

Ligne 59 (Anvers) Y Est Berchem - Saint-Nicolas - Gand-Dampoort

Ouverture : 1844

Concessionnaires :

- G. De Ridder (1795-1862) : 1842-1845
- Chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren : 1845 - 1896
- Etat belge : 1896 - 1926
- SNCB : 1926 - 2005
- Infrabel : 2005 -

Electrification : 1970-1973

Longueur totale : 55,7 km

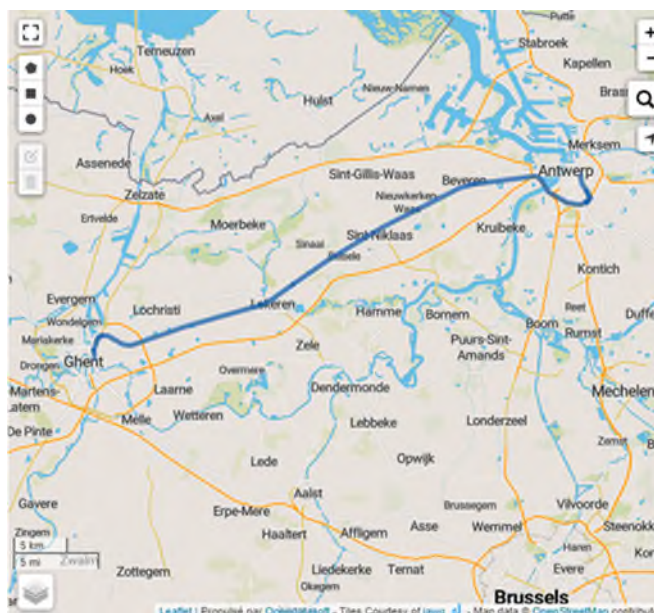
Ouvrages d'art :

Tunnels : Berchem et Tunnel Kennedy

Pont tubulaire : Beveren

Viaducs : Saint-Nicolas et Gentbrugge

Gares : Anvers Central, Berchem, Anvers Sud, Zwijndrecht, Melsele, Beveren, Nieuwkerken-Waas, St-Nicolas, Belsele, Sinaai, Lokeren, Beervelde, Gand Dampoort, Gentbrugge, Gand St Pierre



Carte de la ligne 59 © wikipedia

Historique

La première concession

La première concession d'un chemin de fer à l'usage du public, en Belgique, est celle de la ligne d'Anvers Tête de Flandre (Vlaams Hoofd) à Gand par le Pays de Waes (Saint Nicolas et Lokeren). Elle est accordée

à la suite d'une adjudication publique¹ par l'AR du 16 novembre 1842. Cette concession est accordée à titre personnel à Gustave De Ridder ².



Locomotive-tender « Pays de Waes », locomotive n° 2 de la Compagnie d'Anvers à Gand, présentée à Train World (Réf. 2720)

De Ridder entreprend d'acquérir avec ses propres deniers les terrains et va construire une première section de 19,5 km reliant St-Nicolas à Anvers Tête de Flandres. La section est livrée à l'exploitation le 9/11/1844. Un premier train d'essai composé d'une locomotive de sa conception et diverses voitures et wagons est conduit par De Ridder lui-même le 06/11/1844. La prochaine section, St-Nicolas - Gand-Waes est ouverte le 09/08/1847.

De Ridder s'associe au Baron Edouard Prisse, homme influent de St-Nicolas et ils vont créer ensemble la *Société anonyme de chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren* par AR du 31/03/1845.

La ligne, longue de 50 km, est mise en service sur toute la longueur le 09/08/1847. Elle était composée de sept tronçons rectilignes reliés entre eux par des courbes à grand rayon. Il n'y avait qu'un seul ouvrage d'art : le pont de la Durme, qui comprenait une partie centrale mobile conçue par l'ingénieur De

Ridder lui-même. La ligne comportait un grand nombre de passages à niveau : 86 dont 74 gardés, avec maisonnette pour le gardien.

La ligne à voie unique était construite à voie étroite avec un écartement de 1,151m alors que l'Etat avait opté pour un écartement de 1,435m.

Lors de l'ouverture de la ligne, plusieurs gares ont été construites : Anvers Tête de Flandre, Beveren, Saint-Nicolas, Lokeren, Beervelde et Gand (Waes). En 1849, on voit des gares à Zwijndrecht, Nieuwkerken et Sinaai et en 1864 à Lochristi.

La voie ferrée s'arrêtait à la Tête de Flandre (Anvers Linkeroever)) et la traversée de l'Escaut se faisait par bateaux à vapeur pour les voyageurs et en bateaux à voile et en chaloupes pour les marchandises.

Exploité par De Ridder, le service de ferrys à vapeur aboutissait sur la rive droite à une gare, conçue par De Ridder et baptisée Anvers (Waes). Elle n'avait aucune installation ferroviaire. Les quais étaient réservés au service marchandises et appartenaient à l'Etat belge.

Le matériel était du type 1.1.1. dit « Système de Ridder ». Les locomotives avaient leur réservoir à eau en forme de fer à cheval, placé au-dessus de la chaudière cylindrique et de la boîte à fumée : ces

¹ Le chemin de fer direct d'Anvers (Tête-de-Flandre) à Gand, par le pays de Waes, est le seul qui ait été concédé par une adjudication publique. (Le chemin industriel du Haut et Bas-Flénu excepté.)

² Pour rappel, Gustave de Ridder est, avec l'ingénieur Simons, à l'origine de la première ligne ferroviaire sur le continent entre Bruxelles et Malines.

premières machines-tenders furent alimentées de houille crue jusqu'en 1853, puis de briquettes. En 1862, le parc se composait de 32 voitures, 67 wagons de différents types et de 9 locomotives semblables. Malgré l'étroitesse de la voie, les caisses des voitures à voyageurs avaient la même largeur que celles des voitures des chemins de fer de l'Etat.

Reprise par l'Etat

Bien que la ligne ait toujours été rentable, la voie étroite s'avère être un handicap car elle rendait impossible la liaison avec une autre ligne. Dès 1873, la compagnie envisage de passer à l'écartement standard, mais lie cet investissement à une extension de l'Escaut jusqu'à la gare d'Anvers. En 1875, les négociations avec l'État ont commencé, mais les plans pour un pont ou un tunnel ont été mis de côté. Le 27/06/1897, les chemins de fer de l'État belge, qui ne voulaient pas de concurrence sur leurs propres lignes ferroviaires, reprennent par arrêté royal la concession de la ligne privée Anvers – Gand. La fusion est effective dès le 01/07/1897 ³ et les Chemins de fer belges mettent la ligne de chemin de fer à écartement standard sur toute la longueur de la ligne (1,435 m) dès le 01/07/1898 ⁴. La ligne demeurera à simple voie et conservera son terminus à Sint-Anneke (Vlaams Hoofd) sur la rive gauche de l'Escaut. Jusqu'en 1970, l'Escaut s'avère être ici le grand obstacle et la ligne n'a qu'une importance locale.

Après la reprise par l'Etat et la conversion de l'écartement des voies, la gare de Gand (Waes) va subsister jusqu'en 1911. A ce moment, c'est la gare de Gand (Sud) qui devient la gare tête de ligne. Suite à la construction de la gare de Gand-Saint-Pierre en 1912, la Gare du Sud perd son intérêt. Elle sera fermée en 1928 et démolie en 1929-1930.

Après la construction du tunnel piétonnier sous l'Escaut (1931-1933), plus besoin de traverser l'Escaut par bateau et la gare d'Anvers (Waes) (rive droite) est démolie (1935) alors qu'une nouvelle gare Anvers-Linkeroever est construite à l'emplacement de la gare Tête de Flandre.

En route vers l'électrification

Jusqu'à la fin de 1969, l'Escaut forme encore une barrière majeure entre Anvers et le Pays de Waes.

Les trains venant de St-Nicolas avaient leur terminus sur la rive gauche. Les voyageurs se rendant au centre de la ville n'avaient d'autre choix que d'utiliser le service d'autobus local passant par le tunnel routier sous l'Escaut, ou d'emprunter le tunnel pour piétons et les transports urbains.

Les trains venant de Boom arrivaient via Hoboken à Anvers-Sud, gare terminus de cette ligne, assez éloignée du centre de la ville.

Une modernisation des relations ferroviaires régionales s'imposait, d'autant plus indispensable que l'agglomération anversoise avait connu une expansion urbaine exceptionnelle et que, sur la rive gauche, on prévoyait la création de nouvelles infrastructures portuaires. En raison de l'augmentation du trafic routier, les pouvoirs politiques semblent plutôt privilégier le transport routier mais en 1962, un plan d'électrification de la ligne 59 est malgré tout préparé.

³ OS 130 du 29/06/1897

⁴ OS 152 du 18/06/1898

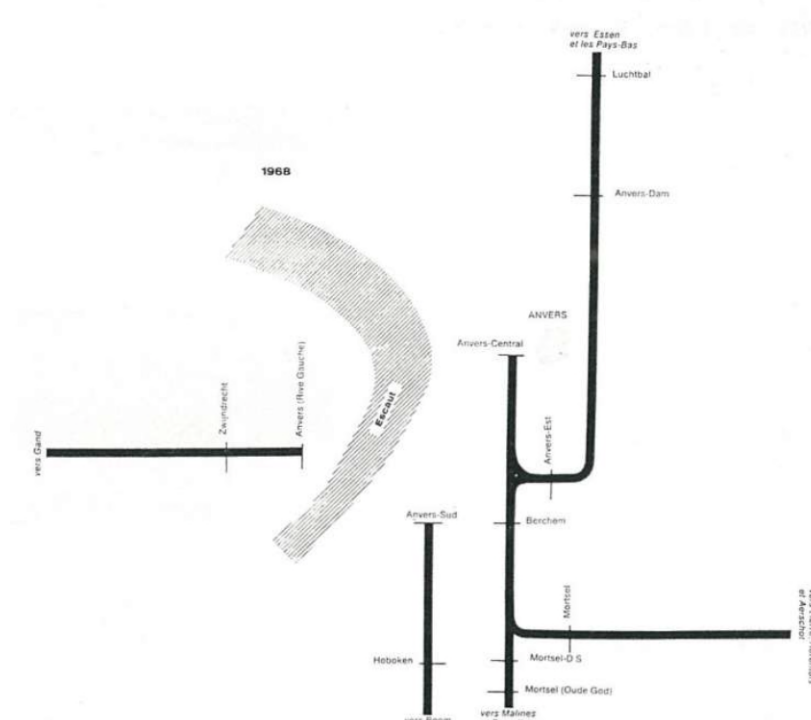
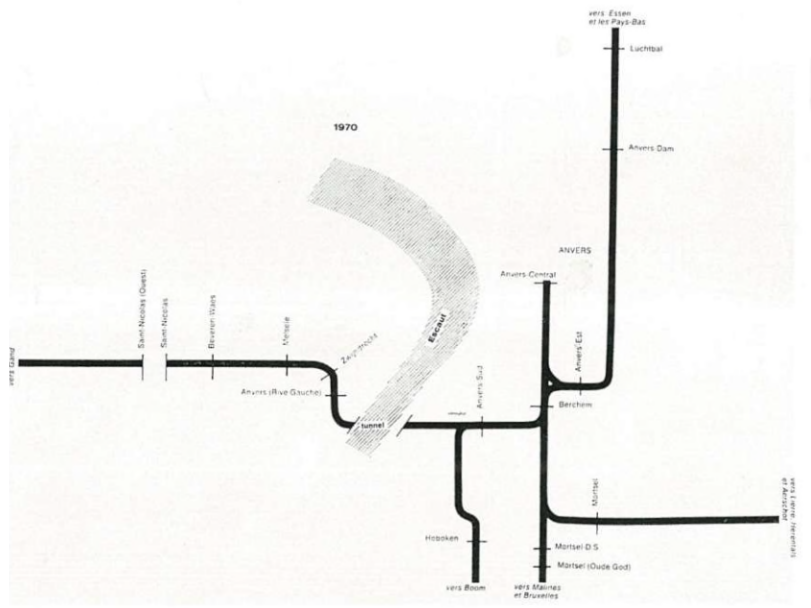


Schéma des lignes aboutissant à Anvers avant 1970. (Réf. K702391)

Ainsi, le Pays de Waes est enfin dégagé de son isolement ferroviaire par rapport à l'agglomération anversoise et permettait de réaliser une liaison électrifiée directe entre le centre d'Anvers et la ville de Gand.

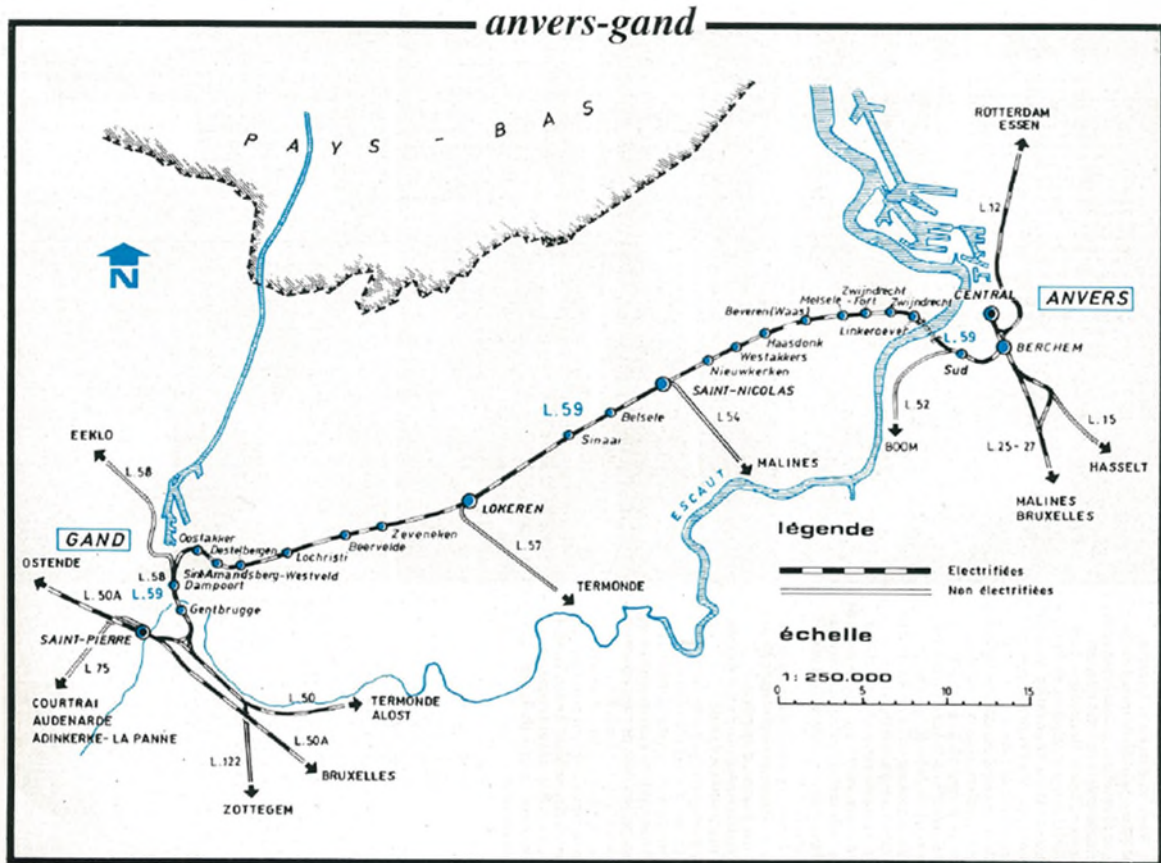


Après la mise en service du Tunnel Kennedy (Réf. K702391)

Il portera à controverse car nécessitant de nombreux travaux sur la ligne dont la mise à double voie de l'ensemble de la ligne et un profond remaniement dans la région de Gand.

A Anvers, le percement du tunnel Kennedy, achevé en 1970, donne lieu à la création d'une nouvelle ligne de ceinture afin d'interconnecter les anciennes gares en impasse d'Anvers rive gauche et d'Anvers sud avec la gare d'Anvers-Central.

Electrification de la ligne (24/09/1970)



Extrait de la revue *Le Rail* (Réf. K568062)

La ligne venant de Gand via St-Nicolas est ainsi mise à double voie et déviée vers le sud vers l'entrée du tunnel Kennedy. Le point d'arrêt d'Anvers-Rive gauche (Antwerpen Linkeroever) est situé devant cette entrée. L'ancienne gare avec tous ses bâtiments et toutes ses voies va complètement disparaître.

La nouvelle ligne électrifiée franchit d'abord le tunnel sous l'Escaut puis un tunnel ferroviaire passe sous plusieurs embranchements de l'autoroute A3 pour déboucher à l'air libre au nouveau point d'arrêt d'Anvers-Sud et se diriger ensuite vers la gare de Berchem, où elle se divise en deux lignes à double voie intégrée dans le complexe des voies locales.

La première branche de la bifurcation est destinée au trafic des voyageurs et permet d'acheminer les trains via la ligne de ceinture, soit vers Anvers-Central, soit vers Anvers-Est et Essen par la nouvelle gare de Luchtbal.

L'autre branche de la bifurcation permet de diriger les trains de marchandises vers la zone portuaire via la gare de formation d'Anvers-Nord, ainsi que des trains de voyageurs vers la gare de Luchtbal.

La mise en service de la section électrifiée Anvers-St-Nicolas eut lieu le 27/09/1970. Outre la construction du tunnel sous l'Escaut proprement dit, l'aménagement de ce tronçon nécessita d'importants travaux dont la modernisation de la gare de Berchem, l'établissement de la «Vestinglijn» (ligne des forts) entre Berchem et l'extrémité du tunnel côté Anvers, la pose d'une deuxième voie entre Anvers-Rive gauche (Antwerpen Linkeroever) et St-Nicolas, le rehaussement de la gare de St-Nicolas y compris le déplacement des installations à marchandises vers le côté est de la ville.



"electrificatie lijn 59 Antwerpen/Gent nieuwe basisdienstregeling vanaf 3 juni 1973" (SNCB) (Réf. 6224)

Enfin, le 29/05/1973, l'électrification du tronçon St-Nicolas-Gand était achevée et une nouvelle relation entre les deux grands ports belges était inaugurée.

En ce qui concerne cette partie, on profita de l'électrification pour réaliser d'importants travaux de modernisation: le passage à travers les villes de Saint-Nicolas et de Lokeren est modifié, de nouvelles gares sont construites et la voie est surélevée. On va construire un viaduc à St-Nicolas (côté Gand). On va également déplacer à Lokeren les installations à marchandises à hauteur de la zone industrielle à la périphérie Est de la ville, on va modifier le tracé des voies en gare de triage de Gand Maritime, procéder au relèvement des voies de la ceinture Est à Gentbrugge et à la modernisation intégrale de la signalisation sur le tronçon de St-Nicolas à Gand.

L'électrification a permis de réduire le temps de trajet dans une mesure importante: les trains relient Anvers à Gand en 44 minutes au lieu de 75 et St. Nicolas à Gand en 23 minutes au lieu de 32.

Principaux ouvrages d'art

- **Berchem** : Deux tunnels tubulaires en vue d'éviter le croisement à niveau avec des lignes à circulation intense 25 et 27.
- **Le Tunnel Kennedy** : Tunnel sous l'Escaut, dont la partie sous le fleuve a été construite par la méthode à caissons; longueur totale du pertuis ferroviaire: 1 655 m, pente maximale: 16,9 %. C'est le Roi Baudouin qui inaugura le complexe en 1969, tandis que le premier train l'a traversé le 1er février 1970.
Entre 2013 et 2023, Infrabel a entamé de sérieux travaux de modernisation du tunnel ferroviaire Kennedy et l'a équipé des technologies de sécurité les plus modernes.
- **Beveren** : Pont tubulaire sous la Nationale 14 Anvers-Gand (longueur 166 m),
- **Saint-Nicolas** Viaduc de 700 m de longueur à l'ouest de la gare à voyageurs (côté Gand).
- **Gentbrugge** Ici les voies de la ceinture Est ont été relevées sur toute la longueur de celle-ci en vue de supprimer 5 passages à niveau. Ce relèvement des voies comprend entre autres un viaduc de 730 m

Le service des marchandises et la Courbe de Gand

Pendant de nombreuses années, le service des marchandises de la ligne 59 se résumait à quelques trains de desserte locale. Durant les années 1970, le trafic marchandises est limité à sa plus simple expression. Le tunnel Kennedy, avec ses rampes sévères, était quasiment impraticable pour le trafic marchandises.

Les quelques rares trains qui y passaient étaient ceux qui desservait la rive gauche de l'Escaut. Mais, avec l'accroissement de la puissance des locomotives, la SNCB commença à y faire passer des trains légers.

Avec le grand développement de la zone portuaire de la rive gauche de l'Escaut, comme le passage du tunnel Kennedy était toujours problématique, il est décidé d'établir une boucle de raccord qui relie la ligne 10, entre la Rive Gauche de l'Escaut à la ligne 59 Anvers-Gand. C'est le 30 avril 2008 qu'Infrabel mettait officiellement en service cette Courbe de Gand à Melsele.

Elle permettait ainsi aux trains venant de la rive gauche d'Anvers de poursuivre leur route directement vers Gand, Zeebrugge et le Nord-Ouest de la France.

Avec cette courbe de Gand, les trains de marchandises ne doivent plus désormais faire un détour par le tunnel Kennedy et nombre de nœuds ferroviaires sur la rive droite du port d'Anvers.

La courbe de Gand permet en outre un gain de temps de parcours de 30 minutes à 1h30 grâce à la suppression des changements de front respectivement à Zwijndrecht et Anvers-Schijnpoort.

Catherine Walravens
Mai 2023

Bibliographie succincte

- Articles :** Arrêté qui déclare le sieur de Ridder concessionnaire du chemin de fer de Gand à Anvers, par Lokeren et St-Nicolas, *Bulletin officiel des lois et arrêtés royaux de la Belgique*, 07-12 1842, K704050
- De nieuwe tunnel onder de Schelde en de evolutie van het spoorwegverkeer naar en in Antwerpen, *Spoornieuws NMBS*, n°4, 1964, p.10-13, K709816
- Infrabel met en service la courbe de Gand dans le port d'Anvers, *Connect FR*, n° 33, 05-2008, p.22-23, K711489
- Infrabel neemt de Gentboog in de Antwerpse haven in dienst, *Connect NL*, n° 33, 05-2008, p.22-23, K711488
- Le nouveau tunnel sous l'Escaut et l'évolution de la desserte ferroviaire d'Anvers, *Informations SNCB*, n°4, 1964, p.10-13, K709818
- Ligne 59 Anvers-Gand, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 9, 01-09-1978, p.5-9 K568062
- Anvers – Boom, *Trans-Fer*, 01-06-1982, p.13-16, K615614
- Anvers- Saint Nicolas - Gand St-Pierre, *Trans-Fer*, 01-06-1982, p.17-21, K615617
- DE RIDDER G. Chemin de fer d'Anvers à Gand, *Journal des chemins de fer*, 13-12-1845, K701711
- FINET G. La modernisation du noeud ferroviaire de Gand, *Vie du rail (La)*, n° 1526, 18-01-1976, p.45-47, K708191
- TUYPENS M. De elektrificatie Antwerpen - St-Niklaas, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 169, 01-09- 1970, p.6-11, K568191
- TUYPENS M. L'électrification Anvers - St-Nicolas, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 169, 01-09-1970, p.6-11, K565213
- Livres :** *Chemin de fer du Pays de Waes autorisé par arrêté royal du 16 novembre 1842*. Bruxelles : Imprimerie J. Delfosse, 1842, 69 p., C700582
- CLARYSSE, M. *La ligne 59 Antwerpen – Gent*, Bergen : PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2020, 292 p. C702147
- Chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren. Annuaire spécial des Chemins de fer belges*, 1867, p. 213-225, C620528
- Mémoire a l'appui d'une demande en concession pour l'établissement d'un Chemin de fer direct de Gand à Anvers par Lokeren et Saint-Nicolas*, 1841,C700581
- Spoor onder stroom. Elektrificatie Antwerpen - St.-Niklaas*. Brussel : SNCB, 1970, 20p. , A00019
- Voie sous courant. Electrification Anvers-St-Nicolas*, Bruxelles : 1970, 20 p. A700430

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

Catalogue Bibliothèque : Ligne 59 (Anvers) Y Est Berchem - Saint-Nicolas - Gand-Dampoort

Collection musée : Ligne 59 (Anvers) Y Est Berchem - Saint-Nicolas - Gand-Dampoort