

## 19-GOEDANGE

### **Réalisation du dernier tronçon de la Vennbahn : réticences**

Au départ de Lengeler, la Vennbahn passe par un tunnel d'une longueur de 790 mètres en direction de Wilwerdange au Luxembourg. Le 4 novembre 1889, le premier train traversa le tunnel lors de l'inauguration de la jonction de Saint-Vith vers Troisvierges. Alors qu'au nord la nouvelle ligne fut accueillie avec enthousiasme, on était plutôt réservé face au dernier tronçon, du côté luxembourgeois. Dans l'édition du 5 novembre 1889 du journal *Kreisblatt für den Kreis Malmedy*, on pouvait lire : « Sur le territoire du Luxembourg, en fait, le tronçon n'est pas encore comme il devrait être, il y a encore beaucoup à faire jusqu'à ce qu'il soit terminé. » La raison de ce retard aurait tenu à la réticence des milieux économiques luxembourgeois face à ce nouveau moyen de transport dont seuls tiraient profit l'industrie allemande et le Deutscher Zollverein (union douanière allemande). Au Luxembourg, les travaux de construction sur le dernier tronçon de la Vennbahn, d'une longueur de 5,2 kilomètres, commencèrent au printemps 1887. En septembre 1888, le percement du tunnel était achevé. Il s'agissait du plus long tunnel de la Vennbahn. Le chantier occupait non seulement des Polonais, mais aussi des Italiens, très demandés pour de nombreux projets ferroviaires, au XIXe siècle, en tant que spécialistes expérimentés dans les travaux ferroviaires et la construction de tunnels. Ils étaient logés non loin du chantier, au lieu-dit « Trois Baraques », qui comportait des logements assez sommaires. Ils passaient leur rare temps libre à jouer aux cartes et boire de l'eau-de-vie dans un local qui ressemblait également à une baraque. Ce local appartenait à un certain Knauf qui, après avoir remis son exploitation à Huldange, trouva ici, « en haut au carrefour », un endroit plus propice.

### **Dans le tunnel, les lampes devaient brûler en permanence**

Dans le local qu'on appelait « *Pétrolbud* », « local à pétrole », non loin du remblai de chemin de fer, l'employé chargé de l'entretien des lampes du tunnel gérait le combustible destiné aux 90 lampes qui brûlaient jour et nuit dans le tunnel. Faire en sorte que ces lampes ne s'éteignent jamais était un travail fatigant et malsain. L'employé chargé de cette tâche, M. Knauf, dut prendre sa pension à 45 ans. Les gaz dégagés par le charbon et la combustion avaient gravement détérioré sa santé. Après le passage d'un train, il fallait jusqu'à un quart d'heure pour que les gaz s'échappent, notamment si le train venant de la vallée de l'Ulf était tiré par deux locomotives. Lorsque le garde-barrière arpentait le tronçon pour contrôler les installations ferroviaires, il devait s'inscrire dans le registre du tronçon afin de signaler sa présence.

### **Le tunnel de la zone frontalière, un chemin tentant, mais dangereux pour les contrebandiers**

Le tunnel de la région frontalière était en fait implanté uniquement sur le territoire luxembourgeois, car il se termine 100 mètres avant la frontière belge. Mais ce détail est plutôt d'ordre secondaire pour la zone frontalière du haut plateau de l'Oesling. On rapporte que seuls les gens de l'endroit, les gendarmes des frontières et les contrebandiers savaient s'ils se trouvaient déjà en Belgique ou s'ils étaient encore sur le territoire luxembourgeois. À cet endroit, la contrebande existait déjà avant et après la Première Guerre mondiale. Le tunnel qui reliait Lengeler et Wilwerdange était un chemin de prédilection des contrebandiers. Par exemple, ils ont passé plus d'une fois la frontière à pied avec du bétail. On conçoit que ce n'était pas sans risques. Un jour, un train a foncé dans un troupeau.

### **Le déclin de la Vennbahn - Des verres et de la vaisselle qui s'entrechoquent**

À l'ouverture du tronçon Saint-Vith – Troisvierges en 1889, la Vennbahn devint une des plus importantes voies de transport reliant les régions riches en minerais du Luxembourg au bassin houiller d'Aix-la-Chapelle et aux haut-fourneaux du bassin de la Ruhr. À l'âge d'or de cette liaison, 30 à 40 trains à vapeur traversaient l'idyllique vallée de l'Ulf. Au début des années soixante, ce n'était plus qu'un seul train par semaine. André Kleis, aujourd'hui agriculteur à Lengeler, raconte que chaque passage à l'auberge située au-dessus du tunnel, non loin de son village natal, lui a laissé un souvenir d'enfance particulier : chaque fois que les trains à vapeur entraient dans le tunnel, les verres posés sur le comptoir commençaient à s'entrechoquer, de même que la vaisselle dans la

cuisine. Les parents percevaient cela tout différemment : les trains ne faisaient plus un bruit de tonnerre, le bruit assourdi de la vapeur crachée par les locomotives annonçait la fin de l'époque de la Vennbahn.

### **Un bout de voie de chemin de fer ensorcelé, un bout d'histoire classé**

Ces dernières dizaines d'années, on a de moins en moins demandé si le tunnel existait encore (« *Gëtt et den Tunnel nach ?* »). Plus d'un habitant du nord du Luxembourg en aurait presque oublié l'existence. Dans un article de 1961 (*Zug in den letzten Zügen*, les derniers souffles du train), Paul Aschmann parle d'une excursion vers le tunnel de la Vennbahn à une époque où ne circulaient plus que peu de trains : « De la petite maison part un chemin qui traverse le fourré, débouche sur un escalier vermoulu, recouvert de mousse et glissant, le long duquel une rampe tout aussi rongée par les vers file vers le bas. Subitement, nous avons à nos pieds les rails reluisants qui passent entre des murs renforcés par des voûtes, d'abord en ligne droite, fuyant au loin, puis se perdent entre les pierres et les buissons dans une courbe à gauche. » Aujourd'hui, cette voie de chemin de fer a été dégagée pour les cyclistes, les traverses ont été retirées en 1983. En 1985, la vente du tronçon a été autorisée. Le nouveau propriétaire a inondé une partie pour y aménager une série de neuf étangs piscicoles. Cette eau dormante symbolise non seulement la fin d'un tronçon de la Vennbahn, mais aussi la fin d'une période de l'histoire. L'entrée et la sortie du tunnel furent fermées après le démontage des voies. Selon Jean Stephany, un cycliste passionné de chemin de fer et de voies ferrées d'Erpeldange, « c'est ainsi qu'au fil du temps une galerie presque ensorcelée s'est créée à l'extrême nord du pays ».

### **La maison du garde-barrière autrefois**

Le garde-barrière devait être sur place en permanence pour assurer une circulation ferroviaire sans accroc. Cette condition impliquait un niveau d'autarcie élevé. Il avait donc besoin de locaux d'habitation et de service. Le propriétaire actuel de la maison du garde-barrière située sur la route entre Troisvierges et Huldange raconte que le garde-barrière vivait et travaillait dans deux bâtiments : une maison d'habitation et un appentis. Le rez-de-chaussée de la maison comportait une salle de séjour et une cuisine, le premier étage offrait deux chambres à coucher communicantes pour la famille souvent nombreuse du garde-barrière. Une partie de la maison avait une cave ; à côté d'une pièce de rangement, il y avait également un four. Le matériau de construction utilisé consistait en moellons de la région. Seul le grès utilisé pour les encadrements des fenêtres de la façade provenait d'une exploitation plus éloignée. Chaque garde-barrière avait une chèvre, souvent aussi une vache. L'étable se trouvait dans l'appentis que le garde-barrière utilisait également comme pièce de rangement. Au début, l'étable se trouvait même dans la maison. La zone d'entrée, au rez-de-chaussée, était orientée vers l'ouest, comme l'étable, tandis que la pièce de séjour et la cuisine étaient orientées vers le nord-est. Le pont et la voie de chemin de fer en contrebas étaient ainsi bien visibles.

### **La « nouvelle » maison du garde-barrière : préserver l'ancien tout en s'adaptant à la modernité**

Aujourd'hui, il est prévu de donner une nouvelle affectation à la maison du garde-barrière : elle accueillera la famille et les connaissances du propriétaire actuel qui viendront y séjourner. Au rez-de-chaussée, elle offrira un vestibule, une salle de séjour, une cuisine et une salle de bains. À l'étage se trouveront les chambres à coucher. L'ancienne étable de la chèvre deviendra une remise et un espace destiné à l'entreposage de pellets. L'architecte Pol Holweck est circonspect lorsqu'il prévoit de nouveaux éléments. En effet, il s'agit de préserver « l'ancien » en majeure partie. Par exemple, le revêtement de sol restera en place et peut même « avoir l'air un peu abîmé ». Les seuls éléments nouveaux dans le cadre d'une « adaptation contemporaine » consisteront, d'une part, dans la mise en place d'une grande fenêtre vitrée du côté ouest de la maison et, d'autre part, dans le remplacement du toit en tuiles par un toit en zinc avec, bien évidemment, des panneaux photovoltaïques.

### **Protection de la nature et vélotourisme : le tunnel est la cible de deux impératifs conflictuels**

Aujourd'hui, il faut respecter des exigences strictes en matière de protection des espèces et de la nature. L'atteinte aux habitats et biotopes doit être minimale. Telle est la raison des restrictions à l'utilisation du tunnel de Lengeler par les cyclistes. Un an avant de terminer le chemin cyclable de la Vennbahn, on a découvert dans le tunnel une colonie d'environ 300 chauves-souris. Parmi les neuf espèces différentes figure le murin des marais, dont l'existence au Luxembourg est attestée pour la première fois. En hiver, les chauves-souris protégées hibernent dans le tunnel. Le tunnel est ainsi fermé aux cyclistes de début novembre à fin avril. Mais le chemin entre Huldange et Lengeler est cyclable toute l'année en tant que solution de remplacement. Jean Stephany se souvient de ce que racontait son père qui travaillait aux Chemins de Fer : le matin, sur ce chemin, il pouvait observer à son aise des chevreuils dans les prés et les bois. Il résume en ces termes : « Les amis de la nature constatent, une fois de plus, que l'extrême nord du pays est surtout un paysage. Il est symptomatique de notre époque trépidante qu'il faille lui faire quelque peu violence pour le redécouvrir. » Ici et aujourd'hui, cet itinéraire traverse une zone protégée Natura 2000.