

## Ligne 50A Bruxelles-Midi - Gand-Saint-Pierre - Bruges – Ostende

**Ouverture :** Gand – Ostende :1838  
Bruxelles-Midi - Gand : 1933

**Concessionnaires :**

- Etat belge : 1838- 1926
- SNCB : 1926-2005
- Infrabel : 2005 -

**Electrification :** 1954

**Longueur totale :** 114,3 km

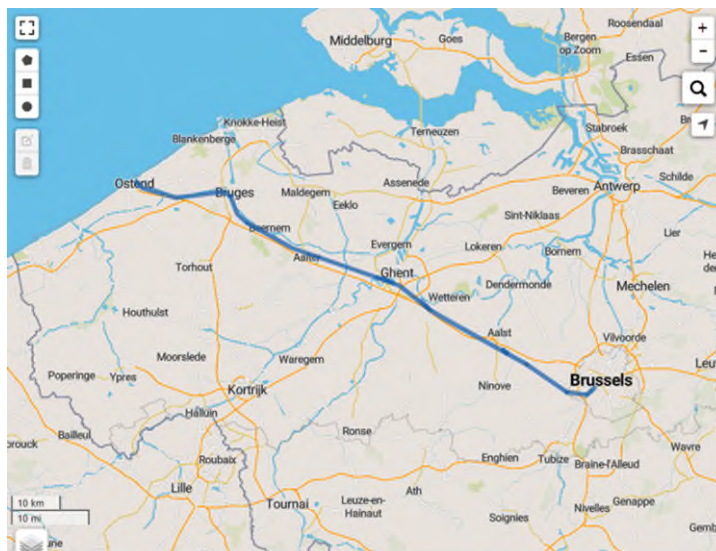
**Ouvrages d'art :**

**Ponts :** sur le canal Bruxelles-Charleroi, sur la Dendre, sur la Lys, sur le canal de Schipdonk, passages supérieurs et inférieurs pour la circulation automobile ou pour se raccorder à d'autres lignes de chemin de fer

**Viaduc :** de Bruxelles-Midi, de la Pède

**Gares desservies :** Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central, Bruxelles-Midi, Gand-Saint-Pierre, Tronchiennes, Landegem, Hansbeke, Bellem, Aalter, Maria-Aalter, Beernem, Oostkamp, Bruges, Ostende

**En quelques mots :** La ligne 50A relie Bruxelles-Midi à Ostende. Elle se compose de plusieurs tronçons à l'histoire et aux caractéristiques bien différentes : le premier tronçon, entre Gand et Ostende, a été mis en service en 1838 et fait partie des premières lignes de Belgique. Un second tronçon, entre Gand et Bruxelles, est la ligne express réalisée en deux parties en 1923 et en 1933 entre Gand et Bruxelles-Midi.



© Infrabel

## Historique

Après l'ouverture de la section de Malines à Bruxelles en 1835, l'État belge progresse dans la mise en œuvre de son premier groupe de lignes de chemin de fer, disposées en étoile à quatre branches. Anvers est atteinte en 1836, la ville de Gand, en août 1838 et la ligne « dite de l'Ouest » est prolongée jusqu'à Ostende via Bruges le 28 août de la même année.

Pour relier Bruxelles à Ostende, les trains de marchandises et de voyageurs doivent alors emprunter la ligne 50 (inaugurée en 1856) entre Bruxelles-Nord<sup>1</sup> et Gand et ensuite emprunter le tronçon Gand vers Ostende. Les relations Bruxelles-Ostende sont alors lentes en raison d'un grand nombre de gares, bifurcations et autres ralentissements.

Mais au cours du XIXe siècle, le trafic voyageurs et marchandises va connaître une croissance importante. Ceci va encourager l'Etat belge à construire une ligne express entre Bruxelles et Gand, réservée uniquement aux voyageurs et qui sera numérotée ligne 50A.

Cette ligne express devait bénéficier des progrès technologiques et en matière de sécurité avec :

- De nombreuses sections en ligne droite et des courbes à large rayon ;
- Aucune gare intermédiaire et aucun passage à niveau ;
- De nombreux ouvrages d'art et terrassements pour garantir une pente quasi-nulle ;
- Des connexions aux lignes existantes près de Gand (Melle) et de part et d'autre de Denderleeuw ;
- Les voies raccordées à cette ligne ne devaient comporter aucun croisement à niveau pour des raisons de sécurité. Elles étaient donc dotées de sauts-de-mouton.



Pont ferroviaire à Gand (Réf. Z08412A)

De grands travaux débutent dans les années 1910 mais sont interrompus durant la Première Guerre mondiale. Seule la nouvelle gare de Gand-Saint-Pierre sera achevée avant 1914. La Grande guerre occasionnera la destruction de plusieurs gares et ouvrages d'art.

C'est finalement le 1<sup>er</sup> juin 1923 qu'a lieu l'inauguration du premier tronçon de la ligne express entre Gand et Denderleeuw.

---

<sup>1</sup> La ligne Bruxelles-Nord passait initialement par Malines, puis Gand.



Carte postale des ruines de la gare d'Ostende (Réf. Z00974)

Elle est suivie 10 ans plus tard, le 1<sup>er</sup> juin 1933, par un second tronçon reliant Denderleeuw à Bruxelles-Midi.

De nouvelles dessertes vers Bruxelles-Midi sont désormais possibles et vont permettre aux trains directs de se rendre rapidement vers la Côte !

## Electrification

Immédiatement après la fin de la seconde Guerre mondiale, l'électrification du réseau devient une priorité pour la reconstruction des chemins de fer belges. Le ligne Bruxelles-Ostende sera peu à peu électrifiée : le 27 février 1954 pour le tronçon Bruxelles-Alost-Gand, suivi en juin par celui de Gand à Ostende.

## Tracé de ligne

La ligne 50A connaît par la suite de nombreuses améliorations.

Depuis 1994, Infrabel a décidé de passer progressivement le tronçon Gand - Bruges à 4 voies en raison du trafic intense tant au point de vue voyageurs que marchandises. En effet, la région de la côte est à la fois un pôle d'attraction touristique et une porte d'accès économique importante vers les ports de Zeebrugge et d'Ostende. De plus, les trains de marchandises lents et les trains de voyageurs toujours plus rapides empruntaient les mêmes voies. Cette situation n'était pas optimale, surtout aux heures de pointe et en haute saison (tourisme côtier).

L'aménagement d'une troisième et quatrième voie entre Gand et Bruges permettra de faire face à l'augmentation du nombre de trains et de fluidifier la circulation.

Le trafic rapide empruntera désormais les voies centrales, tandis que le trafic lent restera sur les voies extérieures. De cette manière, les trains ne se gêneront plus à aucun moment.

Le tronçon comptera 6 points d'arrêt (Tronchiennes, Hansbeke, Bellem, Maria-Aalter, Beernem et Oostkamp) et 2 gares (Landegem, Aalter). Tous les quais, auvents, abris et dépôts pour vélos seront

Ligne 50A

renovés en collaboration avec la SNCB. Des écrans antibruit seront également installés à certains endroits. Infrabel travaille actuellement aux abords des gares d'Oostkamp et de Maria-Aalter.

De l'espace est libéré pour l'aménagement de l'assiette des troisième et quatrième voies, les tunnels existants sont remplacés par de nouveaux et les abords de gare sont réaménagés.

Du côté de la capitale, le tronçon, entre Lombeek-Sainte-Catherine et Anderlecht compte depuis 2018 quatre voies. Il fait partie du Réseau Express Régional destiné à optimiser la mobilité par voie ferrée de et vers Bruxelles.



Travaux de dédoublement des voies entre Gand et Bruges 2007 (Réf. L3081-02)

## Les ouvrages d'art



Automotrice postale sur le viaduc de Sint-Anna-Pede (Réf. (M038\_005)

à d'autres lignes de chemin de fer (à la place de bifurcations à niveau).

La construction de la section entre Bruxelles et Lombeek-Sainte-Catherine fut l'occasion de réaliser un grand nombre d'ouvrages en béton armé alors que jusqu'ici la construction en brique ou en métal dominait. Beaucoup de ces ponts ont cependant disparu lors de la mise à quatre voies de la ligne.

De nombreux ponts permettent de traverser divers cours d'eau : Le canal Bruxelles-Charleroi à la sortie de la capitale, la Dendre à proximité de Denderleeuw, l'Escaut et la Lys près de Gand ainsi que de nombreux canaux en Flandre.

En outre, le fait que le tronçon "express" entre Bruxelles et Gand évite tout passage à niveau contribue à multiplier le nombre de passages supérieurs et inférieurs pour la circulation automobile ou pour se raccorder



Mais c'est surtout le viaduc de la Pede qui constitue un ouvrage remarquable et classé avec ses 26 arches en béton. Il fut porté de 2 à 4 voies par le renforcement de ses fondations et la pose de chevalements en métal sur chaque pilier afin de disposer une voie supplémentaire "en encorbellement" de part et d'autre des deux voies existantes.

Pont Vierendeel sur la ligne 50A à Bruges (Réf. L3704-34)

## Raccordement

50A/1 : Bruxelles-Petite-Ile - Y Bruxelles-Petite-Ile

50A/2 : Y Sint-Katarina-Lombeek - Denderleeuw

50A/3 : Denderleeuw - Y Welle

50A/4 : Y Meulewijk - Y Melle

50A/5 : Y Oostkamp - Brugge

50A/6 : Gent-Sint-Pieters - Y Snepbrug

Catherine Walravens  
Juin 2023

## Bibliographie succincte

- Articles :** De Nieuwe Lijn Brussel Zuid - Denderleeuw (slot). *Spoor- en Tramwegen*; Vol. 6 ; n° 24, 21-11-1933, p.629-631, K713714
- De Nieuwe Lijn Brussel Zuid – Denderleeuw, *Spoor- en Tramwegen*; Vol. 6 ; n° 23, 07-11-1933, p.597-600, K713713
- Inauguration du service électrique sur la ligne 50 A. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-03-1961, p. 17, K21551
- Inwijding van de elektrische dienst op de lijn 50 A, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-03-1961, p.17, K21552
- L'électrification en Belgique. La ligne Bruxelles-Littoral, *Notre métier*, n° 354, 23-06-1952, p.7, K700458
- Werken aan spoorlijn 50A tussen Gent en Brugge in cruciale fase. Infrabel legt treinverkeer drie weekends volledig stil. *Bouwkroniek*, 16-02-2007, p.15, K40608
- DELIE M. 50 ans de traction électrique sur Bruxelles-Ostende. *Journal du Chemin de Fer*, n° 141, 09-10-2004, p.18-23, K37766
- DELIE M. 50 jaar elektrische tractie op de lijn Brussel – Oostende. *Spoorweg Journaal*, n° 141, 09-10-2004, p.18-23, K37767
- HERTOGS C. Infrabel a achevé la ligne 50A pour le RER, *Journal du Chemin de Fer*, n° 236, 08/09- 2020, p.16-21, K709914
- HERTOGS C. Infrabel voltooit GEN-spoorlijn 50A. *Spoorweg Journaal*, n° 236, 08/09-2020, K709913
- VANDERBORGHT J., MARCHAL A. L'électrification de Bruxelles-Ostende. *Rail et Traction*, 01-06-1950, p. 6-8, K37729
- WAEYAERT F. Drie verjaardagen: 150 jaar spoor te Brugge en Oostende, 125 jaar spoor te Blankenberge, 120 jaar spoor te Heist II, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 9, 01-09-1988, p.4-9, K569616
- WAEYAERT F., Drie verjaardagen: 150 jaar spoor te Brugge en Oostende, 125 jaar spoor te Blankenberge, 120 jaar spoor te Heist, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 8, 01-08-1988, p.3-7, K569613
- Livres :** *Verdubbeling spoorlijn Gent - Brugge. Eerste fase: Gent – Landegem*, Brussel, 2004, 15 p., P701154
- LANGERAERT F.; DEGROOTE K. *Hansbeke en spoorlijn 50A. 175 jaar geleden reed de eerste trein door Hansbeke en Landegem. Stationsproject Hansbeke. Ideeën over stationsbuurt- en dorpskernvernieuwing. (Uittreksel uit het Heemkundig tijdschrift: "Het Land van Nevele", XLIV, juni 2013, aflevering 2, p 1 tot 74)*, Nevele (Poesele), Heemkundige Kring 'Het Land van Nevele', 2013, 74 p. A555287

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

**Catalogue Bibliothèque : Ligne 50A Bruxelles-Midi - Gand-Saint-Pierre - Bruges - Ostende**

**Collection musée : Ligne 50A Bruxelles-Midi - Gand-Saint-Pierre - Bruges - Ostende**