

Ligne 66 Bruges - Courtrai

Ouverture :

- Bruges-Torhout : 04/10/1846
- Torhout- Lichtervelde : 28/02/1847
- Lichtervelde-Roulers : 31/03/1847
- Roulers-Izegem : 01/05/1847
- Izegem-Ingelmunster : 28/05/1847
- Ingelmunster-Courtrai : 14/07/1847.

Concessionnaires :

- Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale : 1845 - 1906
- Etat belge : 1907-1926
- SNCB : 1926 - 2005
- Infrabel : 2005 -

Electrification : 1986

Longueur totale : 52,8 km

Ouvrages d'art :

Pont sur la Lys

Gares desservies : Bruges, Zedelgem, Torhout, Lichtervelde, Roulers, Izegem, Ingelmunster, Courtrai



Carte de la ligne 66 © wikipedia

Historique

Nous sommes au milieu du XIXe siècle. A l'époque, la Flandre occidentale est très peuplée et son économie est principalement agricole et industrielle. Il leur manque cependant des moyens de communication rapides et efficaces pour contribuer à la réciprocité des relations indispensables entre les provinces des Flandres et du Hainaut. Une société anglaise, constituée en 1845, y voit une opportunité et s'engage à construire toutes les lignes que l'Etat a concédées dans la Flandre occidentale, dans un délai de trois ans, c'est-à-dire pour 1848. Cette concession a été accordée par AR du 21/05/1845 et les statuts de cette société anonyme sont approuvés par AR du 04/06/1845 et voit la création de la *Société des chemins de fer de la Flandre occidentale*. Les différents tronçons sont construits au cours des années 1846 et 1847 : le 4/10/1846, un premier tronçon de cette ligne est construit en voie unique entre Bruges et Torhout. Au cours de 1847, la ligne est encore étendue à Lichtervelde, Roeselare, Izegem, Ingelmunster et Courtrai.

Le 14 juillet 1847, la ligne Bruges-Courtrai est solennellement inaugurée sur toute la ligne.

Le chemin de fer améliore progressivement la situation dans la région qui souffre beaucoup de la crise socio-économique qui ravage l'Europe dans la période 1845-1848 et, particulièrement, la région du lin :



Pont ferroviaire sur la Lys à Courtrai (Réf. Z07928)

Tielt, Lichtervelde, Roulers et Courtrai. La création d'un chemin de fer va offrir à la Flandre occidentale des communications rapides avec de grandes villes comme Bruges et Courtrai, avec le port d'Ostende et Bruges et avec la France et va permettre d'accroître la mobilité de la population et de stimuler le commerce et l'industrie. Le projet a créé des emplois et la ligne a rapidement été surnommée la route du pain sec (Droogebroodroute), en référence au revenu qu'une personne moyenne y gagnait quotidiennement ; c'est à dire, assez d'argent pour acheter une miche de pain sec quotidienne.

Par A.R. du 26/08/1864, la *Société des chemins de fer de la Flandre occidentale* va céder l'exploitation de tout son réseau à la *Société anonyme de construction de Tubize*. Celle-ci va s'intégrer, par A.R. du 14/11/1864, à une nouvelle société ayant pour objet de rassembler l'exploitation de plusieurs lignes sous une administration unique ; ce sera la *Société anonyme d'exploitation de chemins de fer*. Mais cette société, gérée par un groupe de promoteurs privés belges, sera mise en liquidation en 1873 et la *Société anonyme de Flandre occidentale* va reprendre son droit sur, entre autres, la ligne Bruges-Courtrai.

Rachat de la concession par l'Etat

En 1906, le réseau de chemin de fer de Flandre occidentale est long de 181 km dont 14,7 km situés en France. Il est formé de cinq concessions accordées, dont celle de Bruges à Courtrai.

Si, au début de l'octroi des concessions, l'Etat belge était heureux d'accepter l'intervention des capitaux privés afin de réaliser divers grands travaux d'intérêt public, à partir de 1870, l'Etat revoit sa politique des concessions en restreignant l'octroi de nouvelles et en reprenant certaines, en fonction de ses intérêts. Or les lignes entre Bruges et Courtrai forment des tronçons enchevêtrés dans les lignes de l'Etat qui estime qu'elles doivent être incorporées dans son réseau.¹

¹ Chambre des Représentants, séance du 9 mai 1906.

Double voie

En 1910, le tronçon Torhout-Courtrai, considéré comme un prolongement de la ligne Ostende-Torhout doit, comme cette dernière, être mis à double voie, selon l'Etat.

En effet, le développement des relations internationales entre la France et la côte belge rendait indispensable l'établissement de la double voie afin d'obtenir toute la sécurité nécessaire aux trains express qui circulent entre Paris, Lille, d'une part, Ostende, Blankenberge et Heist, d'autre part.



Ligne 66 à Kuurne, en direction de Roulers en 1981 (Réf. MZ18851)

Si les plans de la 2^e voie entre Bruges et Torhout existaient déjà en 1914, il faudra attendre mai 1984 pour que cette section, la plus ancienne de la ligne, soit mise à double voie.

Les guerres

Les deux guerres mondiales vont apporter leur lot de destruction sur le réseau de Flandre occidentale. Les installations ferroviaires subissent des bombardements très dévastateurs.

En 1940, l'aviation allemande a bombardé entre autres Courtrai et Roulers. Les années suivantes, l'occupant allemand a confisqué en masse des moyens de transport et d'autres biens, y compris des immeubles. De 1943 à 1944, les bombardements aériens des alliés vont toucher la gare de formation de Courtrai qui sera totalement détruite, de même que la remise à locomotives et le quai de transbordement des messageries. Leur plateforme fut littéralement labourée par les bombes, et le déblaiement en fut tellement ardu qu'il ne put être terminé qu'à la fin de l'année 1945.

De graves dégâts sont également occasionnés à la gare à voyageurs, mais des réparations provisoires vont permettre de rétablir rapidement la circulation sur les voies principales, ainsi qu'un service de fortune pour les voyageurs.

Electrification de la ligne

Depuis le 20 mai 1986, l'ensemble de la ligne est électrifié avec une tension de caténaire de 3 kV.

La SNCB a profité de l'électrification de la ligne pour mener des travaux d'infrastructure importants. Le système de signalisation a été modernisé, plusieurs passages à niveau ont été supprimés et des travaux d'amélioration du tracé de voie ont permis une vitesse commerciale plus élevée sur la ligne : vitesse autorisée à 120 km/h dans les gares de Torhout (anciennement 40 km/h) et Izegem (anciennement 90 km/h), jusqu'à 90 km/h dans la gare d'Ingelmunster (anciennement 60 km/h) et jusqu'à 80 km/h dans la gare de Lichtervelde (anciennement 40 km/h).

L'électrification de la ligne 66 et la mise à double-voie du tronçon Torhout - Bruges ont permis de remplacer les tabliers du pont de 1911, permettant de croiser à Oostkamp la ligne Bruxelles - Ostende.

Des travaux ont été effectués dans les six gares intermédiaires en vue de réaliser une meilleure intégration intermodale des transports publics. Cela comprend la construction non seulement de parkings et de parkings à vélos, mais aussi d'une gare routière, afin d'assurer des possibilités de transfert faciles, et de passages ferroviaires qui facilitent l'accès aux gares et aux quais et contribuent ainsi au confort offert.

Torhout : aménagement d'un tunnel pour piétons, la mise en place d'auvent sur les quais, nouveaux parkings à vélos, rénovation d'un pont.

Zedelgem : construction d'un parking et d'un parking à vélos

Bruges : extension du parking et du parking à vélos

Lichtervelde : création d'un abri à vélos

Roulers : gare entièrement modernisée et surélevée en 1979, agrandissement du garage à vélo

Izegem : construction d'un passage souterrain pour les voyageurs, construction d'un parking et d'un local à vélos, construction d'une gare routière

Ingelmunster : construction d'un abri à vélos.

Le dernier poste de signalisation de la ligne, basé à Izegem, a été supprimé en 2015 et, désormais, le suivi des circulations est concentré à Bruges.

Le tracé de ligne à Bruges

A l'origine, la ligne passait au sud de Bruges. La première gare de Bruges se trouvait près du centre-ville, à 't Zand. En 1939 une nouvelle gare a été construite extra-muros à Sint-Michiels et la ligne 66 a été déviée vers l'Est.

Les gares

Au fur et à mesure de la construction de la ligne, des gares ont été érigées sur le parcours. Seules les gares de Bruges et de Courtrai existaient au préalable.

Après la Seconde Guerre mondiale, plusieurs gares ont été modernisées.

Gare de Bruges



Carte postale de l'ancienne gare de Bruges (Réf. Z00432)

La première gare provisoire de Bruges est mise en service le 12 août 1838, par l'administration des chemins de fer de l'État belge, lorsqu'elle ouvre à l'exploitation la section de Gand à Bruges. Elle est installée sur le site dénommé « Het Zand », à l'intérieur des murs de l'ancienne ville.

Le premier bâtiment de gare proprement dit n'a été achevé qu'en 1844. Il a été conçu par l'architecte Auguste Payen, architecte des Chemins de fer de l'Etat belge. Elle devient une gare de bifurcation avec

la mise en service de Bruges à Torthout, premier tronçon de la ligne 66, le 4 octobre 1846 par la *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*.

L'augmentation du trafic engendré notamment par les nouvelles lignes met les services à l'étroit dans l'ancienne gare. Un nouveau bâtiment est commandé, vers 1876. Le bâtiment d'Auguste Payen est démonté avec précaution pour être reconstruit en gare de Renaix et laisse la place au nouvel édifice construit entre 1879 et 1886.

Dans les années 1930, les voies sont surélevées et une nouvelle gare, située sur un tracé remanié, est réalisée en 1939.

L'ancienne gare qui se trouvait au « Het Zand », sera démolie après-guerre.

En 2009, la gare a subi une profonde rénovation et une nouvelle gare ultramoderne a été mise en service de l'autre côté des voies, le bâtiment de 1939 étant conservé.

Gare de Zedelgem

La gare de Zedelgem est mise en service le 4 octobre 1846, par la *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*. La gare est classée depuis le 5 juillet 2013, elle est devenue un point d'arrêt et le guichet est définitivement fermé.

Gare de Torhout



La gare de Torhout est mise en service le 4 octobre 1846, par la *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*, lors de la mise en exploitation de la section de Bruges à Torhout, de la ligne 66. Elle devient une gare de passage avec l'ouverture de la section suivante de Torhout à Lichtervelde. Le bâtiment fut détruit pendant la Première Guerre mondiale. La gare actuelle fut construite en 1961-1963. Ce bâtiment moderne dans l'esprit de l'Expo '58 fut dessiné par l'architecte Gustave Hendrickx. Il fait toujours office de gare et dispose d'un bâtiment voyageur, avec guichet, ouvert tous les jours.

Gare de Torhout en 1963 (Réf. Z02839A)

Gare de Lichtervelde

La gare de Lichtervelde est mise en service le 28 février 1847, par la *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*. Elle devient une gare de passage avec l'ouverture de la section de Lichtervelde à Roulers. Le service des marchandises en gare de Lichtervelde est fermé en 1992. La gare dispose d'un bâtiment voyageur, avec guichet, ouvert du lundi au samedi.

Gare de Roulers

La gare de Roulers est mise en service le 31 mars 1847, par la *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*, lors de la mise en exploitation de la section de Lichtervelde à Roulers de la ligne 66. Elle devient une gare de passage avec l'ouverture de la section suivante de Roulers à Izegem. La gare dispose d'un bâtiment voyageur avec guichet, ouvert tous les jours.

Gare de Izegem

La gare d'Izegem est mise en service le 28 mai 1847, par la *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*, lors de la mise en exploitation de la section de Roulers à Izegem de la ligne 66. Elle devient une gare de passage avec l'ouverture de la section suivante d'Izegem à Ingelmunster. Gare SNCB, elle dispose d'un bâtiment voyageur, avec guichet, ouvert tous les jours.

Gare de Ingelmunster

La gare d'Ingelmunster est mise en service le 28 mai 1847, par la *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*. Depuis le 28 juin 2013, elle est devenue un point d'arrêt non gardé (PANG) à accès libre.

Gare de Courtrai



Carte postale de la gare de Courtrai (Réf. Z00783) Collection Paul Pastiels

La gare de Courtrai connaît plusieurs adaptations et élargissements. En 1840, une gare provisoire est érigée. La deuxième gare, œuvre de l'architecte des chemins de fer Auguste Payen, est inaugurée en 1857 et ce bâtiment est élargi en 1876. Jusqu'en 1944, la gare possède une large verrière recouvrant les voies.

En 1956, une toute nouvelle gare est inaugurée, cette fois sans verrière. La gare dispose d'un bâtiment voyageur avec guichets.

Bibliographie succincte

- Articles :** WAEYAERT F. Lijn 66 Brugge - Kortrijk 150 jaar. De westvlaamse spoorwegoorlog (I), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-09-1997, p.24-27, K19099
- WAEYAERT F. Lijn 66 Brugge-Kortrijk 150 jaar. Engelse maatschappij legt lijn aan tegen hongerlonen (II), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-10-1997, p.22-25, K19721
- WAEYAERT F. Lijn 66 Brugge - Kortrijk 150 jaar. Een mengelmoes van maatschappijen (III), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-11-1997, p.20-24, K19722
- Livres :** LOISEL F. *Annuaire spécial des chemins de fer belges (période de 1835 à 1865 inclus)*. Publié sous la direction du Cercle de la conférence des chemins de fer belges, Bruxelles : Comptoir univ. d'imprimerie et de librairie, Victor Devaux et Cie, Propriétaires-Editeurs, 1867, 829 p. C574686
- WAEYAERT F., LERMYTE J-M. *De droogenbroodroute (1847-1997). De spoorlijn 66 Brugge-Kortrijk*. Aartrijke : Uitg. Emiel Decock/West-Vlaams Verbond van Kringen voor Heemkunde, 1997, 223 p. C4321
- Internet : [Chemins de Fer de la Flandre Occidentale \(FO\) – Belgique](http://www.cheminsdeferdelaflandreoccidentale.be)|[Patrimoine Industriel de Tubize](http://www.patrimoineindustrielde Tubize.be) (museedelaporte.be)

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

Catalogue Bibliothèque : Ligne 66 Bruges - Lichtervelde - Courtrai

Collection musée : Ligne 66 Bruges - Lichtervelde - Courtrai