

## **4-ROETGEN**

### **L'Avant-Pays Fagnard et Roetgen, « la porte de l'Eifel »**

De vastes prairies harmonieusement vallonnées confèrent à l'Avant-Pays Fagnard un caractère doux. Ici, l'élevage de bétail et l'économie laitière ont une longue tradition. Le paysage change toutefois lorsqu'on monte vers les Hautes Fagnes. Cet espace naturel est aride. Il ne se prête guère à l'agriculture, mais, contrastant avec le riant Avant-Pays Fagnard aux alentours de Roetgen, il ne manque pas d'attrait pour les randonneurs qui trouveront des informations sur le parc national au point de ralliement. L'Avant-Pays Fagnard est situé entre le bassin du Bas-Rhin et l'Eifel, un massif de moyenne altitude caractéristique de l'Allemagne. Il est délimité par la Moselle au sud, par le Rhin à l'est et par la ligne Aix-la-Chapelle – Düren – Bonn au nord. À l'ouest, là où il se prolonge en Belgique et au Luxembourg pour y rejoindre les Ardennes et le plateau de l'Oesling, les limites sont moins claires. Mais l'Eifel s'étend également sur deux Länder, La Rhénanie-Palatinat et la Rhénanie du Nord-Westphalie. Il convient de ne pas confondre Roetgen, la « porte de l'Eifel », et les portails du parc national de l'Eifel. Les portails du parc national proches de la Vennbahn sont ceux de Simmerath-Rurberg et de Montjoie-Höfen.

### **À la découverte du seuil d'un massif de moyenne altitude grâce à la Vennbahn**

L'Eifel et les Ardennes s'élèvent sur le seuil du Mittelgebirge, un massif de moyenne altitude situé en Allemagne ou en Europe centrale. Ce seuil s'élève progressivement depuis le sud de la basse plaine d'Allemagne du Nord. Le contraste suivant illustre symboliquement les différences topographiques de cette zone : d'une part, Himmelsleiter, un impressionnant tronçon de route qui mène les automobilistes directement à Roetgen en coupant l'Avant-Pays Fagnard, et, d'autre part, la Vennbahn, qui, après avoir quitté la vallée au fond vallonné qui entoure la ville européenne d'Aix-la-Chapelle, gravit la région en serpentant en larges courbes douces. Alors que le tronçon Himmelsleiter présente des pentes de 10 % et comporte parfois trois bandes de circulation rapide, la Vennbahn offre des pentes douces. Sa pente la plus forte atteint 1,7 % entre Roetgen et Lammersdorf. Aujourd'hui, ces tracés correspondent à différentes conceptions de la mobilité : d'une part, jouir de la découverte du paysage sur des itinéraires cyclables qui épousent autant que possible le paysage naturel, et, d'autre part, un trajet rationnel sur des routes aussi droites que possibles le long desquelles les paysages ne sont souvent plus perçus que comme un décor. Mais la liaison rationnelle entre les villes et les lieux de marchés a déjà commencé il y a plus de 200 ans.

### **Le tronçon Himmelsleiter, nivelé 200 ans après sa construction**

Entre 1809 et 1818 fut réalisée une grand-route entre Aix-la-Chapelle et Trèves. On commença la construction à l'époque napoléonienne et on l'acheva à celle du gouvernement prussien. C'est l'empereur Napoléon lui-même qui, en 1804, aurait ordonné la construction du tronçon allant d'Aix-la-Chapelle à Metz via Montjoie. On rapporte qu'une délégation de drapiers de Montjoie aurait fait part de ce souhait à l'empereur qui fut protecteur de la Confédération du Rhin (*Rheinbund*) pendant sept ans à partir de 1806. Ce projet de construction était sous-tendu par des intérêts économiques, mais aussi et surtout militaires. En effet, il s'agissait surtout de permettre de grands et rapides mouvements de troupes. Cela nécessitait des qualités nouvelles au niveau de la construction et du tracé ainsi que de l'organisation de la circulation. C'est ainsi que Napoléon, empereur et général, ordonna la conduite à droite sur toutes ses chaussées. L'agrandissement et l'amélioration des réseaux de transport étaient l'une de ses priorités. Entre 1800 et 1815, la durée des trajets sur les routes de l'empire fut réduite de moitié. Le tracé du tronçon Himmelsleiter est largement dicté par ces objectifs. Aujourd'hui, la Vennbahn la croise une fois, mais en passant en dessous : suite aux discussions au sujet d'un pont, on a aménagé un passage souterrain non loin du « tremplin de saut » du tronçon Himmelsleiter. Pour ce faire, le morceau de route situé au-dessus a été légèrement surélevé. Maintenant, le tronçon Himmelsleiter est également nivelé, peut-être au bonheur de ceux qui aiment la vitesse. Quant aux adeptes de la mobilité douce, comme les cyclistes, ils sont heureux de pouvoir traverser en sécurité la partie du tronçon où les grandes vitesses sont autorisées.

### **Autrefois en train, aujourd'hui à vélo : monter en pente douce jusque sur les hauteurs de l'Eifel**

Après Roetgen, la Vennbahn monte vers les hauteurs de l'Eifel. C'est ici que les cyclistes seront confrontés à la pente la plus forte du tracé de la Vennbahn : 1,7 %. Ce n'est pourtant rien en comparaison avec le tronçon Himmelsleiter. Ces montées en pente douce sont dues à la construction de la ligne de chemin de fer. Jusqu'au début de l'ère des chemins de fer, des voies de circulation et des routes commerciales passaient par les crêtes et traversaient les vallées. Pour construire la ligne de chemin de fer, on a aplani le tracé par la construction de tunnels et de ponts en cherchant toujours des solutions assurant une montée en pente douce. Ce concept a été utile pour la construction de lignes de chemin de fer, mais aussi pour l'aménagement de pistes cyclables et, finalement, pour les cyclistes eux-mêmes. Aujourd'hui, les réseaux de pistes cyclables de part et d'autre de la Vennbahn, l'une des plus longues routes cyclables sur ancienne voie ferrée d'Europe, profitent des qualités de l'ancienne conception du réseau ferroviaire.

### **À vélo sur les anciennes voies ferrées, non seulement dans l'Eifel ...**

Outre les routes cyclables le long de cours d'eau, celles aménagées sur des voies ferrées désaffectées depuis longtemps sont l'un des atouts des itinéraires cyclables de l'Eifel. Elles incluent notamment la piste cyclable Maare-Moselle, d'une longueur de 58 kilomètres, ou encore, la piste cyclable Eifel-Ardenne, qui, à partir de Saint-Vith, relie la Vennbahn à Adenau sur le circuit du Nürburgring. Jusqu'à Gerolstein, il épouse l'ancienne voie ferrée Westeifelbahn. Au lieu d'aménager sur les grand-routes des pistes cyclables coûteuses et qui manquent généralement d'attrait, on a transformé d'anciennes voies ferrées longeant ces grand-routes en pistes cyclables planes interdites à la circulation automobile, parfois entrecoupées de pentes de 2,5 %. Ce réseau aménagé sur d'anciennes voies ferrées plaît à Achim Bartoschek, expert en matière de routes cyclables sur voies ferrées, qui voit encore d'autres possibilités : « Vu la densité et la qualité des routes cyclables sur voies ferrées qui existent déjà dans l'Eifel, il semble naturel de les relier à celles qu'on est en train de créer au Luxembourg et en Belgique pour réaliser un grand réseau. »

### **... mais aussi sur les itinéraires du RAVeL dans les cantons de l'Est en Belgique**

Depuis 1995, la Région wallonne met en place le RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes), un réseau d'itinéraires aménagés sur des lignes de chemin de fer désaffectées et de chemins le long de voies d'eau pour créer un réseau de « voies vertes ». Lorsqu'il sera terminé, ce réseau aura une longueur totale d'environ 2 000 km. La Région flamande aménage également des chemins sur d'anciennes voies ferrées. Les itinéraires du RAVeL constituent l'infrastructure visant à permettre la mobilité lente à vélo, à cheval ou à pied avec un bâton de marche. Selon leur qualité, ces chemins sont également accessibles aux adeptes du roller. La plupart des itinéraires du RAVeL appartiennent encore aux Chemins de Fer belges. L'association « Chemins du Rail » assure le suivi de la construction de ces chemins. La Vennbahn est reprise dans la liste des itinéraires du RAVeL sous le nom L48 entre Schmidthof/Raeren et Kalterherberg/Leykaul.

### **Charmant jeu de « saute-frontière » sur une partie de l'itinéraire de la Vennbahn**

Sur le tronçon entre Schmidthof/Raeren et Kalterherberg/Leykaul, la Vennbahn constitue la frontière belgo-allemande. Elle isole ainsi une petite partie de l'Allemagne, formant cinq enclaves allemandes (pour de plus amples informations, voir sous Kalterherberg/Ruitzhof). La première enclave allemande se trouve à Roetgen, sur l'ancien site ferroviaire. Sur un tronçon de 35 kilomètres, le territoire traversé par la Vennbahn est tantôt belge, tantôt allemand, et cette alternance se répète onze fois. Entre Raeren et Roetgen, à partir de Perschei (au kilomètre 23,73), l'Allemagne est de part et d'autre de la Vennbahn, 50 mètres plus loin, à la gare de Roetgen, on a l'Allemagne à gauche et la Belgique à droite et, 80 mètres plus loin encore, au kilomètre 27,86, on a de nouveau l'Allemagne des deux côtés. Pour Gilbert Perrin, le président de l'ASBL Chemins du Rail, cette frontière est l'une des plus étonnantes d'Europe. À ses yeux, elle est tel un charmant jeu de « saute-frontière ».

## **Roetgen pendant la Seconde Guerre mondiale : nouvelle aggravation de la situation après la Libération**

Sur le plan historique, Roetgen a encore une autre « fonction de porte ». En effet, c'est à cet endroit que les Alliés de la Seconde Guerre mondiale ont passé pour la première fois la frontière vers l'Allemagne. Le 12 septembre 1944, trois mois et quelques jours après le débarquement en Normandie, les premiers soldats américains foulèrent le sol allemand à Roetgen. L'un d'eux étant Ernest Hemingway, un auteur américain déjà connu à cette époque. Dix ans plus tard, il reçut le prix Nobel de littérature. Après avoir franchi le rempart de l'ouest (la ligne Siegfried), les troupes américaines occupèrent Montjoie, les villages de l'Eifel et les alentours d'Aix-la-Chapelle. Les mois qui suivirent furent marqués par des épisodes dramatiques, dont la bataille de la forêt de Hürtgen (Hürtgenwald) et l'offensive des Ardennes. Les batailles défensives sur le haut plateau peu peuplé entre Roetgen et la Roer résultaient de plusieurs raisonnements stratégiques : devant la ligne Siegfried, dans la région d'Aix-la-Chapelle, les forces alliées ne progressaient plus guère, de sorte que les troupes allemandes pouvaient se réorganiser et construire de nouveaux postes de défense. La forêt de Hürtgen leur offrait une excellente position de défense. En effet, le barrage aurait permis d'inonder la vallée de la Roer et d'entraver la progression des troupes américaines. De plus, cette région du nord de l'Eifel devait être protégée afin de permettre la concentration des troupes pour préparer l'offensive des Ardennes. Aujourd'hui encore, les estimations du nombre de victimes et de blessés divergent : entre septembre et décembre 1944, le nombre de soldats tués aurait été de 12 000 à 15 000 du côté allemand et de 32 000 du côté américain. Aux États-Unis d'Amérique, le nom Hürtgenwald se prononce d'ailleurs symboliquement « Hurtgenwald » (hurt = blesser). Alors que, initialement, il glorifiait la guerre, Ernest Hemingway fut marqué à tout jamais par la bataille. Son roman *Au-delà du fleuve et sous les arbres* exprime les désillusions d'un vétéran las et désabusé et est un hommage à la vie et à l'amour.

### **Le rempart de l'ouest (la ligne Siegfried) était un chantier symbolique du Troisième Reich**

L'Avant-Pays Fagnard et le Haut-Eifel sont traversés non seulement par les voies routières et ferrées et les chemins cyclables, mais aussi par le rempart de l'ouest ou ligne Siegfried. Ce rempart devait en principe servir à empêcher les troupes ennemies d'envahir l'Allemagne. Cette ligne de défense s'étend sur une longueur de 630 kilomètres, de Kleve à la frontière des Pays-Bas jusqu'à Grenzach-Wyhlen à la frontière suisse et compte plus de 18 000 bunkers, des galeries souterraines, de nombreuses tranchées et obstacles antichars. Le chancelier Hitler avait ordonné la planification des travaux de construction de ce rempart dès 1936 et le fit réaliser entre 1938 et 1940. La construction du rempart de l'ouest nécessitait des ressources considérables. À Roetgen, quelques blocs de béton et des bunkers détruits témoignent de l'existence de ce rempart sur un terrain situé le long de la grand-route L238. La Vennbahn ne croise qu'une seule fois le rempart de l'ouest, à Schmithof entre Aix-la-Chapelle et Roetgen. Selon l'historien Wolfgang Schivelbusch, le rempart de l'ouest, l'un des « chantiers symboliques » du Troisième Reich, devait également matérialiser la puissance et la supériorité de l'idéologie nationale-socialiste. Mais, juste devant Aix-la-Chapelle, non loin de Lichtenbusch, se trouve un champ qui s'élève brusquement de quelques mètres, ensevelissant ainsi le rempart : les agriculteurs avaient jadis fait un remblai à cet endroit pour accéder avec leurs outils agricoles aux prairies et aux champs situés de l'autre côté du rempart. Ce remblai fut utile à la 3e division de chars d'assaut américaine qui progressait en direction d'Aix-la-Chapelle et qui put ainsi passer rapidement ce rempart malgré les mines. On pourrait interpréter cela comme satisfaction tardive pour les agriculteurs qui avaient été expropriés lors de la construction du rempart de l'ouest. Ou comme un pied-de-nez vengeur.

### **Le rempart de l'ouest aujourd'hui : un espace privilégié pour les chauves-souris, les écureuils et le blaireau européen**

Depuis lors, le temps a fait ses ravages sur les sommets des bunkers du rempart de l'ouest et la nature en a repris possession. Le rempart de l'ouest et ses bunkers sont aujourd'hui un espace occupé par un réseau de biotopes. Des plantes devenues rares sur les terres agricoles surfertilisées poussent sur les remparts arides ou à même le béton. Les bunkers remplacent les grottes naturelles

et accueillent surtout des chats sauvages, des chauves-souris et des araignées des grottes. Michael Zobel, guide nature de l'association belgo-allemande KuKuK (Kunst- und Kultur-Verein Köpfchen), a souvent observé le comportement des animaux sur le rempart de l'ouest. On trouve sur les sommets des bunkers des cônes d'épicéa rongés : ce sont les traces des repas qu'y ont laissées des écureuils. À cet endroit surélevé, ils peuvent manger en observant leur entourage afin de s'enfuir à temps en cas de danger. À proximité du rempart de l'ouest, au point de passage frontalier Köpfchen, un « blaireau européen » vit dans l'esprit de la nouvelle Europe : son terrier se trouve exactement à la frontière, quelques mètres sous terre, avec des entrées et des sorties de part et d'autre de la frontière, en Belgique et en Allemagne.