



COLLECTION P. PASTELIS

HISTORIQUE DE LA LIGNE INTERNATIONALE

LIEGE – COLOGNE

M. LAMBOU

En 1830 la Belgique devint un Etat indépendant. Très vite elle songea à se doter d'un réseau performant de voies de communications. C'est ainsi que la loi du 1^{er} mai 1834 prévoyait que la jeune nation belge serait dotée d'un réseau de chemins de fer reliant les villes et sites industriels les plus importants du pays. Cette décision royale était une primeur mondiale étant donné que la Belgique a prouvé par l'exécution de cette décision qu'il était dorénavant possible de construire et d'exploiter tout un réseau par des locomotives à vapeur et non seulement une liaison ferrée entre deux villes. La deuxième primeur mondiale de cette loi était que l'Etat lui-même construirait et exploiterait ces lignes au lieu d'une ou de plusieurs sociétés privées. C'est ainsi que l'inauguration du premier tronçon de ce réseau destiné au public, entre Bruxelles et Malines, le 5 mai 1835, fut une grande première sur le continent. Que nos ancêtres aient d'abord inauguré la liaison

Bruxelles-Malines est non seulement dû au fait que Bruxelles était la capitale et Malines, à cette époque, le centre du réseau projeté, mais aussi que cette ligne parcourait un relief non accidenté et qu'elle représentait le terrain idéal pour expérimenter ce nouveau moyen de transport. Compte tenu de cet avantage en basse Belgique, les lignes prévues dans cette première loi furent toutes construites en Flandre dès 1838. Liège ne sera atteinte qu'en 1842 et ceci, grâce à un plan incliné en deux tronçons rectilignes. La gare sera implantée dans les prairies de Fragnée, au pied même de la colline de Cointe. Le passage de la Meuse devait se situer à proximité de la gare des Guillemins pour que le rail puisse se faufiler dans la vallée de la Vesdre en évitant l'éperon formé par le bois du Sart-Tilman. Or, entre Chênée et le fleuve, s'étirait alors une large plaine dénommée «Campagne de Quinquempoix», déjà traversée par le canal du

Luxembourg, créé à l'initiative de Napoléon 1^{er}. Le tracé était donc tout trouvé : il fallait atteindre le Val-Benoît par une large courbe pour aborder le fleuve perpendiculairement à hauteur du Rivage-en-Pot (ou Rivage-en-Bac), hameau rural s'étendant de Fétinne à Kinkempois, et d'où partaient les bacs à fond plat vers Chaudfontaine. Les travaux de construction du pont du Val-Benoît, commencés en mars 1839, furent réceptionnés le 16 juillet 1842. En 1937, le pont fut démoli pour faire place à deux ouvrages métalliques à superstructures d'aspect robuste, mais le sort ne leur fut pas favorable puisqu'ils s'abîmèrent dans la Meuse le 31 août 1939 à la suite de l'explosion des mines posées dans les piles à l'aube de la «drôle de guerre». Après le conflit, ils furent remplacés par des ponts métalliques, sans superstructures.

Avant la construction de ce plan incliné et du pont de Val-Benoît, on parlait déjà, à Liège et à Cologne, des voies ferrées. Ainsi, en 1829, John Cockerill proposait à Guillaume 1^{er}, roi des Pays-Bas, d'introduire les chemins de fer dans notre pays. Dès 1831, un an après notre indépendance, les cercles industriels d'Aix et de Cologne revendiquaient la construction d'un «Eisernen Rhein» (autrement dit un «Rhin ferré») destiné à se raccorder au réseau belge en gestation, vers le port d'Anvers pour constituer une solution de rechange à la route fluviale, parfois aléatoire, vers les Pays-Bas.

Grâce à l'obstination de deux hommes d'affaires, Camphausen, de Cologne et Hansemann, d'Aix, un comité pour une voie ferrée de Cologne à Aix fut mis sur pied le 3 mars 1833. On fit appel au soutien financier de l'Etat, mais le roi Frédéric-Guillaume III y accorda aussi peu d'intérêt que pour le projet Rhin-Weser. Il prit toutefois la construction en considération le 5 décembre 1833 et accepta de garantir, au nom de l'Etat, les amortissements et intérêts du capital investi. Ensuite, le nombre d'actions souscrites début 1834 permit la préparation des travaux.

Le tracé définitif, adopté en 1837, avait été l'objet de polémiques entre les autorités d'Aix et d'Eupen. Ces dernières revendiquaient le passage par Eupen, Raeren et Stolberg, en évitant Aix-la-Chapelle. Les responsables de cette dernière ville entreprirent une campagne de protestations qui emporta finalement la décision.

Du côté allemand, la société privée Rheinische Eisenbahn Gesellschaft, concessionnaire de la ligne, connu dès 1840 des difficultés financières et, en fin de compte, les autorités belges acquirent 4 000 actions de cette société avec voix délibérative au conseil d'administration.

Finalement, le premier tronçon, long de 7 km, reliant Cologne à Müngersdorf, fut inauguré le 2 août 1839. Bien qu'il ne desservît alors aucun pôle important, son

L'inauguration de la première ligne internationale importante Anvers-Liège-Cologne eut lieu en octobre 1843 : les festivités durèrent six jours, en présence d'un aréopage de personnalités et de Leurs Majestés Léopold 1^{er} et Guillaume, prince régent.

succès populaire fut tel que, du 2 août au 31 octobre 1839 et au-delà de toutes prévisions, 50 300 voyageurs y furent transportés. Le tronçon Müngersdorf-Aix fut livré à la circulation le 6 septembre 1841. Au cours des quatre premiers mois, l'on compta quelque 110 280 voyageurs...

Les trois premières locomotives à vapeur, construites en Angleterre par Longridge & Co, furent suivies d'autres, d'origines anglaise et belge, et d'une locomotive de construction allemande livrée par la firme Dobb & Pönsgen.

En Belgique, la construction du dernier tronçon, entre Verviers et Aix-la-Chapelle, ne se fit pas sans difficulté. Comme pour le tronçon entre Liège et Verviers avec ses dix tunnels, il fallut construire neuf tunnels d'une longueur cumulée de 1 350 mètres et trois ponts importants afin d'éviter les méandres de la Vesdre jusqu'à Dolhain, ainsi qu'un tunnel et des plans inclinés de part et d'autre de Ronheide (Aix Sud) en territoire alors prussien.

Parmi ces nombreux ouvrages d'art, citons, en Belgique, le viaduc de Dolhain, long de quelque 200 mètres et haut de 18 mètres et, en Prusse, celui de Hergenrath-Hammersbrück, de 209 mètres de long et 40 mètres de haut.

Les rails belges et prussiens se raccordèrent sous le pont de la rue Mitoyenne, à Herbesthal. Et le point de passage de la frontière belgo-prussienne fut fixé dans deux gares : du côté belge, Welkenraedt et du côté

prussien, Herbesthal qui fut dotée plus tard d'un bâtiment monumental représentatif du style architectural allemand du 19^e siècle. Les deux gares, situées à quelques centaines de mètres l'une de l'autre étaient tout simplement séparées par un pont routier et frontalier surmontant les voies.

Une fois la liaison achevée, la première ligne importante internationale «Anvers-Liège-Cologne» fut inaugurée en

1843, il y a 150 ans. Les Etats belge et prussien avaient tenu à ce que l'inauguration revêtît un aspect majestueux, digne des efforts déployés pour la construction de la ligne. Les festivités durèrent six jours, en présence d'un aréopage de personnalités et de Leurs Majestés Léopold 1^{er} et Guillaume, prince régent, le futur Guillaume 1^{er}.



DOLHAIN, Le Viaduc du Chemin de fer.

COLLECTION P. PASTELIS



COLLECTION P. PASTIELS

Le 13 octobre 1843, les fêtes eurent lieu à Anvers et le 14 à Liège. Le 15 octobre 1843, cinq convois, le premier étant composé de 26 voitures, berlines et diligences, tirées par deux locomotives à vapeur, partirent de bon matin de Liège pour se rencontrer de part et d'autre du viaduc de la Gueule. Un élégant pavillon avait été dressé dans une prairie en contrebas pour accueillir les 2 500 invités. Après les toasts d'usage, le voyage se poursuivit jusqu'à Cologne «Zentralbahnhof» où eut lieu une débandade mémorable, certains invités ayant dû, dans la confusion que l'on imagine, attendre leurs bagages pendant trois heures. Mais un banquet somptueux arrosé à profusion de vieux vins du Rhin ravivota la compagnie. Les festivités se poursuivirent encore en Prusse les 16, 17 et 18 octobre 1843.

Une ère nouvelle commençait!

Mais à cette époque la société exploitante, la «Rheinische Eisenbahn Gesellschaft» n'avait sans doute pas encore envisagé la traversée du Rhin puisque la gare de tête de ligne avait été implantée au lieu-dit «Am Türmchen», parallèlement au fleuve, à plus ou moins un kilomètre de la future gare centrale actuelle. Le terminus sera rapproché du centre en 1859 jusqu'à la «Zentrale Personenzüge Station», juste entre le Rhin et le Dom.

Il faudra pourtant attendre le 3 octobre 1859, soit 16 ans, pour que le monumental pont du Dom vienne constituer le maillon ferré qui manquait dans la relation

Belgique-Allemagne. Et pourtant, dès 1847, les affiches annonçaient une liaison ferrée de la Belgique vers Berlin. Il n'y avait là aucune contradiction, car les Allemands, faute de pont, décidèrent de faire traverser les wagons à la nage, c'est-à-dire à l'aide de bacs transbordeurs.

Les formalités douanières communes pour les voyageurs entre la Belgique et la Prusse, s'effectuèrent à Herbesthal. Welkenraedt ne prit de l'importance qu'à partir de 1870, lors de l'ouverture de la ligne vers Plombières, prolongée ensuite, d'une part, vers Gemmenich et Aix Ouest en 1872, et, d'autre part, vers Aubel où elle rejoignait la ligne du plateau de Herve venant de Liège en 1895. A cet effet, une courbe à double voie, aujourd'hui disparue, permettait à certains trains de se diriger directement vers Plombières et la Prusse sans transiter par Aix Central. La gare implantée dans cette courbe était dénommée Welkenraedt Ouest. Dans l'immédiat après-guerre 1914-1918, les courants de trafic se modifièrent tellement que la courbe devint sans intérêt, entraînant la suppression de Welkenraedt Ouest et du passage à niveau coupant la rue de l'Eglise.

Après la Première Guerre mondiale l'attribution des cantons d'Eupen-Malmédy à la Belgique, par le traité de Versailles inclut les quelque

Les formalités douanières communes pour les voyageurs entre la Belgique et la Prusse s'effectuaient à Herbesthal.

12 kilomètres du tronçon Welkenraedt-Ronheide et les gares de Herbesthal, Astenet et Hergenrath dans le réseau belge. La gare de Herbesthal fut maintenue comme gare

frontière pour le service international voyageurs tandis qu'Astenet et Hergenrath assurèrent la visite douanière pour les voyageurs des trains omnibus, pendant quelques années.

Jusqu'en 1914, la visite douanière des marchandises avait lieu, en Belgique, à Verviers Ouest. Les wagons circulaient sous scellés entre les deux pays et étaient traités à Verviers. Le trafic s'accrut rapidement de telle sorte que les locaux de la douane devinrent insuffisants et, pendant des années, l'administration dut louer les caves des immeubles voisins pour entreposer les colis en attente de taxation...

Outre la gare de Herbesthal, le réseau belge hérita également de la remise à locomotives, tête de pont du trafic vers l'intérieur du pays d'une part et vers l'Allemagne d'autre part. Une gare de bifurcation supplémentaire fut ajoutée car, depuis le 1^{er} mars 1864,

Jusqu'en 1914, la visite douanière des marchandises avait lieu en Belgique, à Verviers Ouest; entre les deux pays, les wagons circulaient sous scellés.

la ville d'Eupen avait été reliée à Herbesthal.

La ligne «Liège - Aix-la-Chapelle» cumula les mésaventures au cours de la Seconde Guerre mondiale. En mai 1940, l'armée belge procéda, en se repliant, à la destruction des ouvrages d'art tandis qu'en septembre 1944, la

Wehrmacht, à son tour, détruisait les ouvrages réparés provisoirement. Une fois le trafic rétabli, la SNCB songea à l'électrification de ses lignes principales. Le tronçon «Liège - Verviers Central» fut officiellement électrifié le 17 mai 1966 tandis que le lendemain le train inaugural circulait à destination de Cologne.

La ligne est aujourd'hui réservée au trafic voyageurs et le plan IC/IR de 1984 a fait de la relation «Ostende - Bruxelles - Liège - Cologne» une liaison cadencée fort appréciée de la clientèle. □



COLLECTION P. PASTIELS