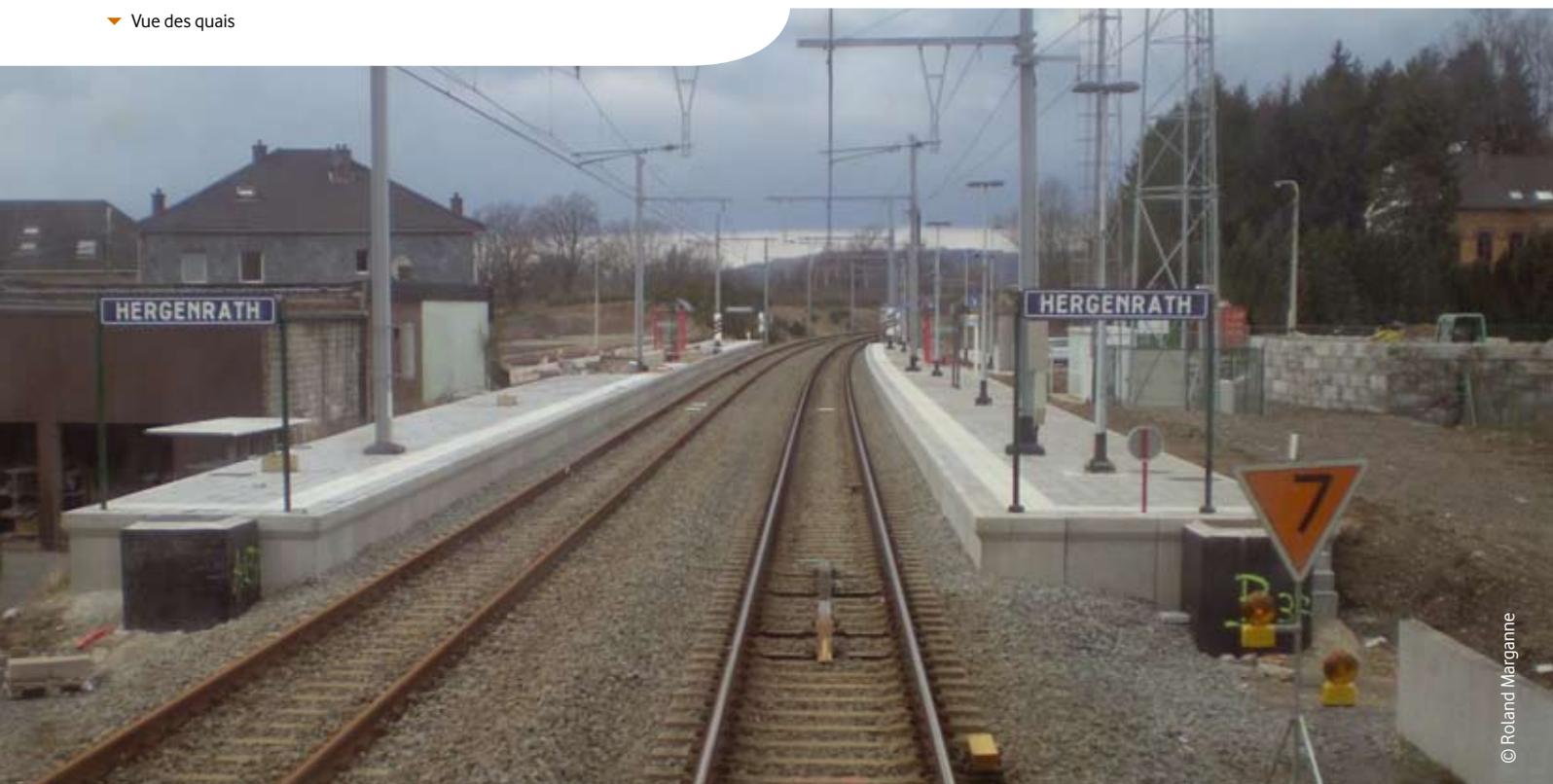
prolongement de la future ligne à grande vitesse n°3 *Chênée – Hammerbrücke*: renouvellement du viaduc, suppression de deux passages à niveau, construction d'une sous-station de traction, rénovation des voies. Sur le territoire allemand, entre la frontière et Aix-la-Chapelle, les travaux de mise à niveau sont toujours en cours: le saut-de-mouton permettant le changement de sens de circulation à Bildchen a disparu, tandis que le Bushtunnel vient d'être dédoublé par un nouvel ouvrage d'art.

Restait à ériger un nouveau point d'arrêt non gardé à Hergenrath. Infrabel et sa filiale TUC Rail ont fait procéder à partir d'octobre 2007 à la pose de deux quais de 130 mètres de long et de 55 cm de hauteur en moyenne le long des deux voies principales, sur le site des anciennes installations ferroviaires. Deux parkings, de 21 et 27 places, financés par la SNCB-Holding, ont également été aménagés de chaque côté des voies. Les deux quais comportent chacun un abri et trois sièges extérieurs, un équipement sonore permettant les annonces aux voyageurs, ainsi que l'éclairage de l'infrastructure. Enfin, des dalles de vigilance et de guidage ont été installées pour les personnes malvoyantes tandis que deux rampes ont été aménagées sur chaque quai afin de permettre à tous - y compris aux personnes à mobilité réduite ou aux voyageurs chargés de bagages - d'y accéder facilement.

D'après les études qui ont été menées, la SNCB espère attirer, en semaine, quelque 170 voyageurs journaliers à Hergenrath: 130 travailleurs et 40 étudiants, même si aucune connexion avec le réseau d'autobus du TEC n'est actuellement fonctionnelle. Un quart d'entre eux prendrait le train pour Welkenraedt, les trois autres quarts pour Aix-la-Chapelle; pour ces nouveaux voyageurs transfrontaliers, le train constituera un gain de temps précieux: Aix-la-Chapelle n'est plus qu'à dix minutes d'Hergenrath. Une tarification germano-belge adaptée a été instaurée à cette occasion, aussi bien pour les billets que pour les abonnements; elle donne aussi droit au libre parcours sur le réseau urbain des autobus d'Aix-la-Chapelle.

Quoiqu'un seul quai était opérationnel à l'époque, le point d'arrêt d'Hergenrath a déjà été ouvert au trafic au changement d'horaires du 9 décembre 2007. Onze paires de trains de voyageurs le desservent désormais en semaine, pour huit le week-end. Une « avant-première », en quelque sorte, prélude à l'inauguration du 18 avril dernier: elle dote la « Deutschsprachige Gemeinschaft » (Communauté de langue allemande) de Belgique d'un second point d'arrêt ferroviaire. Rouverte au trafic des voyageurs en 1984, dans le cadre de la création du plan « IC-IR », la gare d'Eupen, sa capitale, est déjà reliée, toutes les heures, à la capitale fédérale... et au Littoral par les trains de la relation IC A *Eupen - Ostende*. ■■■■

▼ Vue des quais



© Roland Merganne

