



DISTRICT SUD - EST - DIVISION MARKETING ET VENTES
REPRESENTATION COMMERCIALE REGIONALE DE LIEGE

Boulevard de la Sauvenière n° 87 - 4000 LIEGE Tél.: 041/23-22-85

LA VENNBAHN

TRAIN SPECIAL

1ère PARTIE - LES ORIGINES DE LA LIGNE

Dès 1850, les régions d'Eupen, Malmédy, Montjoie et Saint-Vith, souhaitaient être desservies par chemins de fer car, à l'époque, ce moyen de transport révolutionnaire s'assimilait à un espoir de prospérité économique et sociale.

En 1873, la population concernée décidait de se battre pour obtenir la desserte ferroviaire de ces régions et, de ce fait, exerçait une pression soutenue sur le gouvernement allemand (prussien) pour obtenir satisfaction.

Toutefois, une desserte ferroviaire de ces régions ne pouvait se concevoir qu'à partir du moment où une jonction avec un réseau existant était concevable.

Dès lors, la population locale, qui avait constitué un comité pour la représenter, se tourna, vers l'Allemagne qui était en train (sans jeu de mots) d'établir une relation ferroviaire entre Gerolstein et Prüm.

Un prolongement de cette ligne vers Malmédy et Saint-Vith pouvait donc s'envisager sans rencontrer de problèmes insurmontables (techniques et intérêts commerciaux).

Le 15.05.1882, l'Etat prussien marquait son accord pour établir une voie ferrée de Prüm à Aix-la-Chapelle via Montjoie avec extension prévue vers Malmédy.

Le 30.06.1885, une voie ferrée était ouverte de Aix-la-Chapelle à Montjoie via Raeren, le 01.12.1885, de Montjoie à Malmédy via Waismes et le 28.11.1887, de Waismes à Saint-Vith.

Enfin, toujours en 1887, une section de Bleialf à Prüm.

La population voyait tous ses efforts se concrétiser le 01.10.1888 par la mise en exploitation du tronçon Saint-Vith - Bleialf.

La Vennbahn existe mais en voie unique.

Le 04.11.1889, une antenne Lommersweiler - Trois-Vierges est créée.

Le 08.05.1909, la Vennbahn est établie en double voie.

C'est, dès cette année, qu'une réelle intensification du trafic marchandises et voyageurs est constatée.

2ème PARTIE - EVOLUTION HISTORIQUE

Après la première guerre mondiale, l'Allemagne, vaincue, signe le Traité de Versailles le 28.06.1919.

De ce traité, il ressort que la Belgique est cessionnaire à titre définitif des territoires de Moresnet, Eupen, Malmédy et Saint-Vith, appelés actuellement les Cantons de l'Est.

Dès lors, la structure ferroviaire implantée dans les Cantons de l'Est est attribuée aux Chemins de Fer de l'Etat Belge à l'exception du tronçon Raeren - Kalterherberg qui fit l'objet de difficultés juridiques internationales et qui aujourd'hui est propriété de la SNCB (SNCB créée en 1926, anciennement Chemins de Fer de l'Etat Belge) pour ce qui est de l'assiette de la voie alors que certaines parties de cette assiette se trouvent en territoire allemand et notamment à Rötgen, Lammersdorf, Conzen, Montjoie et Kalterherberg. Cette situation exceptionnelle a provoqué l'établissement de règlements d'exploitation particuliers tant au point de vue ferroviaire que douanier et postal.

3ème PARTIE - SITUATION ACTUELLE

Pendant la seconde guerre mondiale, d'innombrables destructions ont provoqué l'arrêt de l'exploitation de la Vennbahn sur toute sa longueur.

Seule une exploitation de trafic marchandises existe encore et notamment pour la desserte du camp militaire d'Elsenborn.

La mise en circulation d'un train spécial voyageurs comme celui dans lequel vous vous trouvez fait l'objet de dérogations et de conditions de circulation tout à fait spéciales et ne peut, en tout cas, se concevoir que pour des trains à vocation touristique car il n'est plus techniquement possible d'autoriser une circulation à vitesse commerciale (de 90 à 160 km/h sur les lignes SNCB).

Cependant, la SNCB peut encore, à ce jour, organiser des circulations de trains voyageurs spéciaux (min. + 100 voyageurs) pour le compte de tiers.

Si cela vous intéressait, demandez nos conditions auprès de notre Représentation Commerciale Régionale de Liège, Bd. de la Sauvenière, 87 à 4000 Liège - Tél. 041/23.22.85.