

Gare de Gand-Maritime

Première gare : 1913

Modernisation : 1973

Code télégraphique : FGNF/FGZH

Lignes : Située au nord de Gand, la gare de Gand-Maritime est un important complexe où sont triés les trains de marchandises, tant à l'arrivée qu'au départ des nombreuses industries qui se sont développées autour du port.



Locomotive de manœuvre 8014 à Gand-Maritime (Réf. MZ03626)

Historique

Au XIXe siècle, le port de Gand était initialement situé au cœur de la ville. Cependant, l'industrialisation naissante et la taille croissante des navires ont rapidement imposé son extension vers le nord, le long du canal de Gand à Terneuzen, inaugurée en 1827 sous le régime hollandais.

Après l'Indépendance, les autorités belges ont vite compris le rôle stratégique du rail pour le transport maritime de marchandises.

Le 28/09/1837, à peine deux ans après l'inauguration de la première ligne de chemin de fer entre Bruxelles et Malines la section de chemin de fer entre Gand et Termonde, est inaugurée et la gare de Gand-Sud est ouverte au trafic voyageurs.

En 1840, une première liaison dédiée au fret est mise en service entre la gare de Gand-Sud et le grand entrepôt du *Handelsdok* (Bassin du commerce). Les wagons étaient tirés par des chevaux.

Cette première liaison entre le port de Gand et l'intérieur des terres est supprimée en 1881 et remplacée par une liaison le long de la Ceinture de l'Est (Oosterringsspoorweg), tandis qu'en 1874 une gare de formation pour le port est établie à Heirnis (Gand-Heirnis -Gent-Heirnisse).

Modernisation du nœud ferroviaire de Gand

Fin des années 1960, face à l'essor des activités portuaires et aux prévisions de croissance du trafic, la SNCB lance une étude approfondie pour concevoir un complexe ferroviaire moderne.

Entamés en 1970, les travaux, réalisés en quatre phases, vont s'achever en 1976.

La première phase concerne le déplacement de la ligne 59 qui auparavant contournait la gare de formation de Gand-Maritime par la droite en la faisant passer par la gauche, longeant partiellement la ligne 58.

Les trois phases suivantes concernent la reconstruction des différents faisceaux de triage.

Deux nouvelles cabines de signalisation seront également construites.

Déjà en mai 1973 a lieu l'inauguration de la ligne électrifiée entre Anvers-Central et Gand-Saint-Pierre, renforçant les liens logistiques entre ces deux grands ports et cités flamandes.

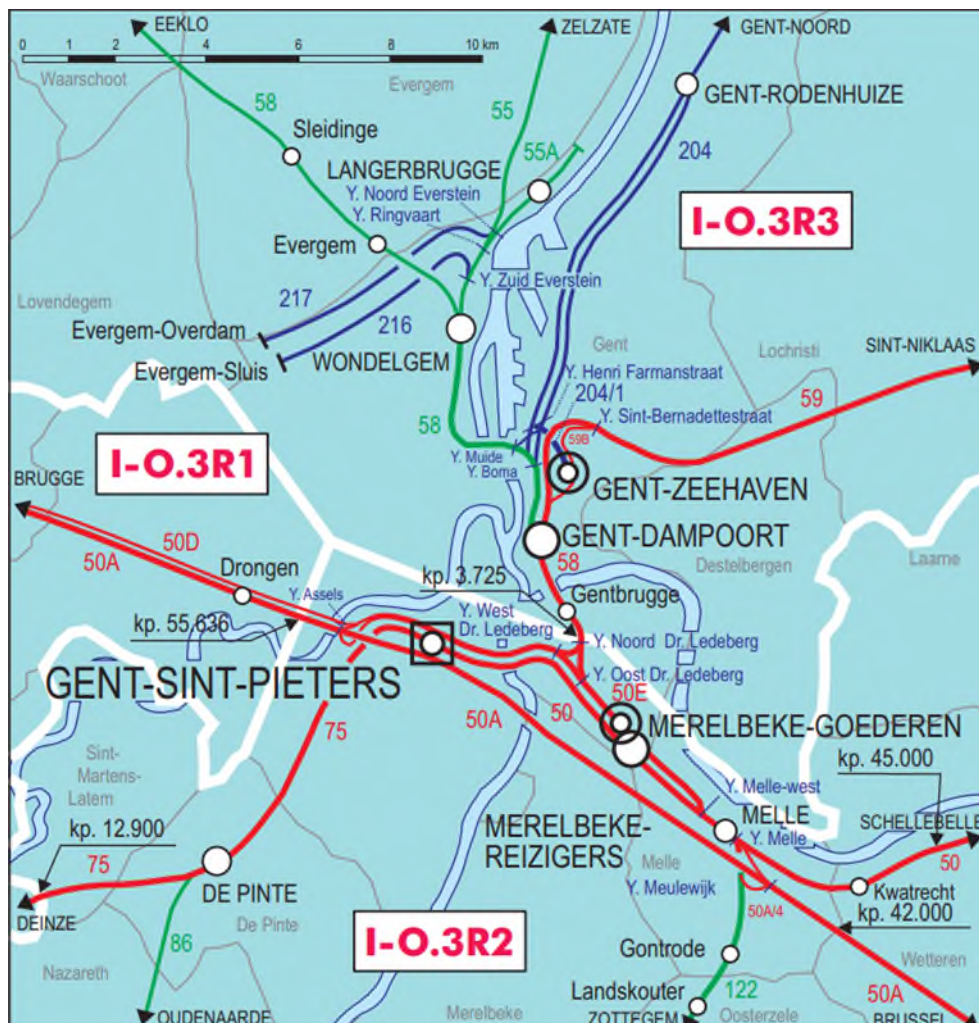
Gand-Maritime, située entre les gares de Gand-Dampoort et d'Oostakker, à droite de la ligne 59 (reliant Gand à Anvers via Lokeren et Saint-Nicolas), va doubler sa capacité de traitement.

Plus performante, elle se dote d'une bosse de triage surélevée et allongée, de 10 voies de répartition supplémentaires, de plus de 19 kilomètres de voies de garage et, surtout, d'une automatisation complète de ses opérations.



Faisceau de marchandises de Gand-Maritime, 1975 (Réf. Z04184)

Dans le cadre de ces modernisations, le tracé des voies de la gare de formation de Gand-Maritime est lui aussi profondément modifié.



Carte du réseau. Infrabel, 2026

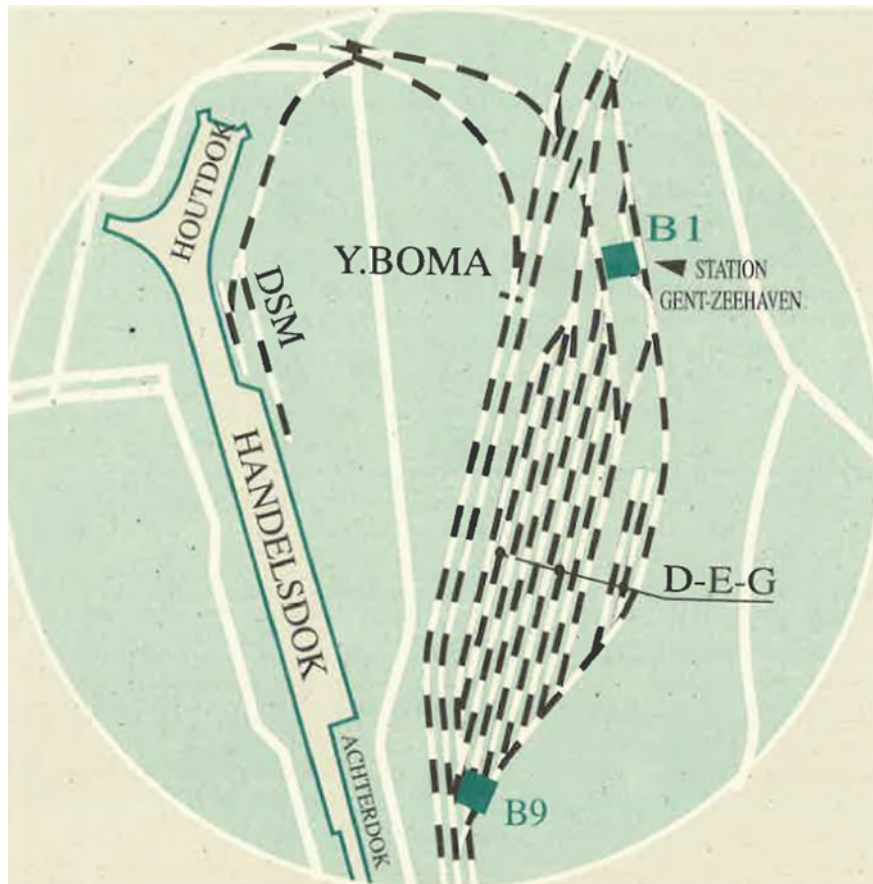
La gare comporte alors :

- un faisceau de réception de 14 voies d'une longueur entre 520 et 674 m
- une zone de triage et de réexpédition de 32 voies d'une longueur de 575 à 625 m
- une ligne circulaire de 700 mètres
- un sas de manœuvre de 720 m avec bosse haute de 3,3 mètres

À cette époque, Gand-Maritime se distingue par l'ampleur de ses installations, la modernité de ses équipements et la grande diversité de ses activités, qui vont du fret international aux charges complètes, en passant par les envois de détail et le trafic de voyageurs.

Le réseau de la zone portuaire est découpé en sections ferroviaires indépendantes afin de desservir au plus près chaque secteur clé : la Grande darse, les différents bassins, ainsi que les darses Siffer et Rodenhuize. Pour optimiser la logistique, les quais disposent de deux à trois voies permettant un transbordement direct et rapide entre les navires et les wagons. Au total, ce sont près de 200 km de voies ferrées qui serpentent le long des quais et de la zone industrielle, de part et d'autre du canal maritime.

Deux nouvelles cabines de signalisation ont alors été construites (block 1 et 9).



Extrait de la brochure Gent-Zeehaven de 1990 (Réf. A702731)

Le block 1



Remarquons qu'au moment de la prise de vue, un grand nombre d'aiguillages étaient encore manœuvres avec un levier et devaient donc être desservis à la main. Lors de la mise en service de la nouvelle cabine 1, cette desserte fut automatisée avec un système de relais. Ce bâtiment renfermait les différents services de Gand-Maritime avec le block 1 au centre.

Cabine de signalisation 1 de la gare de Gand-Maritime. 1980. (Réf. Z04186)

Le block 9

Il était situé côté Gand-Dampoort et était également de type tout relais.

Le complexe du block 9 regroupait plusieurs entités stratégiques : les services d'exploitation ainsi que les services techniques de l'électricité, de la signalisation, de la téléphonie, de la sous-station et des caténaires. C'est de là qu'était géré un vaste périmètre : les itinéraires d'entrée et de sortie de Gand-Maritime, les faisceaux de réception et sa voie de circulation, le faisceau de triage, mais aussi les installations de Gand-Est, son entrepôt, son centre routier et la gare de Gand-Dampoort.



Vue extérieure du block 9 à Gand-Maritime (Réf. K04924)

Fin 2022, Infrabel achevait le projet de concentration des cabines de signalisation pour aboutir à 10 cabines pour tout le réseau. Bruxelles, Charleroi, Mons, Liège, Namur, Gand-Saint-Pierre, Hasselt, Port d'Anvers, Anvers-Berchem et Bruges : 10 salles de commande contrôlent désormais l'ensemble du trafic ferroviaire en Belgique.

Il n'y a donc plus de cabine de signalisation classique avec opérateurs présents en permanence à Gand-Maritime, comme c'était le cas autrefois. Mais il subsiste une installation technique de signalisation qui est toujours en service et en cours de modernisation.

Gare de Gand-Maritime rénovée

Fin 1997, la SNCB transférait toutes les activités concernant le trafic diffus de Merelbeke-Formation vers la gare de formation de Gand-Maritime. Gand-Maritime devenait ainsi une des quatre grandes gares de formation des chemins de fer belges avec Anvers-Nord, Monceau et Kinkempois.

Dès 2002, la modernisation et l'automatisation de la gare de formation permettent d'accroître son rendement tout en renforçant la sécurité du travail et en réduisant les nuisances sonores.

Afin de mieux desservir le Kluizendok, un faisceau d'arrivée et de départ de 16 voies est aménagé côté Ouest du dock (faisceau Zandeken) ainsi que des voies de desserte.

Résolument tournés vers l'avenir, le gouvernement, Infrabel et le North Sea Port¹ unissent leurs forces. En octobre 2021, ils lancent l'équipe conjointe *RailConnect* afin de répondre aux besoins des clients et de dessiner le futur du rail portuaire. L'ambition est claire : faire passer la part du rail de 10 à 15 % pour décarboner durablement les liaisons avec l'arrière-pays européen.

Dès mai 2019, Infrabel a commencé à rénover et transformer une partie de l'infrastructure. Le faisceau D a vu deux voies prolongées pour accueillir des trains de marchandises de 750 mètres (la norme

¹ North Sea Port est une fusion entre les ports maritimes de Gand, Terneuzen et Flessingue, créé en 2018.

européenne). Au total, 23 aiguillages ont été remplacés, les voies et traverses renouvelées, et la signalisation modernisée.

Dès 2022, Infrabel et le gouvernement fédéral ont concrétisé cet engagement par des investissements massifs dans la zone gantoise du port. L'objectif ? Booster le fret, stimuler l'économie et accélérer le transfert modal.

Fin 2025, Infrabel a mis en service les nouvelles voies rénovées du port maritime du Nord de Gand (faisceau Mercator). Six des neuf voies mesurent désormais 750 mètres ou plus, permettant l'utilisation de trains de fret plus longs. Cela améliore l'efficacité et réduit les coûts du transport ferroviaire. Près de 3 kilomètres de nouvelles voies ont été posés.

Ces investissements s'inscrivent dans une collaboration entre Infrabel, le gouvernement fédéral et North Sea Port.

Catherine Walravens
Septembre 2026

Bibliographie

Articles : Infrabel et le gouvernement fédéral investissent massivement dans la partie gantoise de North Sea Port. *Trans-Fer*, T1/T2- 2022, p. 9-11, BIB_K713941

FINET G. La modernisation du noeud ferroviaire de Gand. *Vie du rail (La)*, n° 1526, 18-01-1976, p. 45-47, BIB_K708191

Livres : DE BOT H., DESEIJN G, ROGGE G., VAN DE PUTTE F., VAN DOORNE G., VAN RIJCKEGEM CH., WELTER H. *Gent op het spoor. Stations maken de stad*. Gent: Snoeck, 2010, 191 p., ill., C462947

Station Gent-Zeehaven nodigt u uit. - Brussel: SNCB, 1976, 19 p., ill. , A00132

Het spoor in de haven van Gent. - Bruxelles : B-Cargo, 1995. - 8 p. ; A701429

Gent-Zeehaven. - Gand : SNCB, 1990. - 9 p. ; A702729

Regio Gent-Rail station Gent-Zeehaven. - Gand : SNCB, 1990. - 11 p. ; A702730

B-Cargo Gent-Zeehaven. - Bruxelles : SNCB, 1990. - 8 p. ; A702731

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

Catalogue Bibliothèque : gare de Gand-Maritime

Collection musée : gare de Gand-Maritime