

### Historique de la ligne 48 (Vennbahn).

D'une longueur de 122km, cette ligne reliait Aix-la-Chapelle à Saint-Vith et au-delà le Grand-Duché de Luxembourg.

La concession de la ligne date du 18 mai 1882 visait avant tout au trafic de marchandise lourd entre le bassin minier d'Aix-la-Chapelle (charbon) et les bassins miniers de Lorraine et du Grand-Duché de Luxembourg (minerais de fer). Mais les raisons militaires furent également déterminantes dans cette région située à l'époque aux confins de la Prusse et de la Belgique.

Les vicissitudes liées à cette situation particulière (Guerre franco-allemande de 1870, Traité de Versailles et les deux guerres 14-18 et 40-45) ne manquèrent pas d'affecter son histoire. Et l'une de ses particularité, et non des moindres, est que son tracé devienne territoire belge au sein même du territoire allemand entre Raeren et Kalterherberg, statut « extraterritorial » qui subsiste encore aujourd'hui.

Cette ligne constituait aussi la véritable épine dorsale d'un réseau ayant des ramifications vers Eupen (L49), Trois-Ponts (L45), Jünkerath (L45A), Vielsalm (L47A), Gouvy et au-delà Bastogne (L163), Reuland et Ulflingen (L47) et enfin Prüm (L46).

Elle fut ouverte par tronçons :

- 01.07.1885 : Aix la Chapelle – Raeren – Montjoie.
- 01.12.1885 : Montjoie – Waismes et au-delà Malmédy (L45).
- 28.11.1887 :Waismes – Saint Vith.

Et progressivement mise à double voie en raison de l'intense trafic de minerais et charbon.

Mais dès le 31.12.1931, la fin de ce trafic minier entraîne le démontage de la seconde voie. La guerre de 40-45 causa d'énormes dégâts (en particulier dynamitage des ponts et viaducs), mais du 17 janvier au 22 février 1945, les américains remettent la voie et les gares en état et en service.

Le trafic voyageur sera ensuite très rapidement supprimé, dès le 18 mai 1952 entre Kalterherberg et Nidrum (Weywertz), le 1<sup>er</sup> juin 1954 entre Saint-Vith et Waismes. Le trafic marchandises et militaire subsistera sporadiquement et selon les tronçons jusqu'en 1989.

Une nouvelle chance de survie se concrétise le 2 juin 1990 par la réouverture touristique de la ligne par l'asbl « Vennbahn » dont la déconfiture financière entraînera la fin de cette aventure le 16 décembre 2001. La fin officielle du peu de trafic marchandise et militaire subsistant intervient le 1<sup>er</sup> janvier 2001, suivie dans la foulée par le démontage des voies.

Mais très rapidement, elle retrouvera une seconde jeunesse sous forme d'un pré-RAVeL, puis d'un RAVeL de 71 km (125 km avec ses diverses connexions) dont le point d'orgue en fut l'inauguration du tronçon Waismes – Saint-Vith le 8 juillet 2016.

Référence bibliographique : « Hommage à la Vennbahn. Michael Heinzl, Klaus-Dieter Klauser, Roland Marganne.2013. ».