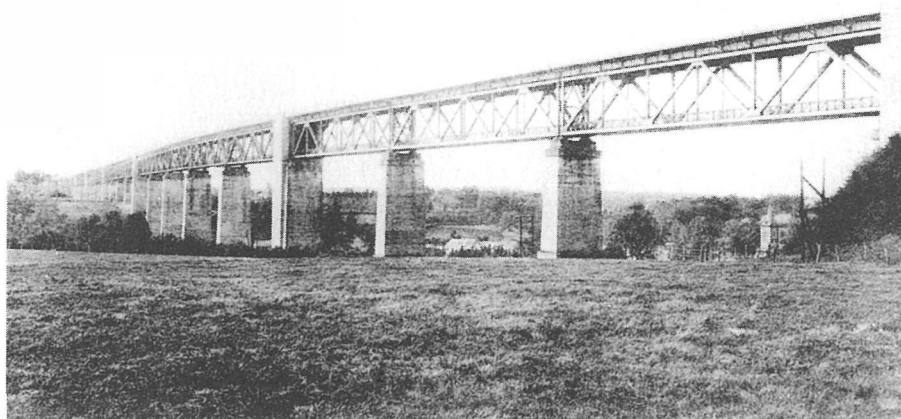


LES NŒUDS FERROVIAIRES DES TROIS FRONTIERES



Un réseau ferroviaire des plus denses

Albert STASSEN

Office du Tourisme de la Commune de Plombières(O.T.C.P)

A
2
4
7
1
7

SOMMAIRE Les nœuds ferroviaires des Trois Frontières Un réseau ferroviaire des plus denses

Avant Propos	p 2
Préambule : <i>Avant 1869</i>	p 4
Chapitre Premier 1869-1895 Première génération de lignes ferroviaires	
<i>Construction des axes Welkenraedt-Birken-Moresnet-Plombières-Gemmenich-Aix</i>	
<i>,Moresnet-La Calamine et Chênée-Battice Hombourg-Plombières</i>	p 4
-Construction de l'axe Welkenraedt-Moresnet-Plombières-Gemmenich(l. 39)	p 4
-Construction de l'axe Moresnet-La Calamine(39b)	p 4
-Construction de la ligne Chênée-Plombières (ligne 38)	p 6
-Conclusion : Plombières, centre minier devient un nœud ferroviaire	p 8
Chapitre 2 Les Gares de la première génération	p 9
-La gare de Plombières	p 9
-La gare de Moresnet	p 11
-La gare de Gemmenich	p 12
-La gare de Hombourg	p 13
Chapitre 3 De 1895 à 1919 Seconde génération de lignes ferroviaires	
<i>Construction de la ligne 24 et bifurcation de la ligne 38, de la 39 (39a) et 24a</i>	p 17
-Les projets belges successifs de liaison Anvers-Ruhr	p 17
-Les destructions au début de la première guerre mondiale	p 19
-Nécessité de voies nouvelles provoquée par l'enlèvement de la guerre	p 20
-La construction de la ligne Tongres-Aix est décidée par les Allemands	p 20
-Caractéristiques des plans	p 20
-Organisation des travaux	p 21
-Modification radicale du paysage	p 21
-La ligne en construction devient une zone militaire secrète	p 23
-Un travail de titan	p 23
-Un chantier cosmopolite avec de véritables villages de planches	p 23
-Les prisonniers russes : légende et réalité	p 24
-Les expropriations	p 24
-Le tunnel de la Gulpe entre Hombourg et Rémersdael	p 24
-Les Trois Ponts et la gare à 2 niveaux de Hindel	p 25
-La gare de Hindel	p 26
-La gare de Montzen	p 27
-La bifurcation dénommée « du Mühlbach » (ligne 39a)	p 28
-Le viaduc de Moresnet	p 28
-La halte de Boschhausen-Moresnet, son pont à deux niveaux ,ses abords	p 28
-La ligne 24a Boschhausen-Ronheide(Aix sud)	p 29
-La pose des voies de la ligne 24	p 29
-Signalisation	p 29
-L'inauguration de la ligne 24	p 31
-L'activité de la ligne sous occupation allemande(février 1917-nov 1918)	p 31
-Fin de l'occupation allemande	p 32

	-Conclusion du chapitre	p 32
Chapitre 4	L'entre-deux-guerres	p 33
	<i>L'apogée puis le déclin du réseau ferroviaire du pays des Trois Frontières</i>	p 33
	-Finalisation des travaux de la gare de Montzen et création de la Cité	p 33
	-Exploitation du réseau ferroviaire le plus dense du pays	p 34
	-Exploitation de la ligne 38	p 35
	-Exploitation de la Ligne 24	p 35
	-Exploitation de la ligne 39	p 35
	-Exploitation de la ligne 39b	p 38
	-Exploitation de la ligne 24a	p 38
	-Conclusion : le début des années 1920 : apogée de ce réseau le + dense	p 38
	-Le déclin ferroviaire s'amorce avec la crise des années trente	p 38
	-La gare de Montzen continue son expansion	p 39
Chapitre 5	La seconde guerre mondiale et ses destructions	p 39
	-Destruction du viaduc de Moresnet & réfection par les Allemands	p 39
	-Destruction et suppression du tunnel de la Laschet à Hombourg	p 40
	-Exploitation militaire allemande pendant le seconde guerre mondiale	p 40
	-Les cheminots pendant la seconde guerre	p 41
	-Le bombardement de la gare de Montzen par les Alliés le 28 avril 1944	p 41
	-Remise en état de la gare	p 43
	-Fin de l'annexion allemande et nouvelles destructions militaires	p 44
Chapitre 6	L'après-guerre : L'agonie du service voyageurs	p 46
	-La remise en état du viaduc de Moresnet(1944-1949)	p 46
	-Difficile relance de l'activité ferroviaire	p 49
	-19 mai 1952 : le glas sonne pour la ligne 39 entre Birken et Botzelaer, pour la ligne 39b Moresnet-La Calamine	
	et pour la ligne 38 entre Lachet(Homb) et Plombières	p 50
	-Un système expérimental sur la ligne 38	p 51
	-2 juin 1957 : second coup de massue fin du service voyageurs sur la ligne 24 Visé-Montzen, sur la ligne 39 Montzen-Welkenraedt et la ligne 38	p 51
	-30 août 1962 . Fin du service marchandises sur la L 38 Battice-Montzen	p 52
	-Démontage des voies hors service depuis 1952	p 52
	-Rachat des anciennes lignes désaffectées par les communes	p 53
	-La ligne 24 se modernise. Apparition de la traction électrique	p 53
	-Fin de la ligne 24a Boschhausen-Ronheide	p 54
	-Modernisation de la gare de Montzen qui devient pôle de communication et électrification de la ligne Visé-Montzen	p 55
	-Suppression des gares frontières et perte du statut de gare de triage	p 57
	-Réfection du tunnel de Botzelaer	p 59

Chapitre 7	Les défis actuels du réseau ferroviaire et « ex-ferroviaire » au pays des Trois Frontières	p 60
A Le réseau ferroviaire marchandises		p 60
	-La ligne 24 et la concurrence de l'Ijzerenrijn	p 60
	-Rénovation indispensable du viaduc de Moresnet	p 61
	-Nécessaire amélioration et électrification de la L 30 Montzen-Welkenraedt	p 62
	-Électrification de Montzen-Botzelaer	p 62
	-Conclusion de la partie ferroviaire	p 63
B Le réseau « ex-ferroviaire », le RAVeL, atout touristique unique		p 63
	-Les précurseurs	p 63
	-La ligne 38, de la bif. de la L24 à Hombourg vers Merckhof et –Battice-	p 63
	-Le RAVeL	p 65
	-Le projet de musée du chemin de fer à l'ancienne gare de Hombourg	p 66
	-Conclusion sur le RAVeL	p 67
Conclusion générale		p 68
Notes		p 68
Sommaire		p 78

BREF HISTORIQUE DES LIGNES FERROVIAIRES DES TROIS FRONTIÈRES
(dans l'ordre chronologique de leur construction)

LIGNE 39 (section Welkenraedt-Henri-Chapelle-Birken-Moresnet-Plombières-Gemmenich Aix)

Construction : section Welk.Plomb. 1870, Plomb-Aix 1872(avec viaduc à Plombières et tunnel à Botzelaer (870m)
Gares à Henri Chapelle, Moresnet et Plombières puis (1886) à Gemmenich. Halte à Birken
Fin du service des trains : 1952 '1945 pour la section Gemmenich-Botzelaer)
Démontage de la ligneGemmenich-Plombières : 1957, Moresnet-Birken : 1959
Transfert dans le RAVeL : 1998

LIGNE 39 B (section Moresnet-La Calamine)

Construction : 1871
Gares à Moresnet et La Calamine (avec service voyageurs seulement à partir de 1920)
Fin du service des trains : 1950
Démontage de la ligne : 1955
Transfert dans le RAVeL : 1998

LIGNE 38 (section Aubel-Hombourg-Plombières)

Construction : 2/10/1895. Avec tunnel à Hombourg-Laschet (137m)
Gares à Hombourg et Plombières / Haltes Cheval Blanc et Merckhof
Fin du service des trains voyageurs : 1952 vers Plombières, 2/6/1957 pour Hombourg, Hindel et Montzen
Fin du service marchandise sur la même section 30/8/1962
Démontage de la ligne section Hombourg-Plombières :1957
Section Hombourg-Aubel Battice : 1989
Maintien des voies entre Hombourg et bifurcation Hindel en 1989
Restauration de la voie entre Hombourg et bifurcation Hindel en 1998
Transfert dans le RAVeL en 1991 , confirmé en 1998 (ensemble de la ligne)

LIGNE 24 (section Tongres-Visé-Hombourg-Montzen-Moresnet-Gemmenich Botzelaer.

Construction : 1915-1917 avec tunnel de la Gulpe (795 m à Hombourg et viaduc de Moresnet(1107m)
Gare: à Montzen, Halte à Botzelaer et Hindel bas (et transfert de la halte de Cheval Blanc à Hindel Haut)
Gare frontière de formation marchandises à Montzen jusque 1986.
Electrification en 1983 de la section Visé Montzen.
Fin du service voyageur : 2/6/1957 . Service marchandises toujours actif

LIGNE 39 a (section Montzen-gare-Birken)

Construction : 1915-1917
Toujours en activité (réduite)(non électrifiée)

LIGNE 24 a (section Boschhausen-Bildchen Ronheide(à la ligne 37)

Construction : 1915 1917.
Très utilisée entre 1962 et 1966 (dédoublment de la 37 pendant son électrification
Désaffectée en 1968 puis progressivement remblayée (notamment d'immondices)
Connut un projet de réactivation en 1984 pour un train voyageur Anvers-Allemagne
Disparue dans la végétation à ce jour sans chemin « RAVeL »

BIFURCATION LIGNE 38 à 24 entre Laschet et Hindel à Hombourg (500m)(site des Trois Ponts)

Construction : 1915-1917
Cessation du service des trains 1/6 1957.
Electrification à deux voies de la section Hindel-Trois Ponts en 1972 Démantèlement d'une des deux voies en 1990
Maintien des rails en 1989 lors du démantèlement de la ligne 38 et restauration des rails en 1998(voie privée de M.
W. Ley sur domaine SNCB)
La section tunnel de Laschet-PN de Laschet fait partie du RAVeL.