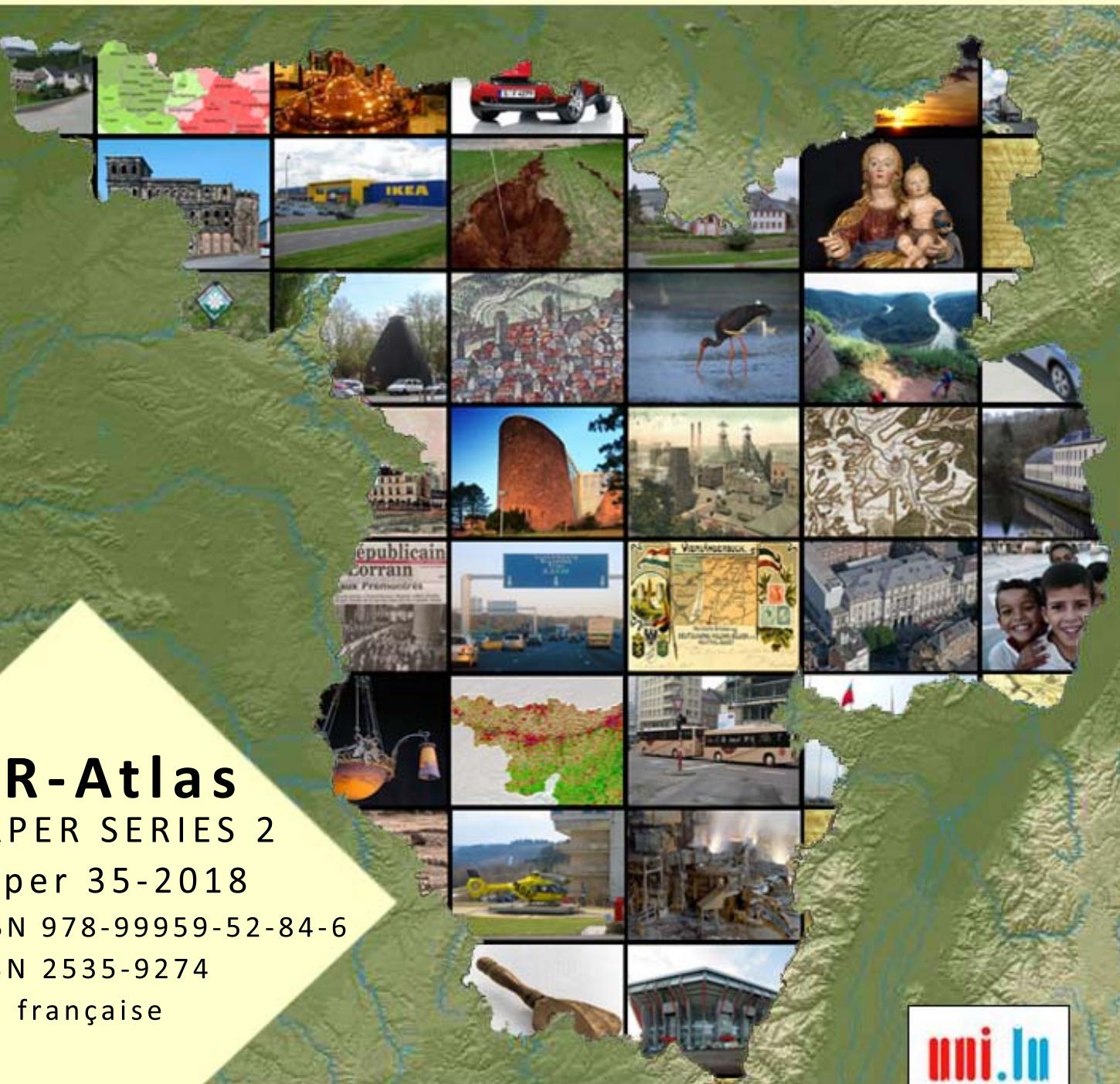


## MALTE HELFER

### Le développement du trafic ferroviaire en Grande Région SaarLorLux



## GR-Atlas

PAPER SERIES 2

Paper 35-2018

ISBN 978-99959-52-84-6

ISSN 2535-9274

Éd. française

Permalink: <http://hdl.handle.net/10993/50613>

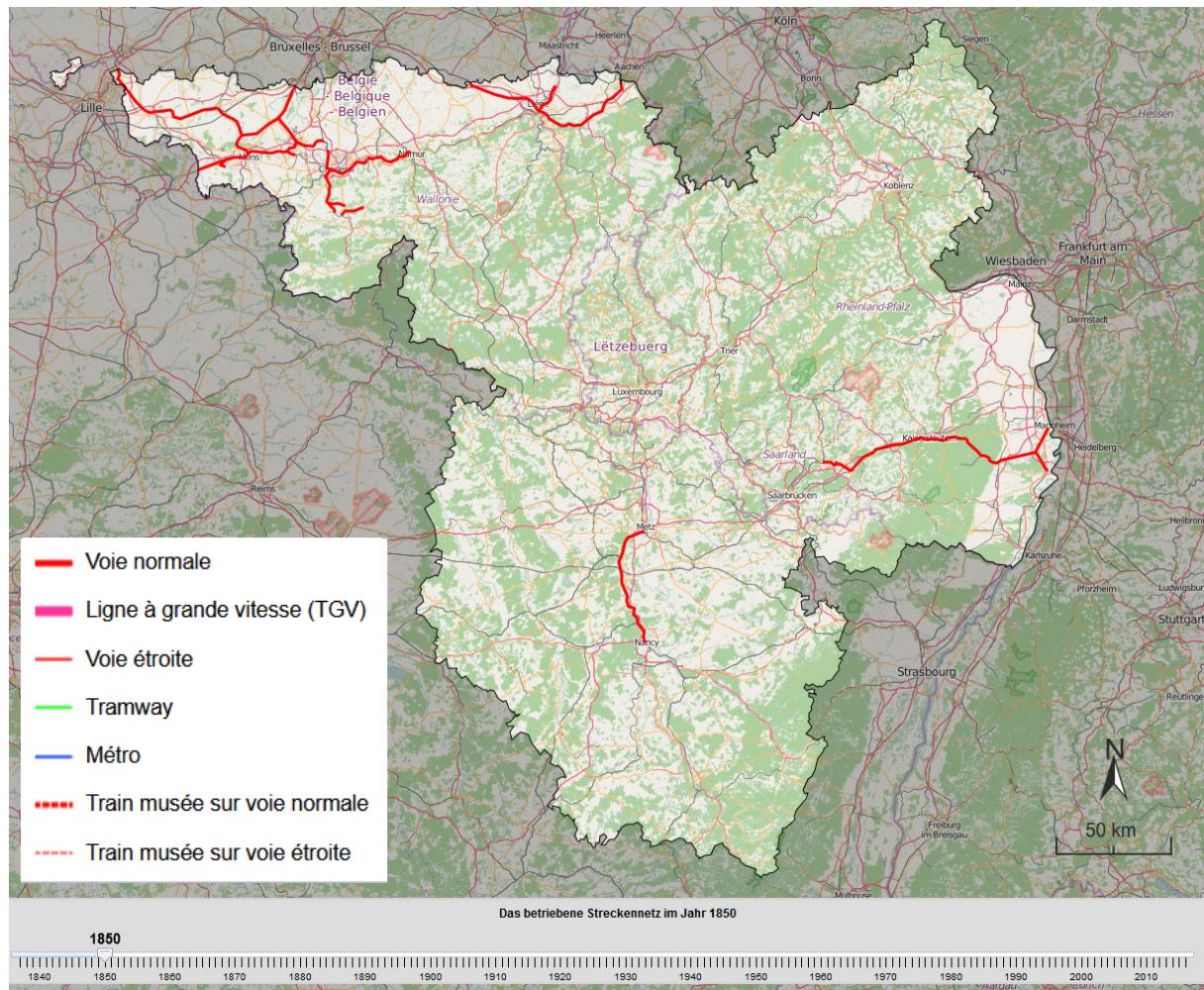


[gr-atlas.uni.lu](http://gr-atlas.uni.lu)

# Le développement du trafic ferroviaire dans la Grande Région SaarLorLux

Malte Helper

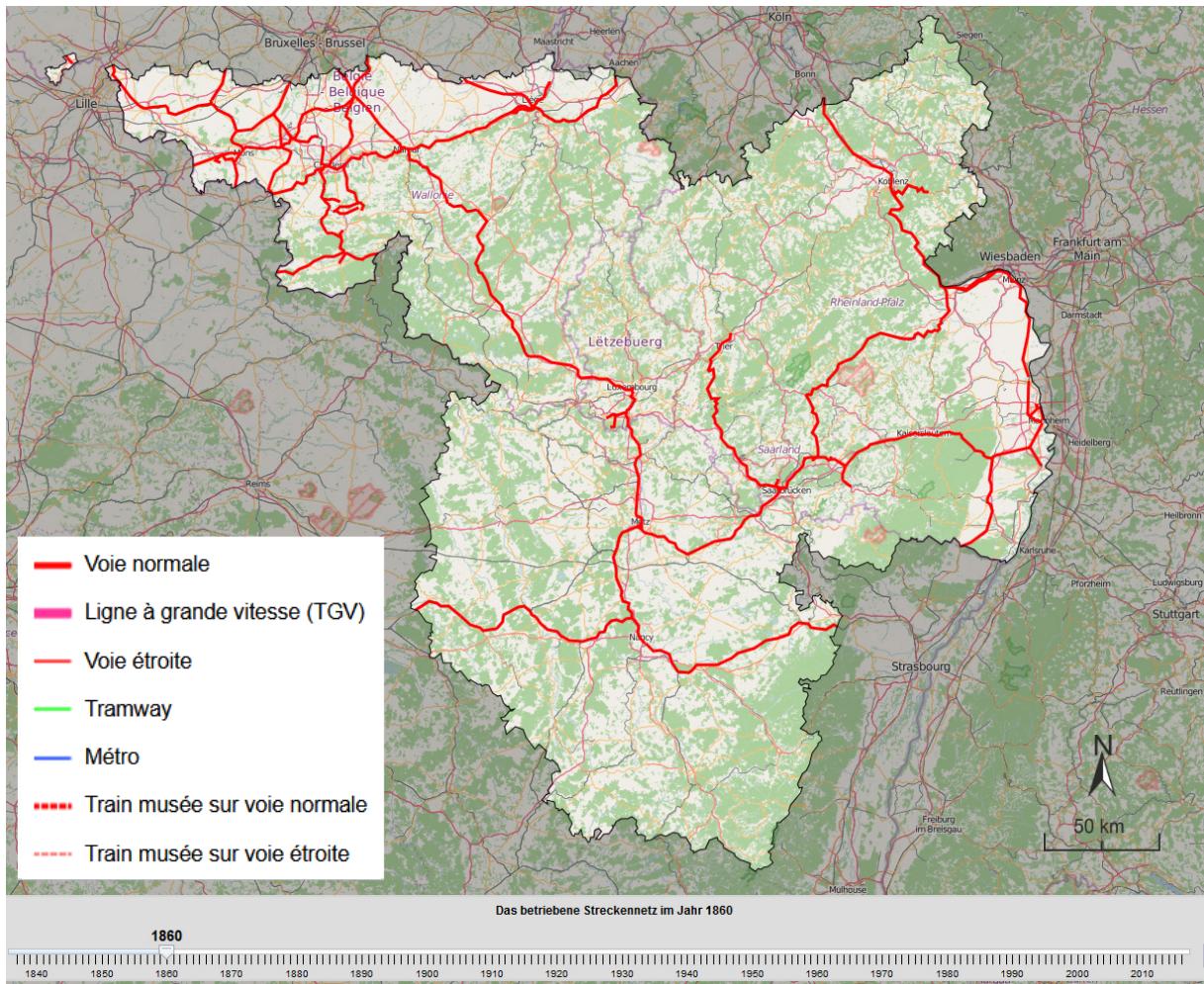
La carte montre le développement du trafic ferroviaire dans la Grande Région depuis ses débuts en 1838 jusqu'à 2012. L'expansion des réseaux exploités jusqu'à la Seconde Guerre mondiale ainsi que le déclin après celle-ci peuvent être suivis sur la carte temporelle en sélectionnant l'année souhaitée.



*Les premières lignes de chemin de fer dans la Grande Région SaarLorLux ont été construites à partir de 1838. La carte montre la situation en 1850. Ces premières lignes ont été construites pour le transport interrégional de la houille provenant des bassins miniers de Wallonie et de la Sarre.*

*Source : GR-Atlas*

Entre l'interruption du trafic et la fermeture officielle peuvent se situer quelques décennies. Pour cette raison, le réseau ferroviaire est représenté pour chaque année depuis la mise en service jusqu'à l'arrêt du trafic régulier des différentes lignes, sachant que le transport des marchandises s'est encore poursuivi quelques années après l'arrêt du transport des personnes. Si les données sur l'interruption du trafic ne sont pas disponibles, les données sur la fermeture définitive sont indiquées.



La carte montre la situation en 1860. Un réseau de plus en plus dense se développe dans la ceinture houillère wallonne. Le chemin de fer de Sarrebrück est relié à la nouvelle ville de Ludwigshafen am Rhein, depuis 1852 à la ligne française Metz-Nancy et depuis 1859 à la Wallonie via le Luxembourg.

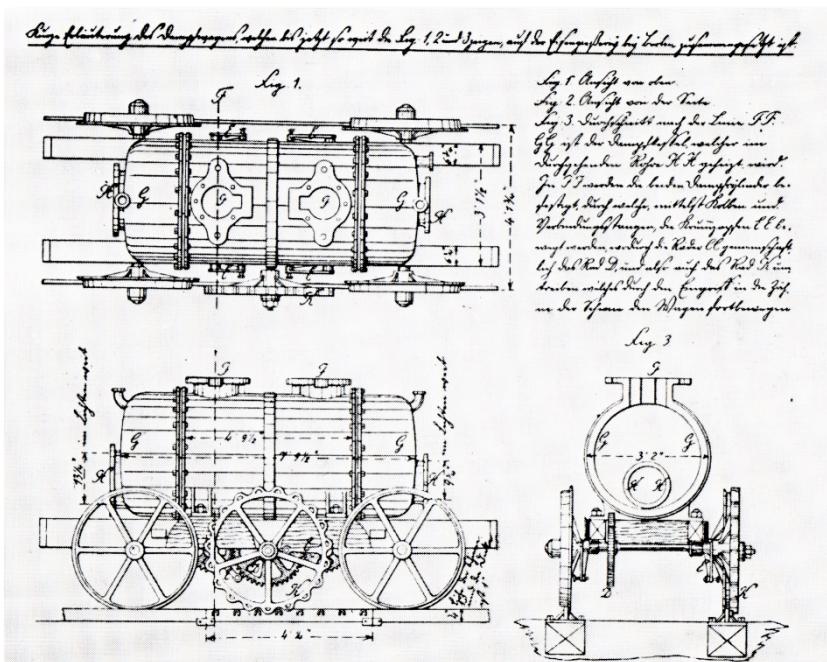
Source : GR-Atlas

Les premières voies ferrées sont mentionnées en relation avec l'exploitation des mines de Agricola en 1556. À partir de la fin du 18<sup>e</sup> siècle, les premières longues distances sous forme de traction par chevaux ont vu le jour, dont certaines ont créé de véritables réseaux.

Les premiers essais d'une ligne de chemin de fer à vapeur ont été entrepris dans la Grande Région SaarLorLux, plus précisément sur la Sarre, dès 1816 : Lors de la première visite générale des mines de la Sarre, devenues prussiennes en 1815, en juillet 1816, le capitaine en chef des mines Johann Carl Ludewig Gerhard avait proposé la construction d'une voie ferrée : „Keine Grube wird sich besser zur Pferdeförderung qualificiren als gerade Großwald, wegen der Mächtigkeit und der Regelmäßigkeit des Flötzes, und wegen der Ausgedehntheit des Baues, aber die Wagenförderung wird noch viel wichtiger, wenn man damit eine Förderung auf Schienenwege bis zur Saar verbindet, und auf diesem Wege, der

*p[ro]pt[er] 900 Lachter lang wird, die Wagen durch eine Feuermaschine bewegt.“ (“Aucune mine ne se qualifera mieux pour l'extraction par chevaux que justement Großwald, à cause de l'épaisseur et de la régularité du filon, et à cause de l'étendue de la construction, mais l'extraction par wagons devient encore plus importante si on y associe une extraction par voie ferrée jusqu'à la Sarre, et si sur ce chemin, qui aura une longueur d'environ 1 800 m, les wagons sont déplacés par une machine à feu”).*

C'est ainsi que fut planifiée la construction d'une voie ferrée de 2,5 km de long reliant la mine de charbon Großwald près d'Altenkessel à la station de chargement de Luisenthal sur la Sarre, qui devait être desservie à partir de 1819 par un wagon à vapeur de la fonderie royale de fer de Berlin. Le chemin de fer Friederiken dans la vallée de Frommersbach près d'Altenkessel, commencé en 1817, fut d'abord équipé de rails en bois, qui furent bientôt remplacés par des rails en fonte fabriqués par l'usine sidérurgique de Geislautern.



Dessin d'usine du deuxième wagon à vapeur de la fonderie royale de fer de Berlin, C.L. Althans 1817.

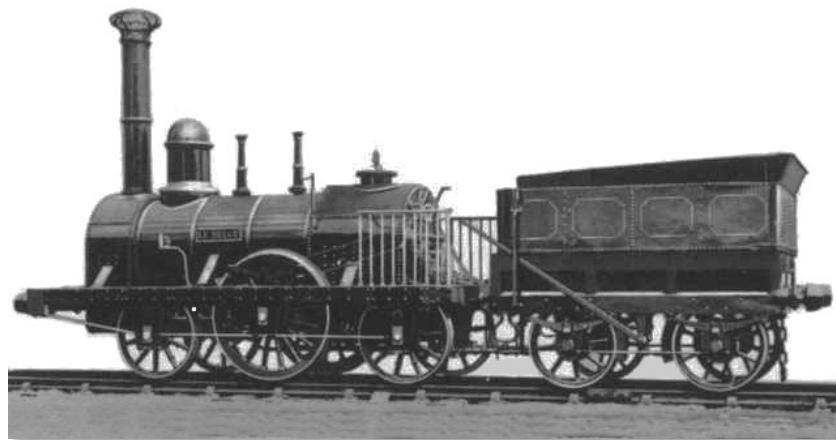
Source : Maey & Born 1983

La locomotive construite par la fonderie royale de Berlin était la deuxième locomotive à vapeur construite en Allemagne, après un essai infructueux pour la mine de Königshütte en Haute-Silésie. Toutes deux avaient pour modèle les locomotives anglaises de Blenkinsop, dont l'Oberbergamt s'était procuré les

plans dans le cadre d'un espionnage industriel précoce. Les machines utilisaient une crémaillère à côté de la voie pour l'entraînement. Elles étaient utilisées avec succès en Angleterre depuis 1812 et y tractaient des trains de 50 à 100 tonnes à une vitesse de 6 à 7 km/h. Le système de traction de la locomotive à vapeur de la société de chemins de fer britannique était également utilisé.

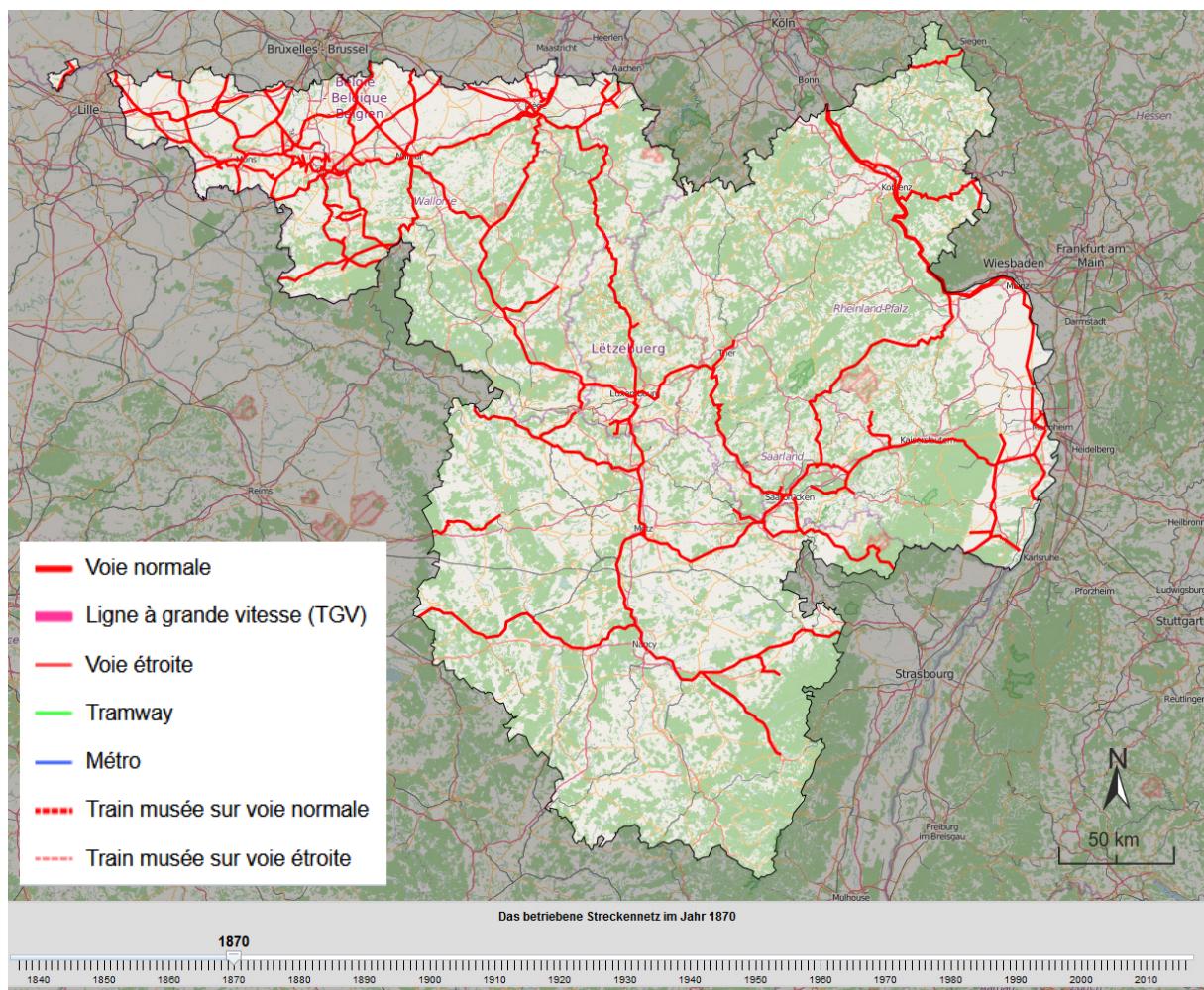
Les machines allemandes étaient un peu plus petites. La 2<sup>e</sup> voiture à vapeur allemande, construite pour la mine de Grosswald, était terminée en juillet 1818 et ne tirait que 4,2 tonnes lors des essais, soit une fraction seulement des modèles anglais. La locomotive fut démontée pour le transport et arriva démontée à Geislautern en février 1819. Après le montage, il ne fut cependant pas possible de la mettre en service en raison de nombreux défauts dans la conception et la réalisation de la machine. Au bout d'un an, le projet de la mettre en service dans la mine fut abandonné.

En octobre 1821, la locomotive fut effectivement mise en marche, mais de nombreux défauts empêchèrent toute utilisation pratique de la machine, qui fut donc mise à la ferraille en 1834. Les wagons du chemin de fer Friederiken furent d'abord poussés par des ouvriers, puis tirés par des chevaux, et ce n'est qu'en 1862 qu'une première locomotive à vapeur fut utilisée sur cette ligne.



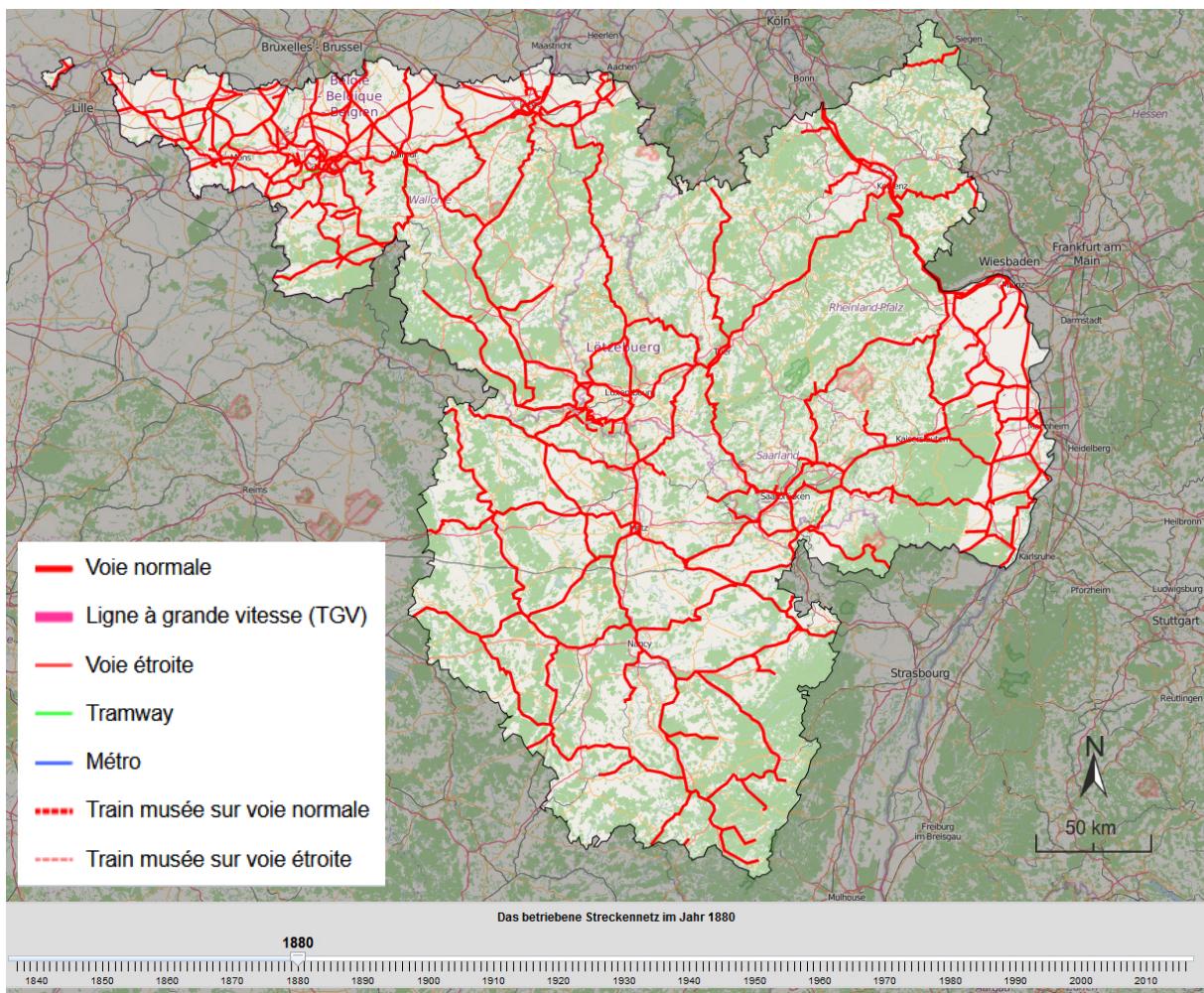
*« Le Belge » construit par John Cockerill en 1835 à Seraing a été la première locomotive à vapeur construite sur le continent*

La première ligne de chemin de fer à utiliser des locomotives à vapeur fut le chemin de fer de Stockton et Darlington, longue de 40 kilomètres, mis en service en 1825 en Angleterre. Sur le continent, la première ligne de chemin de fer à vapeur a été mise en service le 5 mai 1835 en Belgique, entre Bruxelles et Mechelen, tandis que la ligne ouverte en 1831 en France, de Saint-Etienne à Lyon, ainsi que celle en décembre 1835 en Allemagne, entre Nürnberg et Fürth, n'étaient que rarement empruntées par des locomotives, mais plutôt sous forme de traction par chevaux. Dans ce qui suit seront traitées les premières liaisons ferroviaires dans les différentes régions de la Grande Région.



La carte montre la situation en 1870. Le réseau de lignes du bassin wallon continue de se densifier.

Source : GR-Atlas

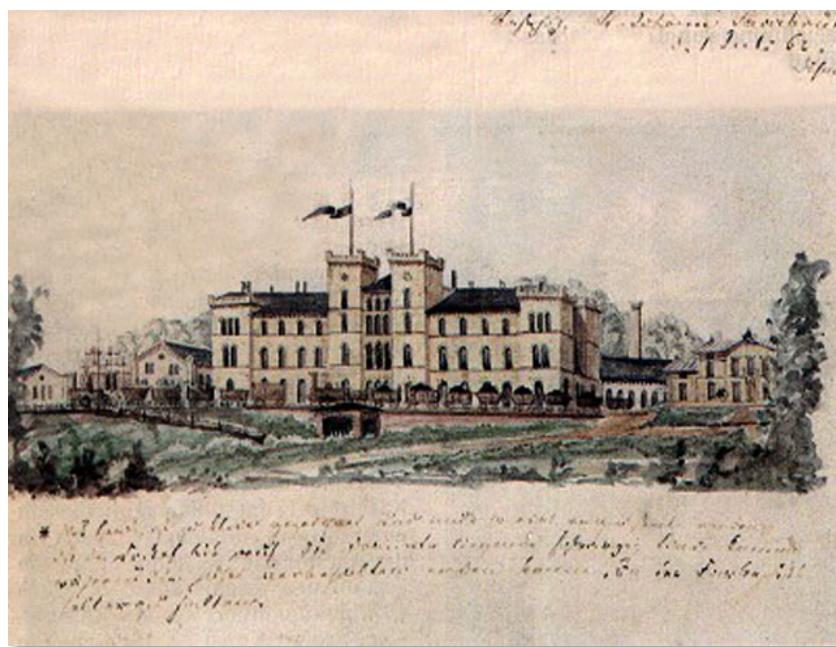


La carte montre la situation du réseau ferroviaire en 1880. À partir des années 1870, les réseaux ferroviaires se développent également rapidement en Lorraine et en Rhénanie. Source : GR-Atlas

Après que les premières lignes belges ont vu le jour en Flandre, la voie ferrée atteint en 1838 avec la ligne Mechelen-Louvain-Tienen-Ans également la Wallonie et donc la Grande Région d'aujourd'hui. Les choses se sont alors accélérées : en 1841, la ligne desservait Bruxelles via Tubize (1840) et Jurbise Mons, en 1842 Liège et Tournai, en 1843 Charleroi et Namur et en 1849 La Louvière.

L'industrialisation fulgurante de la Belgique en raison des gisements de minerai et de charbon a mené à un développement rapide du réseau ferroviaire qui a été soutenu par l'État. Favorisé par une densité de population élevée, l'un des réseaux ferroviaires les plus denses du monde a vu le jour, dont le développement précoce a également motivé la construction de chemins de fer à l'ouest de l'Allemagne et au nord de la France.

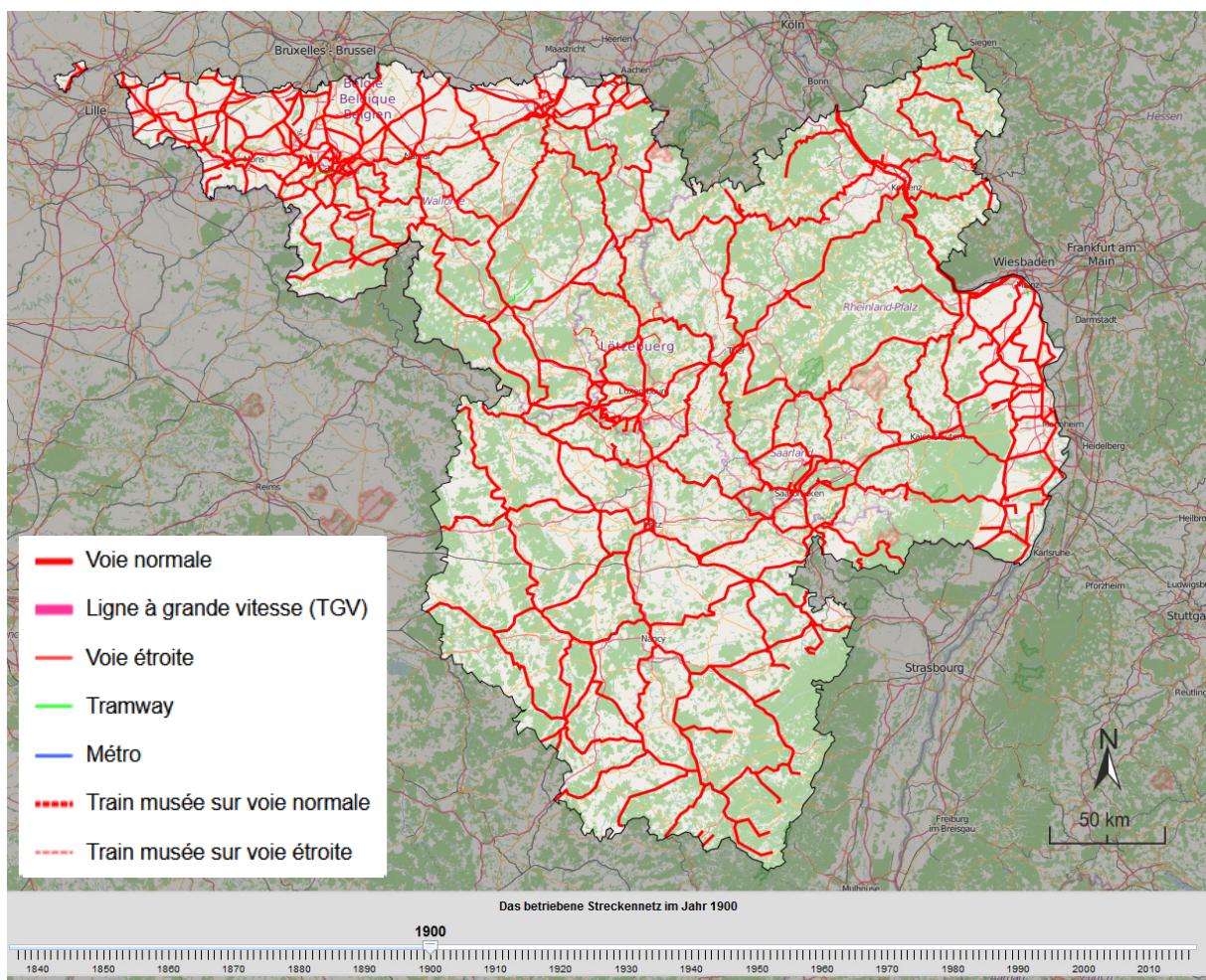
Sur le côté allemand de la Grande Région, le premier tronçon de la ligne de Spire entre Spire et Schifferstadt a été mis en service en 1847, ainsi que le premier tronçon de la Pfälzischen Ludwigsbahn de Ludwigshafen d'aujourd'hui à Neustadt an der Weinstraße, l'année d'après un autre tronçon entre Homburg/Saar et Frankenstein.



*La gare principale de Sarrebrück a ouvert ses portes en 1852. Photo : H. Dihm, en Saarheimat 3/4, 1989*

En 1849, la liaison de la Ludwigsbahn entre le dépôt de charbon près du Rhin et les mines de charbon dans la Sarre dans la région de Bexbach a vu le jour, en 1850 elle intégra Neunkirchen. En 1852, la ligne à travers la vallée de Sulzbach vers Sarrebrück et vers la frontière française près de Forbach a été ouverte, de sorte que désormais, les mines de charbon de Sulzbach et de Dudweiler étaient desservies.

Depuis 1853, la Hessische Landesbahn Mainz dessert Ludwigshafen, en 1855 la Pfälzische Maximiliansbahn relie Neustadt an der Weinstraße avec Wissembourg en Alsace.

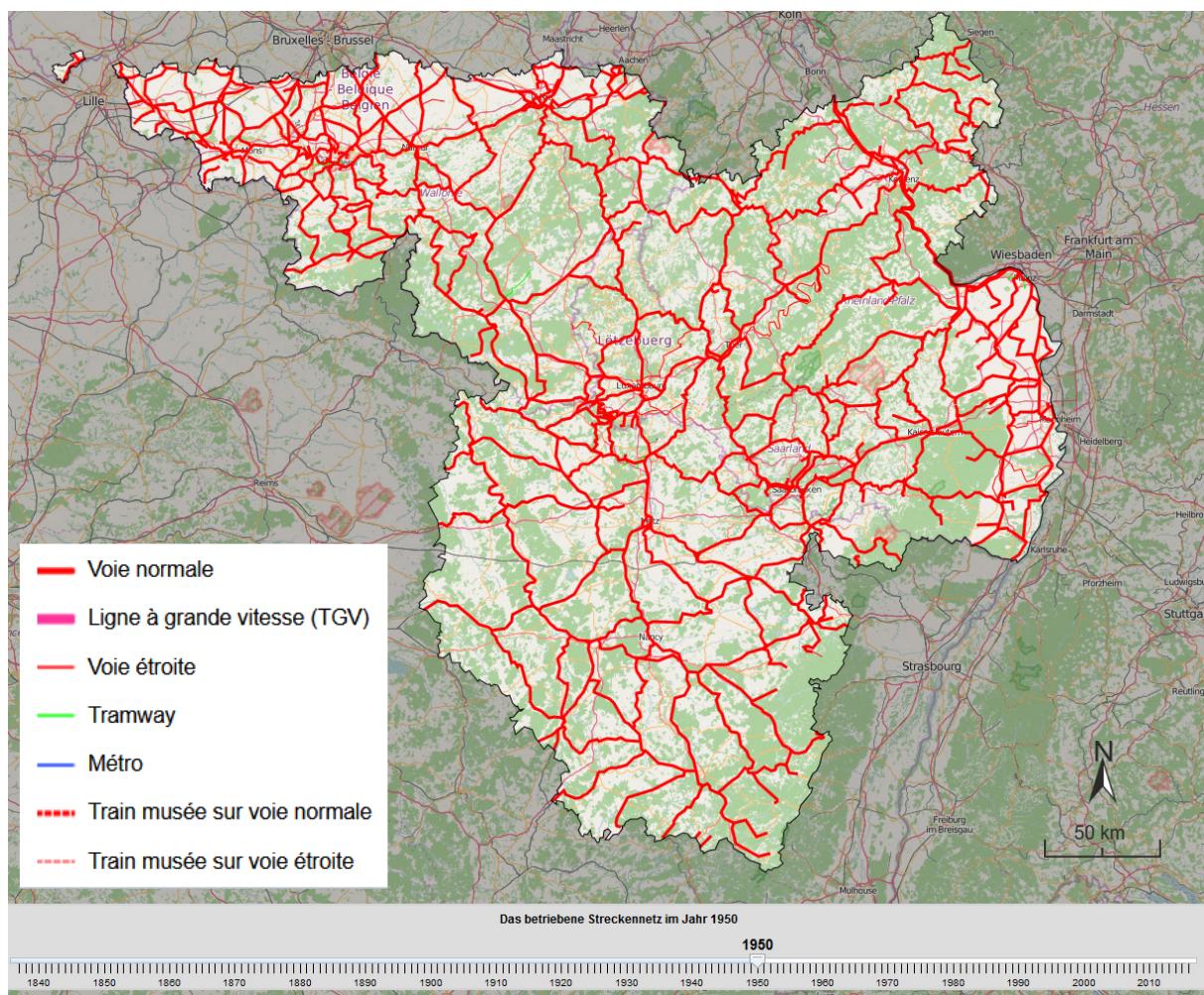


*La situation du réseau ferroviaire de la Grande Région SaarLorLux en 1900. Source : GR-Atlas*

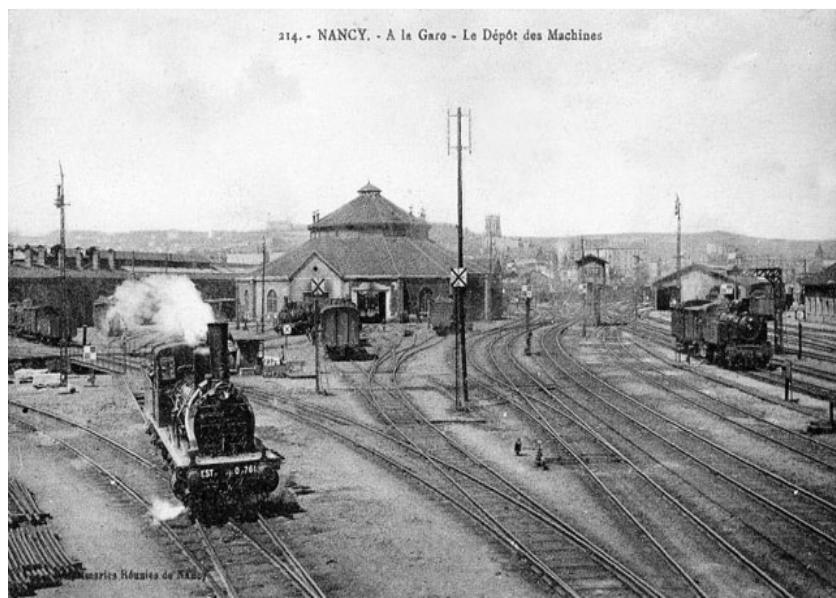
À partir de 1856, les premiers tronçons de la ligne du Rhin gauche et droite au nord de Mayence ont été mis en service. En 1858, la Saarstrecke, de Sarrebrück à Merzig, a été mise en service, deux ans plus tard, la liaison vers Trèves-Ouest sur la rive gauche de la Moselle a été établie. En 1861, une bifurcation de Konz jusqu'à la frontière luxembourgeoise près de Wasserbillig a été réalisée.

En Lorraine, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg (à partir de 1853 Compagnie des chemins de fer de l'Est) inaugura en 1850 la première ligne ferroviaire reliant Nancy à Metz. En 1852, la ligne de l'est, de Metz via Forbach jusqu'à Sarrebrück, assurait la liaison entre le réseau allemand et le réseau français. En 1852 a également été mise en service la ligne Paris-Nancy-Strasbourg, qui traverse la Lorraine au centre de l'ouest vers l'est. En 1854, la ligne Metz-Thionville, le long de la Moselle, a été ouverte.

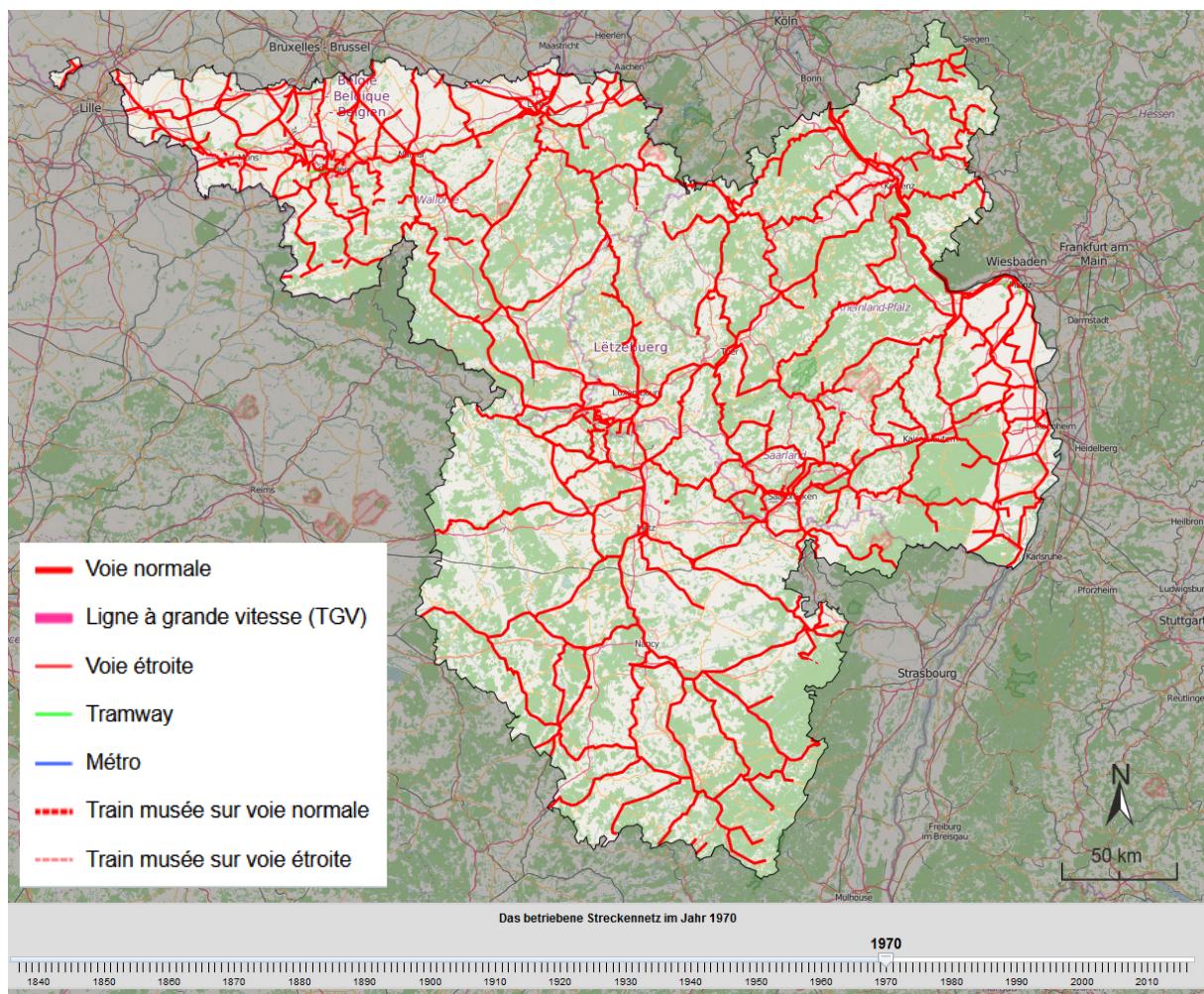
Au Luxembourg, les premiers tronçons de la Wilhelmsbahn de la capitale vers la frontière française en direction de Thionville et vers la frontière belge jusqu'à Arlon n'ont été mis en service qu'en 1859. Un an plus tard, les voies d'évitement Bettembourg-Esch/Alzette et Nörtzingen-Rümelingen/Öttingen vers les mines de minerai dans la Minette ont été mises en service. La ligne vers Wasserbillig près de la frontière allemande en direction de Trèves a été inaugurée en 1861. La ligne du nord, via Diekirch et Uflingen, près de la frontière belge, vers Spa et Liège a été mise en ligne en 1867.



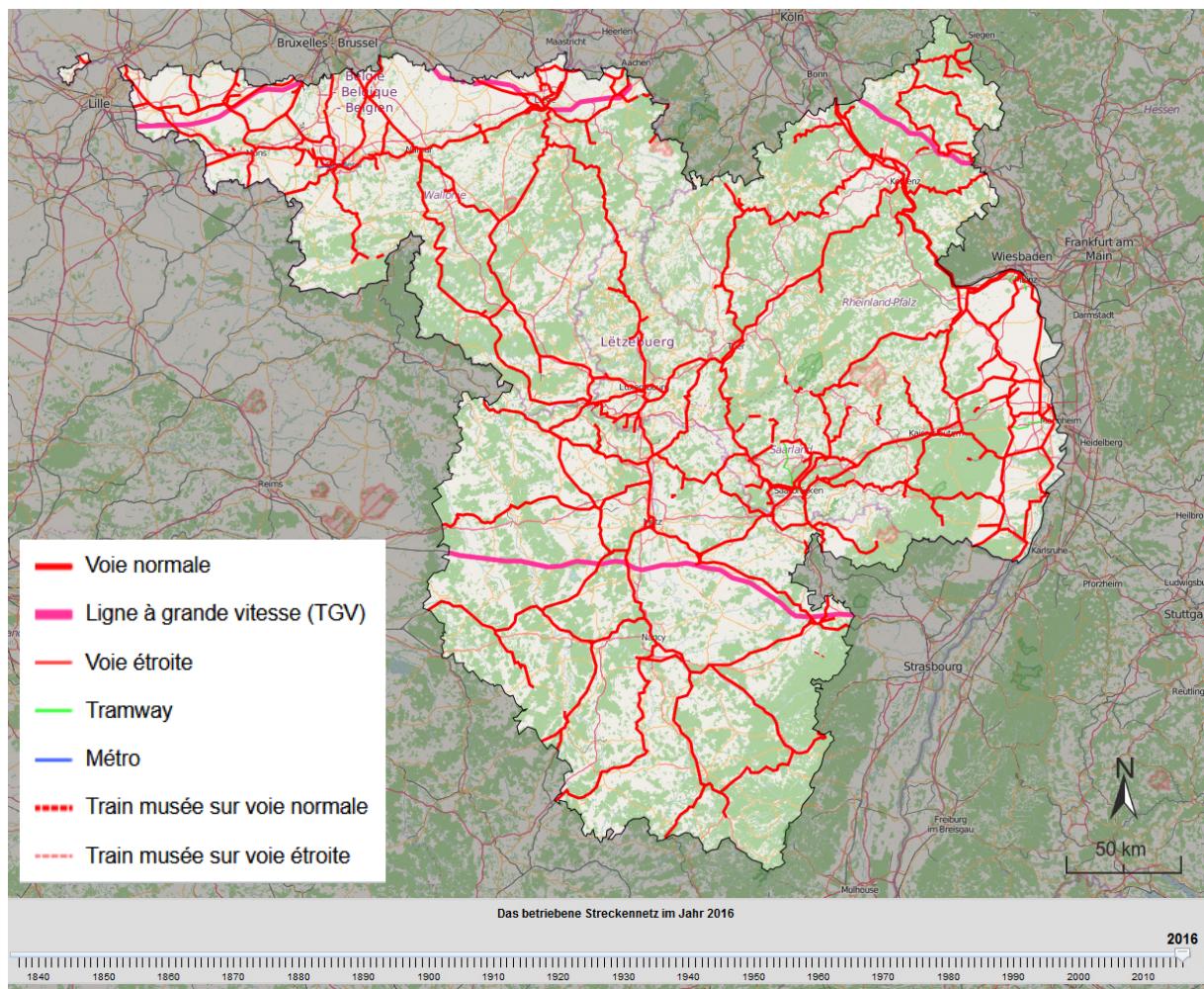
*En 1930, le réseau est largement développé. Jusqu'en 1944, il n'y a eu que peu de changements.  
Source : GR-Atlas*



Dépôt de locomotive et gare de marchandise  
Nancy  
Source : Carte postale historique, Coll. Pierre Boyer



La carte montre la situation en 1970. Après les premières fermetures de lignes détruites à la fin de la Seconde Guerre mondiale, la motorisation de masse entraîne, à partir des années 1950, un appauvrissement progressif du réseau ferroviaire. La plupart des chemins de fer à voie étroite, autrefois nombreux, disparaissent. Source : GR-Atlas



La carte montre la situation du réseau en 2016. Le retrait des chemins de fer du territoire se poursuit de manière régulière. Vers la fin du millénaire, quelques lignes à grande vitesse sont reconstruites. Certaines lignes désaffectées reprennent leur activité de chemin de fer musée. D'autres sont transformées en pistes cyclables à partir des années 1990. Source : GR-Atlas

## Sources

### Rhénanie-Palatinat

Holzborn, Klaus D. 1993: Eisenbahn-Reviere Pfalz. Berlin

Mühl, Albert 1982: Die Pfalzbahn. Geschichte, Betrieb und Fahrzeuge der Pfälzischen Eisenbahnen. Stuttgart

Räntzsch, Andreas 1997: Die Eisenbahn in der Pfalz. Dokumentation ihrer Entstehung und Entwicklung

Schweers+Wall (Hrsg.) 2007: Eisenbahnatlas Deutschland 2007/2008. 6 Aufl., Aachen

Sturm, Heinz 2005: Die pfälzischen Eisenbahnen. Ludwigshafen

Wenzel, Hansjürgen 1976: Die Südwestdeutschen Eisenbahnen in den französischen Zonen (SWDE). Wuppertal

### Sarre

Becker, Hermann J. 1933: Durch zwei Jahrtausende saarländischer Verkehrsgeschichte. Saarbrücken

Hoppstädtter, Kurt 1961: Die Entstehung der Saarländischen Eisenbahnen, Saarbrücken

Maey, Hermann & Born, Erhard 1983: Lokomotiven der alten deutschen Staats- und Privatbahnen

Sander, Michael 2002: Ankunft Saarbrücken Hbf.: 150 Jahre Eisenbahn an der Saar. Saarbrücken

### Luxembourg

Federmeyer, Ed 1984: Eisenbahnen in Luxemburg, Freiburg

Federmeyer, Ed 1991: Schmalspurbahnen in Luxemburg, Luxemburg

### Lorraine

Paupin, Vauquesal 1980: Un siecle de chemin de fer en Alsace et en Lorraine : 1839 - 1938, Levallois-Perret

Schontz, André 1990: Le chemin de fer et la gare de Metz, Metz

Schontz, André 1999: Le chemin de fer en Lorraine, Metz

### Wallonie

Delmelle, Joseph 1977: Histoire des chemins de fer belges, Bruxelles

Delmelle, Joseph 1981: Histoire des tramways et vicinaux belges, Bruxelles

Laffut, Michel 1998: Les chemins de fer belges (1830-1913) : genèse du réseau et présentation critique des données statistiques, Bruxelles

## Liens

Rhénanie-Palatinat

[Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz](#)

[rail.lu - Eisenbahnen in Rheinland-Pfalz und im Saarland](#)

Sarre

[Bahnstrecken im Saarland](#)

[rail.lu - Eisenbahnen in Rheinland-Pfalz und im Saarland](#)

Luxembourg

[Schienenverkehr in Luxemburg](#)

[rail.lu - Die Eisenbahnen in und um Luxemburg](#)

Lorraine

[Liste des lignes de chemin de fer de France](#)

[Compagnie des chemins de fer de l'Est](#)

[rail.lu – Lignes de chemin de fer en Lorraine](#)

Wallonie

[Belgische Spoorlijnen](#)

[Lignes SNCB](#)

[Liste des lignes de chemin de fer de Belgique](#)

[Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen/Société Nationale des Chemins de fer Belges](#)

[Société nationale des chemins de fer vicinaux](#)

[L'histoire "saga" des gares... passion partagée](#)

[Le réseau TGV belge](#)

[rail.lu - Eisenbahnen in Wallonien / Belgien](#)

## Publié dans cette série jusqu'à présent :

- N° 1 (2007): [Christian SCHULZ, Peter DÖRRENBÄCHER, Holger PANSCH](#): L'industrie automobile dans la Grande Région SaarLorLux 2007 - production, développement, formation
- N° 2 (2007): [Michel PAULY](#): Les institutions hospitalières médiévales dans la Grande Région SaarLorLux (de 600 à 1500)
- N° 3 (2007): [Thomas SCHNEIDER](#): La division naturelle de l'espace de la Grande Région SaarLorLux
- N° 4 (2008): [Malte HELFER](#): Essor et déclin de l'exploitation du charbon dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 5 (2008): [Eva MENDGEN](#): La production en verre et cristal dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 6 (2008): [Cristian KOLLMANN](#): Noms de famille issus du métier du verrier (all. « Glaser »)
- N° 7 (2008): [Sonja KMEC](#): Le culte de Notre-Dame de Luxembourg
- N° 8 (2008): [Giovanni ANDRIANI](#): Miraculés de Notre-Dame de Luxembourg au 17<sup>e</sup> siècle
- N° 9 (2009): [Malte HELFER](#): Transport public transfrontalier dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 10 (2009): [Malte HELFER](#): Les cartes de l'occupation du sol de la Grande Région SaarLorLux de CORINE Landcover
- N° 11 (2009): [Malte HELFER](#): La carte de Cassini (1750-1815)
- N° 12 (2009): [Malte HELFER](#): La carte de Tranchot et Müffling (1801-1828)
- N° 13 (2009): [Malte HELFER](#): La carte de Ferraris (1771-1777)
- N° 14 (2009): [Daniel ULLRICH](#): Le tourisme de la pompe dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 15 (2009): [Laurent PFISTER](#): Le climat de la Grande Région SaarLorLux
- N° 16 (2010): [Paul THOMES, Marc ENGELS](#): La sidérurgie et l'industrie de l'acier dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 17 (2010): [Pierre GINET](#): Grands équipements sportifs dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 18 (2010): [Wolfgang BETHSCHEIDER](#): L'enseignement supérieur dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 19 (2010): [Malte HELFER](#): Zones protégées Natura 2000 dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 20 (2010): [Martin UHRMACHER](#): Les léproseries dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 21 (2010): [Ines FUNK \(KRUMM\)](#): La santé publique dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 22 (2013): [Alain PENNY](#): Villes du Moyen Âge tardif dans la Grande Région SaarLorLux (1180-1500)
- N° 23 (2013): [Patrick WIERMER](#): La perception de la Grande Région SaarLorLux par les médias
- N° 24 (2014): [Christian WILLE](#): Travailleurs frontaliers dans la Grande Région SaarLorLux (1998-2008)
- N° 25 (2014): [Florian WÖLTERING](#): Le tourisme dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 26 (2014): [Claude BACK](#): Les modifications territoriales dans la Grande Région SaarLorLux du Congrès de Vienne à aujourd'hui
- N° 27 (2015): [Christoph HAHN](#): L'industrie automobile dans la Grande Région SaarLorLux en 2011 - évolutions actuelles, défis et solutions possibles
- N° 28 (2015): [Barbara NEUMANN, Jochen KUBINIOK](#): Les sols de la Grande Région SaarLorLux
- N° 29 (2015): [Christian WILLE](#): Développements et structures de la coopération transfrontalière dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 30 (2016): [Christian WILLE](#): Frontaliers atypiques dans la Grande-Région SaarLorLux



GR-Atlas – Atlas de la Grande Région SaarLorLux

---

N° 31 (2016): Michel DESHAIES: Parcs naturels dans la Grande Région SaarLorLux

N° 32 (2016): Brigitte KASTEN, Jens SCHÄFER: Possessions en prêt au Haut Moyen Âge des abbayes de Gorze et Wissembourg dans la Grande Région SaarLorLux (661 - ca. 860)

N° 33 (2016): Eva MENDGEN: Sites du patrimoine mondial de l'UNESCO dans la Grande Région SaarLorLux

N° 34 (2018): Malte HELFER: Le découpage administratif de la Grande Région SaarLorLux

N° 35 (2018): Malte HELFER: Le développement du trafic ferroviaire dans la Grande Région SaarLorLux

N° 36 (2018): Birte NIENABER, Ursula ROOS: Migrants internationaux et migration dans la Grande Région SaarLorLux

N° 37 (2018): Emile DECKER: La production en céramique dans la Grande Région SaarLorLux

N° 38 (2018): Simon EDELBLUTTE: L'industrie textile dans la Grande Région SaarLorLux

N° 39 (2020): Guénaël DEVILLETT, Mathieu JASPARD, Juan Vazquez PARRAS: L'offre transfrontalière en commerce de détail dans la Grande Région SaarLorLux

N° 40 (2020): Georg SCHELBERT, Stephan BRAKENSIEK: La construction d'églises pendant le XX<sup>e</sup> siècle dans la Grande Région SaarLorLux

N° 41 (2020): Florian WÖLTERING, Juliano DE ASSIS MENDONÇA: Le brassage dans la Grande Région SaarLorLux

N° 42 (2021): Interregionale Arbeitsmarktbeobachtungsstelle: La démographie de la Grande Région SaarLorLux

N° 43 (2021): Christian WILLE: Les pratiques du quotidien transfrontalières dans la Grande Région SaarLorLux

N° 44 (2022): Philippe Moulin: Fiefs des comtes de Luxembourg au 13e siècle (Grande Région SaarLorLux)

N° 45 (2022): Marie-Paule Jungblut: Les musées de la Grande Région SaarLorLux