

Ligne 69 (Courtrai) - Y Courtrai-Ouest - Comines - Poperinge - Abele - frontière française

Ouverture :

- Courtrai - Wervik : 14/01/1853
- Wervik - Comines : 18/06/1853
- Comines - Ypres : 18/03/1854
- Ypres - Poperinge : 20/03/1854
- Poperinge - Frontière française : 10/06/1870.

Fermeture : Poperinge – frontière française :

- Service voyageurs : 23/05/1954
- Service marchandises : 26/09/1970
- Démontage de la section en 1972

Concessionnaires :

- Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale : 1845-1867
- SGE : 1867-1873
- Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale : 1873-1906
- Etat belge : 1906-1926
- SNCB : 1926-2005
- Infrabel : 2005-

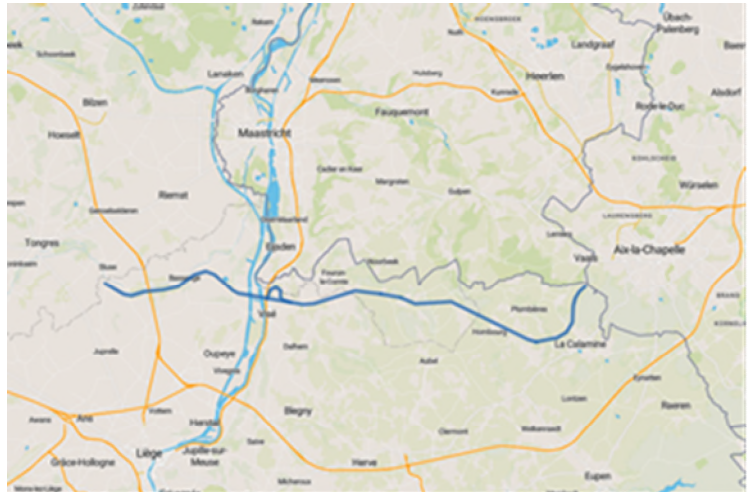
Electrification : en 3kV continu depuis le 03/05/1987

Longueur totale :

- Courtrai – Poperinge : 42 km
- Poperinge-frontière : 7,9 km
- Vitesse max : 120 km/h

Gares desservies : Courtrai, Bissegem, Wevelgem, Menin, Wervik, Comines, Ypres et Poperinge

En quelques mots : La ligne 69 relie Courtrai, Ypres et Poperinge. Elle comporte une ou deux voies à écartement standard et est électrifiée sur l'ensemble de son parcours, hormis bien sûr la section déferrée de Poperinge à la frontière française.



© Infrabel

Historique

La construction de la ligne 69 a été réalisée par la *Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale*. Cette société anglaise, créée en 1845, s'intéresse de près aux possibilités qu'offre la construction d'une ligne en Flandre occidentale.

*Les Flandres étant très-peuplées et présentant de grandes facilités pour la construction de routes en fer, il n'est pas étonnant que l'attention des capitalistes anglais se soit dirigée vers ces provinces, lors de l'effervescence qui eut lieu en 1845, pour des demandes de concessions de chemins de fer. Ces contrées sont éminemment agricoles et industrielles. Les matériaux et combustibles pondéreux qui leur manquent ne pouvaient y arriver que par de longs détours ; il fallait donc absolument des communications rapides et économiques, afin de contribuer à la réciprocité des relations indispensables entre les provinces des Flandres et du Hainaut. Une Société anglaise, qui se constitua en 1845, s'était engagée à construire toutes les lignes concédées dans la Flandre occidentale, dans un délai de trois ans, c'est-à-dire pour 1848.*¹



Bouton d'uniforme du « Chemin de fer de la Flandre Occidentale »
(Réf. 4465)

La concession, telle qu'elle résultait de la loi du 18/05/1845, comprenait un chemin de fer de Bruges à Courtrai, Ypres et Poperinge, par Thourout, Roulers et Menin, avec divers embranchements. La société est créée le 04/06/1845 et va concentrer ses efforts sur la partie qui allait lui donner les résultats le plus fructueux, entre Bruges et Courtrai. Les travaux commencent en 1845 et deux ans plus tard, la liaison est achevée jusqu'à Courtrai. Il faudra encore attendre 6 ans avant que ne soit construite la section Courtrai-Comines, en 1853.

Poperinge est reliée au réseau l'année d'après.

En 1870, la ligne est prolongée de Poperinge à Abeele, village à la frontière entre la Belgique et la France, et au-delà vers Hazebrouck où elle se relie au réseau français². La concession de la ligne sur le territoire français, de Hazebrouck à la frontière belge dans la direction de Poperinge est accordée par convention entre les deux états. Les deux gouvernements s'accordent aussi pour que les sections frontalières soient exploitées par une seule compagnie : la *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*. Deux gares frontières, bénéficiant du même bâtiment type, sont établies : en France à Godewaersvelde et en Belgique à Abeele. La section internationale est mise en service le 10 juin 1870.

En 1867, la *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale* est reprise par la *Société anonyme Générale d'Exploitation de Chemins de Fer (SGE)* qui va exploiter la ligne jusqu'en 1873, date de la faillite de la SGE. La *Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale* va alors reprendre l'exploitation de la ligne jusqu'en 1905. L'Etat belge, lui rachète alors la concession tout en lui

¹ Loisel, Annuaire spécial des chemins de fer belges (période de 1835 à 1865 inclus), 1867 p.342 (C574686)

²La ligne passe par Boeschepe, Goderwaersvelde et Caëstre, situés en France mais avec des noms à consonnance flamande, en souvenir de leur appartenance à la Flandre jusqu'en 1713 (Traité d'Utrecht).

autorisant de poursuivre l'exploitation des anciennes lignes pour le compte de l'Etat belge durant 1906 et 1907. Au 01/01/1908, l'infrastructure ferroviaire, le matériel roulant et le personnel sont définitivement incorporés à l'Etat.

La ligne était exploitée sur le territoire français jusqu'à Hazebrouck par les Chemins de fer belges et, à partir de 1926, par la SNCB.

Néanmoins, le 16/11/1942, l'exploitation et l'entretien de la ligne internationale Abeele - frontière - Hazebrouck est reprise par la SNCF.

Simple voie, doublée durant la Première Guerre mondiale

Toutes les lignes seront alors construites à simple voie, avec une exception !

Lors de la Première Guerre mondiale (1914-1918), la ligne entre Poperinge et Hazebrouck, située à l'arrière du front, permet d'établir un lien entre les troupes françaises et le quartier général des troupes anglaises, alors situé à Poperinge. La ligne est alors utilisée intensément par des convois militaires. Afin d'augmenter sa capacité de transport, l'armée va installer une seconde voie.

Après le conflit, la seconde voie est démontée et la ligne retrouve un trafic transfrontalier mais d'intérêt local avec cinq trains quotidiens, quatre de voyageurs et un de marchandises.

A noter également que Poperinge est à l'époque un nœud ferroviaire important en raison de sa position stratégique proche de l'Yser. L'armée belge va décider de construire une ligne à voie normale entre Adinkerke et Poperinge³ pour longer la ligne de front afin d'approvisionner le Front de l'Yser.

Le tracé de voie

C'est une ligne à écartement standard, à deux voies entre la bifurcation de Courtrai-Ouest et Comines et à une voie de Comines à Poperinge.



Locomotive diesel 6296 à Comines (Réf. M319_039)

³ Adinkerke se situe sur la ligne 73 (Deinze - Lichtervelde - La Panne - frontière française).

Fermetures successives



Autorail 4001 sur un passage à niveau à Zillebeke (Réf. MZ00983)

La concurrence des transports routiers finit par aboutir à la fermeture du trafic voyageurs entre Poperinge et Abeele, le 08/10/1950.

Côté français, la SNCF continuera à desservir le tronçon Abeele - Godewaersvelde - Hazebrouck, en trafic voyageurs jusqu'au 22/05/1954.

La SNCF va encore assurer le trafic marchandises entre Hazebrouck et Abeele, sur le territoire français, avant de le fermer le

26/09/1970. La section sera démontée en 1972.

Sur le territoire belge, entre Poperinge et Hazebrouck, une petite partie de l'assiette de la voie a été transformée en promenade pédestre, la "Quintens wandeling". Au-delà de Poperinge, l'assiette de la voie a été intégrée à la N38 jusqu'à Steenvoorde.

Les gares

Tous les bâtiments voyageurs construits par la Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale (FO) sur la ligne 69 sont identiques: un pavillon de style néoclassique à un seul étage qui comportait vraisemblablement cinq travées à l'origine.

La plupart des gares de la ligne 69 Courtrai-Poperinge ont été détruites ou fortement endommagées pendant la Première Guerre mondiale.



Carte postale des ruines de la gare de Wervik (Réf. Z01133)



Carte postale des ruines de la gare de Ypres (Réf. 10102_1)

La ligne 69B : Warneton - Nieuwkerke

Cette courte ligne de 8,6 km fut construite par l'armée anglaise durant la première Guerre Mondiale, puis exploitée par l'Etat belge dès 1920.

Pendant la Première Guerre mondiale, l'armée britannique a construit une ligne de ravitaillement vers le front partant de Bailleul (France) et passant au sud de Dranouter jusqu'à Messines. Cette ligne a été ouverte à l'été 1916 et prolongée en mars 1918. Au cours de l'offensive allemande du printemps 1918, l'armée britannique a été forcée de battre en retraite et a fermé la ligne qui a été rouverte après la contre-offensive alliée réussie, fin septembre, début octobre. Le commandement de l'armée britannique décide alors de prolonger la ligne jusqu'à Warneton. Cette extension est ouverte le 30/10/1918, peu avant l'Armistice.

Après la guerre, le tronçon Warneton - Nieuwkerke a été inclus dans le réseau des chemins de fer de l'État. Le trafic voyageurs s'y déroule du 30/09/1920 au 06/10/1929. À partir de 1925, les trains s'arrêtent également à Messines. Le trafic limité de marchandises, en particulier durant la saison de la betterave sucrière, durera jusqu'à la fin de 1962. La ligne a été démontée en 1965.

L'électrification

Les travaux d'électrification de la ligne Poperinge-Courtrai ont débuté en 1985 et le tronçon Courtrai - Poperinge a été électrifié le 22/05/1987 en 3000V courant continu avec une nouvelle sous-station de traction à Ypres.

L'infrastructure a été entièrement renouvelée en 2016 avec une vitesse de référence de 120 km/h, double voie maintenue jusqu'à Comines, simple voie jusqu'à Poperinge, avec possibilité de croisement à Ypres.

Aujourd'hui

En février 2016, d'importants travaux de rénovation ont été réalisés sur la ligne 69 entre Menin et Ypres et en 2017 entre Courtrai et Comines.

En mai 2005, Infrabel et l'asbl Natuurpunt ont signé un accord de 8 ans sur un projet pilote de gestion écologique du talus ferroviaire. Ce projet pilote se situe entre Ypres et Comines.

Le ministre des Entreprises publiques Johan Vande Lanotte de l'époque souhaitait qu'un maximum de talus ferroviaires soit géré de manière plus écologique. Les talus de valeur doivent être maintenus dans leur état actuel.

L'intérêt pour la valeur écologique des talus ferroviaires s'inscrit dans le cadre des objectifs de la SNCB et d'Infrabel en matière d'une gestion durable de l'entreprise.

Cette ligne est unique car, sur une distance d'environ 8 km, elle traverse différentes zones naturelles ou domaines boisés.

Catherine Walravens

Juin 2024.

Bibliographie succincte

- Articles :** Electrification de la ligne Ypres-Poperinge, *Trans-Fer*, n° 54, 01-11-1987, p.27-28, BIB_K616788
- Poperinge-Courtrai électrifié, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 9, 01-09-1987, p.19-20, BIB_K570309
- BACELLE L. Geen centen voor dubbele spoorlijn. Uitbreiding Lijn 69 zou nochtans grote meerwaarde geven, *Laatste Nieuws (Het)*, 21-01-2016, BIB_J700654
- MARGANNE R. Comines Deux villes, deux gares, deux pays, *Journal du Chemin de Fer*, n° 235, 06/07-2020, p.58-67, BIB_K709700
- MARGANNE R. Gare de Poperinge Un passé international, militaire ... sucrier (Partie 1), *Journal des chemins de fer*, n° 250, 12-2022, p.20-27, BIB_K714202
- MARGANNE R. Poperinge (2), *Journal du Chemin de Fer*, n° 251, 01-2023, p.36-43, BIB_K714465
- Livres :** MARGANNE R. *Gares, lignes, noeuds ferroviaires belges oubliés tome 5. Poperingen ancien noeud international militaire, sucrier, Couvain une gare au bout des voies, Vireux-Molhain ancien noeud ferroviaire franco-belge*. Liège : 2023, 52 p. BIB_C702948
- PARMENTIER W., *150 jaar spoorgeschiedenis in het Ieperse*. Stedelijke Cultuurraad Ieper, Stad Ieper, 2003, 35 p. BIB_C566927
- PYNCKET M., DESMET W. *150 jaar spoorweg in Menen*. Menen : Heemkundige Kring Dr. Rembry-Barth, 't Wingheroen, 2003, 93 p. BIB_C5384

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : Ligne 69 (Courtrai) - Y Courtrai-Ouest - Comines - Poperinge - Abele - frontière français, chemins de fer de la Flandre occidentale, Ligne 69B Warneton - Nieuwkerke

Collection musée : Ligne 69 (Courtrai) - Y Courtrai-Ouest - Comines - Poperinge - Abele - frontière française