

La Ligne 25 : Bruxelles-Nord - Mortsel-Oude-God - Anvers-Central - Anvers-Luchtbal

Ouverture :

Bruxelles-Allée verte - Malines : 1835
 Malines – Anvers-central : 1836
 Anvers-central – Anvers-Luchtbal : 2007

Concessionnaire :

Etat belge : 1835 – 1926
 SNCB : 1926 – 2005
 Infrabel : 2005 -

Electrification : 1935

Longueur totale : 47,6 km

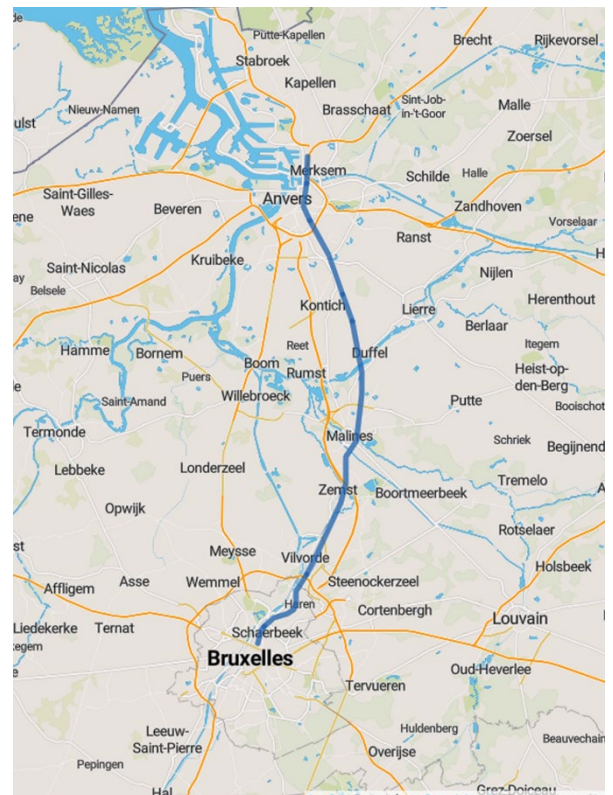
Sections :

Bruxelles-Nord – Y Pont de Senne : 1 km
 Y Pont de Senne – Malines : 19,4 km
 Malines – Anvers-central : 23,4 km
 Anvers-central – Y Luchtbal : 3,8 km

Ouvrages d'art :

Jonction nord-sud
 Pont de Duffel sur la Nèthe
 Viaducs Vierendeel à Malines (3 avant et
 1 après Malines)
 Tunnel de Oude God (252m)

Gares : Bruxelles-Allée verte, Bruxelles-Nord, Schaerbeek, Buda, Vilvorde, Epegem, Weerde, Hofstade, Muizen, Malines, Malines-Nekkerspoel, Wavre-Sainte-catherine, Duffel, Kontich-Lint, Hove, Morstel-Oude-God, Mortsel, Morstel-Deurnesteenweg, Anvers-Berchem, Anvers-central, Anvers-Luchtbal



© Infrabel

La ligne 25 : un peu d'histoire

Reliant Bruxelles à Anvers, la ligne 25 est établie partiellement sur le tracé de la toute première ligne ferroviaire belge destinée au transport des voyageurs, la ligne dite du « Nord ».

Il sera établi dans le royaume un système de chemin de fer ayant pour point central Malines, et se dirigeant à l'est vers la frontière de la Prusse par Louvain, Liège et Verviers ; au nord par Anvers, à l'ouest sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges, et au midi sur Bruxelles et vers la frontière de France par le Hainaut.

Loi du 1^{er} mai 1834 relative à la création des chemins de fer belges

Inaugurée le 5 mai 1835 par le roi Léopold Ier, la ligne reliait Bruxelles Allée verte à Malines, distante de 20 km. La Belgique, indépendante depuis 1830, avait en effet choisi les chemins de fer comme alternative au traditionnel transport par voies d'eau; celles-ci étant bloquées par les Hollandais après l'indépendance de la Belgique. Ainsi, la ligne fait partie d'un « ... ensemble conçu pour joindre la Rhénanie à Ostende et la Hollande à la France . La liaison Est-Ouest avait pour but de capter un transit très important et de le détourner de la Hollande. »¹

Bruxelles-Anvers

Près d'un an plus tard, la ligne est prolongée vers Anvers et un pont tournant est construit à Duffel afin de franchir la Nèthe inférieure². Mise en service le 3 mai 1836, la première gare d'Anvers, dénommée Borgerhout, se trouve approximativement à l'emplacement de l'actuelle gare. A cette époque-là, la gare était implantée à l'extérieur des remparts de la ville.



Gravure en couleur représentant le chemin de fer entre Malines et Anvers (Réf. IFA040)

Ce nouveau moyen de transport va vite attirer les foules! Le trafic augmente rapidement et une deuxième voie est mise en service le 15 juillet 1838.

A Bruxelles, la station de l'Allée verte est assez décentrée et devient rapidement trop étroite, sans possibilité d'extension. Elle servira désormais de gare réservée aux marchandises. Les Chemins de fer de l'Etat belge vont ouvrir le 1 novembre 1841 une autre gare dans le nord de la ville, appelée station du Jardin Botanique, future gare de Bruxelles-Nord. La pose de la première pierre du bâtiment a eu lieu le 27 septembre 1841 et sa construction va perdurer jusqu'en 1862.

¹ Georges-Henri Dumont, *Chronologie de la Belgique de 1830 à nos jours*, Le cri Histoire, Bruxelles, 2003

² En 1885, le pont est remplacé par un deuxième pont en maçonnerie, construit à côté du premier. Le 2 octobre 1914, l'armée belge en retraite dynamite le pont. La même année, les Allemands vont construire un pont provisoire qui sera à son tour dynamité en 1940. Afin de porter la vitesse de référence de 90 km/h à 160 km/h, un nouveau pont a été construit en 2012 à l'emplacement du premier.

Vers 1895 débutent les travaux de construction de la nouvelle gare d'Anvers-central. Elle est inaugurée en 1905. Elle est toujours considérée aujourd'hui comme une des plus belles gares au monde !

Vu l'important flux de trafic, la ligne 25 est portée à 4 voies dès 1907 grâce à la ligne 27 qui la dédouble en étant plus spécifiquement dédiée au trafic marchandises.

L'électrification

Suivant avec attention le développement de la traction électrique sur les réseaux étrangers, la SNCB décide de se lancer dans l'aventure. L'électrification d'une ligne de chemin de fer présente de nombreux avantages dont le principal est généralement une diminution du coût d'entretien des locomotives. Elle permet également d'accroître la vitesse des trains ce qui peut s'accompagner de gains de productivité et de capacité. Toutefois, l'électrification nécessite d'importants investissements en installations fixes, comprenant au minimum un système de caténaires et des sous-stations électriques.

La ligne paraissait répondre aux critères de rentabilité. C'est pour cette raison que la SNCB décide, en janvier 1933, d'électrifier la ligne à double voie dite « rapide » entre Bruxelles et Anvers et affectée exclusivement au trafic voyageurs (grâce au dédoublement par la ligne 27).

Comme matériel, seules les automotrices 1935 répondaient à ces missions. La vitesse maximale autorisée était de 120 km/h. La ligne est électrifiée en 3kV continu.

Le projet prit forme en moins de 2 ans, ce qui est un délai extrêmement court !

Le dimanche 5 mai 1935, soit un siècle après l'ouverture de la première ligne du pays, le roi Léopold III inaugure la traction électrique entre Bruxelles et Anvers. Du jour au lendemain à un service vapeur comportant 40 trains fut substitué un service électrique qui en comptait 114. Le succès de cette première électrification fût complet : la ligne doubla sa clientèle.



Automotrice type 1935 en gare d'Anvers-central (Réf. M046-013)

Il faudra attendre la fin de la Seconde Guerre mondiale pour poursuivre les travaux d'électrification et la seconde ligne électrifiée de Belgique ne le sera qu'en novembre 1949, entre Bruxelles et Charleroi. Viendront ensuite les lignes Bruxelles – Gand - Ostende, Bruxelles - Namur, Bruxelles - Liège,...

En 1952, l'inauguration de la jonction Nord-Midi à Bruxelles va de pair avec celle de la nouvelle gare du Nord, située à quelques centaines de mètres de l'ancienne gare, démolie en 1955.

En 1997 débutent les travaux à la gare d'Anvers et la création de la jonction Nord-Sud.

Les sections de la ligne 25

Sections de la ligne 25	Km	Mise en service	Double voie	Electrification
Bruxelles-Nord – Y Pont de Senne	1,0	26/09/1841	26/09/1841	23/04/1935
Y Pont de Senne – Malines	19,4	05/05/1835	15/07/1838	23/04/1935
Malines – Anvers -central	23,4	03/05/1836	15/07/1838	23/04/1935
Anvers-central – Y Luchtbal	3,8	25/03/2007	25/03/2007	25/03/2007

Le parcours

La borne kilométrique Zéro de la ligne se situe (fictivement) en gare de Bruxelles-Nord. A la sortie de Schaerbeek, la ligne 25 se trouve en parallèle avec la ligne 27.



Automotrice électrique 835 à Duffel (Réf. M004_041/042)

A l'entrée de Malines, trois lignes convergent vers la gare et franchissent le canal de Malines via trois ponts Vierendeel parallèles. Une fois ce canal franchi, le niveau des voies s'élève alors, les quais en gare de Malines étant établis à deux niveaux distincts. Les quais du niveau +1 desservent entre autre la ligne 27 tandis que les voies du niveau +2 desservent uniquement la ligne 25. Ces quatre voies dominent le vaste complexe industriel de l'atelier central de Malines.

Sur la place de la gare de Malines se trouve la colonne miliare (Mijlpaal) qui représentait le point central du réseau ferroviaire belge en 1835.



La gare de Malines et le Mijlpaal (Réf. Z03545)

Tout de suite à la sortie de Malines, un grand pont Vierendeel enjambe deux voies. L'assiette de la ligne 25 redescend ensuite de niveau et est rejoint à sa gauche par les voies de la ligne 27. Le tracé est ensuite plus rectiligne et permet des vitesses plus élevées mais celle-ci est réduite nettement sur le pont qui franchit la Nèthe. Après la gare de Kontich, une série de liaisons permettent de passer de la ligne 25 à la ligne 27. La ligne 25 aborde alors le tunnel de Mortsels-Oude-God.

La mise en service de la jonction Nord-Sud anversoise a eu pour effet de modifier le tracé de la ligne 25 qui se terminait auparavant en impasse au niveau +1 de la gare d'Anvers-Central.



Pont ferroviaire à Malines (Réf. Z07990)

La jonction Nord-Sud prend naissance à Antwerpen-Berchem et la ligne accède au niveau -2 par un couloir de 1600 m puis continue sous la ville par un double tunnel de 1190 m suivi d'une tranchée couverte de 360 m avant de refaire surface près d'Anvers-Dam. A la sortie de la jonction, la vitesse est relevée à 130 km/h et la ligne 25 franchit le nouveau viaduc sur le canal Albert avant d'arriver à Anvers-Luchtbal.

Des liaisons permettent alors à la ligne 25, à la bifurcation Y Luchtbal, de devenir la ligne à grande vitesse numéro 4 (LGV 4) en se dirigeant vers la frontière néerlandaise.

Une réélectrification

Fin des années 1980, lors de l'étude du tracé de lignes à grande vitesse en Belgique, la région flamande refusa l'établissement de nouvelles lignes et imposa la modernisation des lignes existantes. Il en résulta un plan de modernisation de la ligne 25 visant à la réélectrifier et à porter sa vitesse de référence à 160 km/h.

Mais, la création de la liaison *Diabolo* qui désenclave la gare de l'aéroport de Bruxelles-national, à l'origine en cul-de-sac, imposera malgré tout la création d'une nouvelle ligne, la 25N, aménagée sur la berme centrale de l'autoroute E19 entre Bruxelles et Malines. A l'approche de Malines, la 25N quitte l'autoroute à l'aide d'un pont pour rejoindre la ligne 25.

Catherine Walravens

2021

Bibliographie succincte

- Articles :**
- BAEYENS F. Souvenirs de dix ans de traction électrique. *Rail et Traction*, 01-11-1959, p. 311-324, K38292
- DELIE M. Zestig jaar elektrische tractie op de lijn Brussel - Mechelen – Antwerpen. *Spoorweg Journaal*, 01-08-1995, p. 48-51, K12157
- DELIE M. 60 ans de traction électrique sur la ligne Bruxelles - Malines – Anvers. *Journal du Chemin de fer*, 01-08-1995, p. 48-51, K12158
- DELIE M. 80 ans de traction électrique entre Bruxelles et Anvers. *Journal du Chemin de fer*, n° 207 (01 10 2015), p. 18-23, K620413
- DELIE M. 80 jaar elektrische tractie Brussel – Antwerpen. *Spoorweg Journaal*, n°. 207, 01-10-2015, p. 18-23, K620422
- OCKELOEN M. De vernieuwing van de spoorlijn Antwerpen-Brussel. *Op de rails*, 01-05-1998, K22961
- VAN USSEL M. La future ligne 25N et le "Diabolo". *Journal du Chemin de fer*, 2008, p. 20-23, K42046
- VAN USSEL M. La ligne 25 Bruxelles – Anvers. *Journal du Chemin de fer*, 01-01-2008, p. 20-29, K41831
- VAN USSEL M. Lijn 25 Brussel – Antwerpen. *Spoorweg Journaal*, 01-01-2008, p. 20-29, K41836
- Livres :**
- Voyage inaugural du chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers. 5 mai 1935. Electrification de la ligne Bruxelles-Anvers - Electrificatie van de baan Brussel-Antwerpen.* Bruxelles/Brussel : Ministère des Communications/Ministerie van Verkeerswezen, 1935, 14 p., C2911
- L. L Alston, *Les chemins de fer et l'énergie.* Document de travail de la banque mondiale, n° 634F, Washington, 1984, 104p.
- Internet :** [https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_25_\(Infrabel\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_25_(Infrabel))

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

Catalogue Bibliothèque : Ligne 25 Bruxelles-Nord - Mortsel-Oude-God - Anvers-Central - Anvers-Luchtbal

Collection musée : Ligne 25 Bruxelles-Nord - Mortsel-Oude-God - Anvers-Central - Anvers-Luchtbal