

Ligne 63 : Torhout – Kortemark -Ypres

Ouverture : 15/08/1873

Fermeture :

- Torhout - Kortemark : 1950 pour Voyageurs et marchandises
- Kortemark - Ypres : 1955 pour les voyageurs
- Kortemark - Westrozebeke : fermeture marchandises en 2003
- Westrozebeke - Langemark : fermeture marchandises en 1988
- Langemark - Ypres : fermeture marchandises en 1984

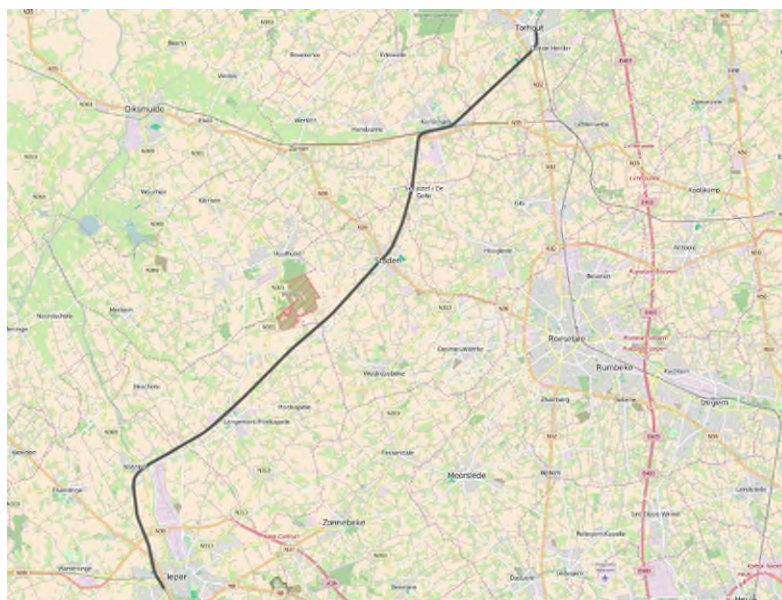
Concessionnaires :

- Compagnie d'Ostende à Armentières : 1864 - 1880
- Etat belge : 1880-1926
- SNCB : 1926-2003

Longueur : 32 km

Gares desservies : Torhout, Kortemark, Sint-Jozef, Staden, Westrozebeke, Poelkapelle, Langemark, Boezinge, Ieper

En quelques mots : La *Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières* a établi une ligne entre Ostende et Armentières (F). Le premier tronçon entre Ostende et Torhout a formé la ligne 62 et la section entre Torhout et Ypres a formé la ligne 63 décrite ici.



©Wikipedia

Historique

La construction de la ligne d'Ostende à Armentières a été discutée à nombreuses reprises au parlement belge en 1863. A cette époque, en effet, les villes et ports du littoral sont reliés directement au réseau des chemins de fer belges : Ostende, Furnes et Blankenberge ont une voie directe vers l'intérieur du pays mais ce qui manque surtout à Ostende, c'est une voie directe vers le Nord de la France.

Cela sera chose faite un an après, soit le 23/05/1864, avec une concession d'un chemin de fer d'Ostende à la frontière française vers Armentières, avec embranchement de Warneton à Commines, accordée à deux bruxellois.

La *Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières*, société anonyme qu'ils ont créée, est autorisée le 07/07/1864. ¹

Le 11/05/1870, une convention est conclue à Paris entre la Belgique et la France pour l'établissement d'un chemin de fer direct d'Ostende à Armentières ².

Le Journal Officiel français va promulguer le 27/09/1881, l'approbation de la convention passée avec la *Compagnie d'Ostende à Armentières* pour le rachat de la partie française de ladite ligne par l'Etat français qui en assurera l'exploitation.

Le projet initial d'une ligne principale passant par Warneton a été remplacé par celui, moins onéreux, d'utiliser la ligne d'Ypres à Warneton construite en 1855 par la *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*. Un accord passé en 1867 entre ces deux compagnies, toutes deux membres de la Société Générale d'Exploitation des chemins de fer (SGE)³, offre aux trains d'Ostende à Armentières des droits de passage en l'échange d'un partage des recettes sur les trains de marchandises.

Il faudra toutefois attendre l'été 1873 pour que soient mises en service les dernières sections du chemin de fer en direction d'Ostende, sous la forme de la ligne de Torhout à Ypres. L'accord entre les deux compagnies pouvait alors pleinement entrer en fonction et les trains pouvaient parcourir la ligne d'Ostende à Armentières dans son intégralité.

La concession reprend 4 sections : Ostende – Torhout (ligne 62), Torhout – Ypres qui forment la ligne 63 dont il sera question ici, la section Ypres-Warneton (ligne 69)⁴ et Commines – Le Touquet (frontière) via Warneton (ligne 67⁵).

La ligne 63 Torhout - Ypres est livrée à l'exploitation le 15/08/1873.

En 1880, la *Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières* va céder la concession à l'Etat belge. ⁶

¹ MB 13/07/1864

² MB 10/06/1870

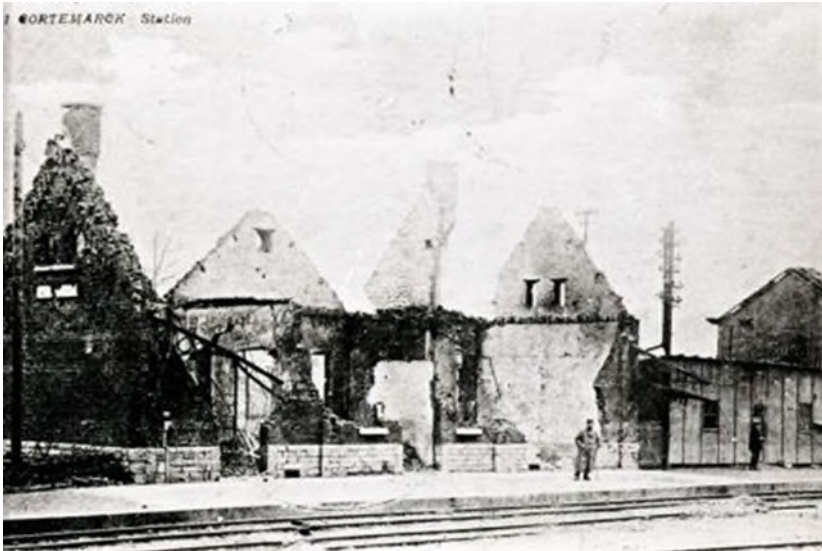
³ La SGE est une société anonyme belge créée en 1867 et fusionnée dans la Compagnie des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut. Elle est dissoute en 1873. Elle regroupait plusieurs compagnies privées préexistantes qui exploitaient des concessions dans une grande partie de la Belgique. Cette fusion devait leur permettre de jouir d'une meilleure situation en se soutenant mutuellement et de constituer un bloc plus homogène avec ces diverses lignes disparates, parfois peu profitables.

⁴ Mise en exploitation de la ligne Commines à Ypres (12,845 km) le 23/01/1853.

⁵ La ligne 67, longue de 11,9 km sera déclassée en 1991.

⁶ AR du 25/02/1880 (MB 26/02/1880)

La Première Guerre mondiale



Carte postale des ruines de la gare de Kortemark après la Première Guerre mondiale (Réf. Z01366)



Carte postale de la gare de Langemark illustrant la gare provisoire en bois à la suite de la Première Guerre mondiale (Réf. Z00786)



Ruines de la gare d'Ypres (Réf. 10102)

Lors de la Première Guerre mondiale, après la stabilisation du front, des sections entières de la ligne Torhout-Ypres se trouvent soit sur le front, soit dans les environs immédiats.

D'Ypres à Boezinge, la ligne se situait sur le front britannique. On y retrouve le hameau de Pilkem, où a eu lieu la première attaque au gaz moutarde, en 1915. Lors de la bataille de la crête de Pilkem, surnommé « Pilkem ridge » par les Anglais, des milliers de soldats britanniques ont été tués.

Plus loin vers Langemark et Houthulst, le chemin de fer traversait des lignes allemandes. Langemark a été complètement détruit. Dans la forêt de Houthulst, les Allemands avaient créé un labyrinthe de tranchées et de barricades, de mitrailleuses et de canons. À plusieurs reprises, les Alliés ont essayé de prendre cette position. Ce n'est qu'à la fin de septembre 1918 qu'ils y parviennent.

Quelques mois plus tard, le 11 novembre, l'armistice annonçant la fin de la Première Guerre mondiale est signé.

L'après-guerre

Après les ravages de la guerre, le chemin de fer a été restauré, les gares et les postes d'aiguillage ont été reconstruits. La période glorieuse de la ligne Torhout-Ypres-Armentières sera cependant de courte durée. La concurrence de la voiture va entraîner sa chute. Peu à peu, les sections sont désaffectées et déferrées.

Sur la section Torhout – Kortemark, le trafic voyageurs est interrompu après la Seconde Guerre mondiale, en 1950 et la section sera déferrée en 1968.

Le trafic voyageurs est supprimé le 22/05/1955 sur la section Kortemark – Ypres.

Le trafic marchandises sera supprimé par petites sections :

- La section Kortemark – Westrozebeke est mise hors service en 1990 mais elle restera ouverte pour le trafic militaire à destination du dépôt de munitions de Houthulst jusqu'au 02/06/2003. À cette date, la ligne est complètement mise hors service et sera déferrée en 2005 ;
- La section Westrozebeke – Langemark est fermée le 01/12/1988 et déferrée en 1992 ;
- La section Langemark - Ypres est fermée le 05/03/1984 et déferrée en 1985.



Train de voyageurs tracté par locomotive diesel 5930 lors d'un parcours spécial à Kortemark en 1988 (Réf. M244_011)

Tracé de ligne et économie régionale

La ligne devait aboutir à l'origine à Armentières, une ville manufacturière importante.

Les communes que la ligne traverse contribuent pour une part considérable dans la livraison du lin, matière première. Quant au commerce belge dans cette partie du nord de la France, il est constitué d'échange de produits tels que charbon, céréales, graines, fourrages, beurre et bétail.

Le train a fait prospérer les villages traversés entre Torhout et Ypres. Il offrait de bonnes connexions vers toutes les régions de Belgique et vers le nord de la France, là où de nombreux saisonniers allaient travailler dans les champs ou dans les usines.

Les gares



Gare provisoire de Torhout en 1960. (Réf. Z02838)

La gare de **Torhout** (auparavant appelée Thourout) est mise en service en 1846 par la Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale (FO) et est une gare établie sur la ligne 66 Bruges - Lichtervelde - Courtrai. La gare est toujours en activité et dispose d'un bâtiment voyageurs construit en 1963. Elle était la gare d'aboutissement de la ligne 62 et celle d'origine de la ligne 63.

La première gare a été érigée en 1846 et est détruite durant la Première Guerre mondiale. Quelques baraques provenant du village d'athlètes des jeux olympiques d'Anvers (1920) vont la remplacer. Un peu plus tard, une gare provisoire est construite qui sera remplacée par l'actuelle.

La gare de **Kortemark** (anciennement Cortermarck) est actuellement une halte et le bâtiment a reçu une autre affectation. Elle dessert la ligne 73 (Deinze-La Panne). La première gare de 1858 servira de logement suite à la construction d'une nouvelle gare à la reprise de la concession par l'Etat belge. Détruite durant la première Guerre mondiale, la gare sera remplacée par un nouveau bâtiment, une *gare de reconstruction*, comme on a appelé les bâtiments de gare construits en Belgique et en France en remplacement des anciens bâtiments détruits ou fortement endommagés. Ce bâtiment est désormais classé.

Le point d'arrêt de **Sint-Jozef**. D'abord appelé « arrêt Hooglede, il devient en 1898 une halte (ou station) ouverte aux voyageurs, bagages et marchandises. Le bâtiment des recettes doit avoir été construit à ce moment. La gare de Sint-Jozef sera un maillon important pour les troupes allemandes. Lors de la Première Guerre mondiale, la gare va subir des dégâts sans être détruite.

Les bâtiments des gares situées sur l'actuelle Vrijbosroute (Sint-Jozef, Westrozebeke, Poelkapelle, Langemark et Boezinge) existent toujours.

La gare de **Staden** n'est plus en activité. Le bâtiment principal, endommagé durant la Première Guerre mondiale, a été réparé et une nouvelle halle marchandises a été érigée. Le bâtiment voyageur a été démoli mais la halle à marchandises existe toujours.

La halte de **Westrozebeke** est mise hors service en 1955. Le bâtiment d'origine est détruit durant la Première Guerre mondiale et un nouveau bâtiment est construit en 1920. Ce bâtiment des recettes, de type « reconstruction » et son annexe subsistent encore.

Le bâtiment de la gare de **Poelcapelle** va vivre la même histoire que celle de Westrozebeke et est remplacé dans les années 1920 par le bâtiment actuel. La gare est rebaptisée **Poelkapelle** en 1938. Le bâtiment est aujourd'hui une propriété privée.

Langemark : le bâtiment de la gare va subir le même sort que ses voisins au cours de la Première guerre mondiale, tout comme la maison de garde-barrière. Il sera également remplacé par une construction provisoire puis une nouvelle gare en briques dans les années 1920. La gare désaffectée sert actuellement de caserne de pompiers.

La gare de **Boesinghe** est détruite lors des combats de la Première Guerre mondiale et remplacé dans les années 1920 par le bâtiment actuel. La gare est rebaptisée Boezinge en 1938. La gare sert actuellement de local à une association de jeunes.

La gare actuelle **d'Ypres** date de 1962. La première gare a été détruite durant la première Guerre mondiale. Elle a été remplacée par une gare provisoire. Un nouveau bâtiment a été inauguré en 1962.



Gare d'Ypres : construction temporaire en remplacement de la première, détruite durant la Première Guerre Mondiale. Photo prise en 1961 (Réf. Z08790)



Nouvelle gare d'Ypres en 1963 (Réf. Z02765e)

La reconversion

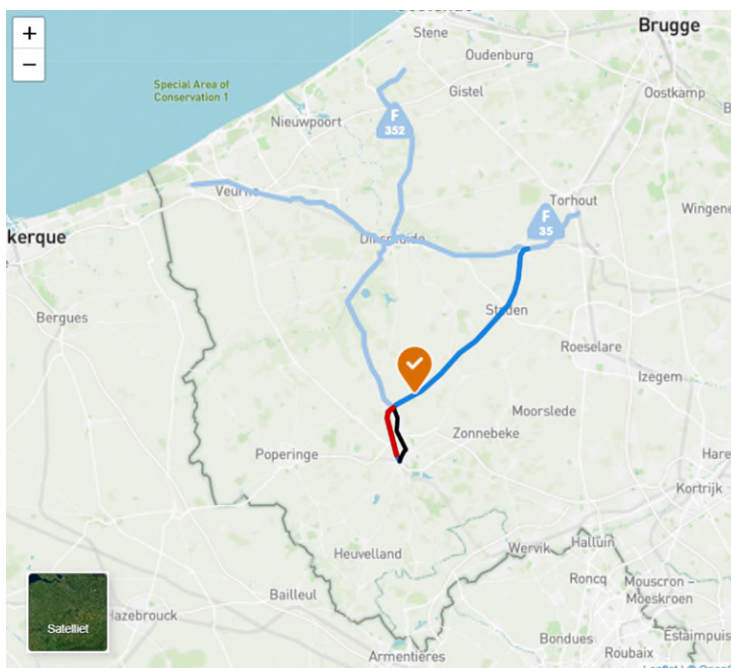
Une piste cyclable et pédestre a été construite sur le tronçon Westrozebeke - Boezinge dans les années 1990 (« Vrijbosroute ») et sur le tronçon Kortemark - Westrozebeke en 2006.

La Vrijbosroute

L'ancienne section de ligne Kortemark-Ypres a été transformée en piste cyclable portant le nom de Vrijbosroute. Elle est reprise sous le numéro F351 et est longue de 20 km.

Le 13/07/2021 était inaugurée la première phase de ce projet entre Langemark et Ypres.

Le 01/03/2023, La nouvelle Vrijbosroute, qui traverse Staden, Hooglede, Kortemark et Houthulst, a été officiellement inaugurée à Staden.



Carte issue de <https://fietsnelwegen.be/fietsnelwegen/F351>

Catherine Walravens
Septembre 2023

Bibliographie succincte

Articles : Langemark-Poelkapelle - Artrail brengt geschiedenis spoorlijn in beeld, *Laatste Nieuws (Het)*, 15-05-2018, J706035.

Livres : BREYNE K. *Sporen van de eerste wereldoorlog in hartje West-Vlaanderen. Op verkenning langs de vrijbosroute, storoute en kezelbergrouete*. Brugge : Provincie West-Vlaanderen, 2016, 98 p. B700602

MAHIEU, J. *Wandel - en fietsgids. Vrijbosroute Ieper-Kortemark*. St-Andries : Provincie West-Vlaanderen, 2006. - 16 p., Z702761.

MARCHAL, D. ; HERLA, L. *Chemin de fer d'Ostende à Armentières avec embranchement sur Comines. Notes et Carte à l'appel du projet*. Bruxelles : Emm. Devroye, imprimeur du roi, 1864. - 21 p., Z702744

Documents officiels :

Recueil des lois et arrêtés royaux de la Belgique. Tome trente-cinquième. 1864. Bruxelles : Bruylant. 15-23 mai 1864. n°193-204. p.. 229

Recueil des lois et arrêtés royaux de la Belgique. Tome cinquante et unième. 1880. Bruxelles : Bruylant. 23-25 février 1880, n°43-44. p.35

Annales du Sénat et de la Chambre des députés (Nouvelle série) Documents parlementaires, Session ordinaire de 1881, Tome II - du 26 mars au 29 juillet 1881, Deuxième partie – (Chambre), p. 872.

Internet : <https://www.west-vlaanderen.be/sites/default/files/2017-11/BrochureVrijbosroute.pdf>

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

Catalogue Bibliothèque : Ligne 63 Torhout - Kortemark – Ypres/ Lijn 63 Torhout - Kortemark - Ieper

Collection musée : Ligne 63 Torhout - Kortemark – Ypres/ Lijn 63 Torhout - Kortemark - Ieper