

Gare d'Anvers-Central

Première gare : Borgerhout : 1836 – 1855

Deuxième gare : Anvers-Est : 1854 – 1895
Architecte : A. P. J. Lambeau (1818- ?)

Troisième gare : Anvers-Central : 1895-
Architecte : Louis Delacenserie (1838-1909)

Code télégraphique : FN

Lignes : 4, (7), 12, (13), (14), 15, 25, 52, 59



Gare d'Anvers-Central (Réf. B0056-01)

De Borgerhout à Anvers-Est

Située à proximité de l'actuelle gare, la première station, dénommée alors Borgerhout, est mise en service le 3 mai 1836 par les Chemins de fer de l'État belge, lors de l'inauguration de la deuxième section, de Malines à Anvers, de la première ligne de chemin de fer en Belgique, reliant l'Allée verte à Bruxelles à Malines. Il s'agissait alors d'une petite baraque en bois, de trois tentes, de quatre voies et d'une plaque tournante. Elle était située en dehors des remparts espagnols, près de la porte du même nom. Aucune représentation de la première gare n'a été conservée. Il s'agissait clairement d'une gare temporaire. L'objectif visé était d'ériger la gare de voyageurs à l'intérieur des murs de la ville. Mais il aurait fallu aménager une ouverture dans les remparts, ce qui était impensable. La défense de la ville était alors une priorité absolue¹.

La station terminus de Borgerhout devient une station de passage, le 26 juin 1854, avec la mise en service de la ligne d'Anvers à Essen (frontière), vers la gare de Rosendaal aux Pays-Bas, par la Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam. La station de la société communique à celle de Borgerhout, des chemins de fer de l'Etat, par un embranchement traversant la Gemeentestraat.

¹ Annales parlementaires de Belgique 1854/1855, P.100

En 1854, le conseil municipal de la ville décide de doter Anvers d'une « gare de qualité ». Le 20 janvier, le directeur général de l'administration des chemins de fer, Masui et le général Delannoy du département de la Guerre décident de bâtir une nouvelle gare. Une gare en bois, plus spacieuse, est mise en service au même emplacement que la première et reçoit le nom de *Anvers-Est*. Sa construction devait permettre une démolition rapide en temps de guerre. On opta pour le bois et le fer comme matériaux. Le bâtiment principal fait alors 100 m de long sur 10 m de large et 18 m de haut. La gare est mise en service fin 1854, début 1855 (on ne connaît pas la date précise).



Gare d'Anvers-Est. Vue extérieure (Réf. Z00357)

Le bâtiment principal fait alors 100 m de long sur 10 m de large et 18 m de haut. La gare est mise en service fin 1854, début 1855 (on ne connaît pas la date précise).

D'Anvers-Est à Anvers-Central

Délivrée de l'enceinte du XVI^e siècle, par AR du 8 août 1859, la ville d'Anvers s'urbanise autour des nouveaux boulevards. D'importants bâtiments publics sont construits, un parc est aménagé de 1867 à 1869, les tramways parcourent la ville depuis 1873. Commerces et habitations aux façades parfois monumentales affichent le statut de leurs propriétaires. Le téléphone et l'eau courante font également leur apparition en 1880.

Face à cet environnement qui se transforme, la petite gare de 1854 fait pâle figure !

Dès 1880, le conseil municipal attire régulièrement l'attention sur la nécessité d'une nouvelle gare "respectable". De nombreux projets sont réalisés par des partenaires privés. Durant des années, le projet de la "nouvelle gare de l'Est" est sur toutes les lèvres.

Le 1^{er} mars 1891, le Parlement approuve l'emplacement de la nouvelle gare, située entre le quartier des diamantaires et le zoo. L'ingénieur de l'Etat, Clément Van Bogaert (1856-1937) avait déjà terminé son projet de hall à voies en mai 1889. La construction de la structure recouvrant les 10 voies (186 mètres de long, 66 mètres de large et 44 mètres de hauteur) faite de fer et de verre durera de 1895 à 1898.



Carte postale de la marquise de la gare d'Anvers-Central (Réf. Z01667a)

La verrière a été conçue de manière purement fonctionnelle, pour satisfaire aux exigences de la circulation ferroviaire et du voyageur de l'époque. Le voyageur voulait être accueilli dans un espace sec et abrité du vent tandis que l'impressionnante hauteur avait pour utilité d'évacuer plus facilement

vapeur et fumées. Lors de la construction, on fit appel aux nouvelles technologies de l'époque ; ainsi, les arcs géants reposent-ils sur un socle exécuté dans le premier béton qui fut coulé en Belgique. L'inauguration en fanfare a lieu le 15 juillet 1898.

Quant au nouveau bâtiment de gare, le ministère portera d'abord son choix sur l'architecte Ernest Dieltjens pour le créer mais son projet ne sera finalement pas retenu. Il est alors remplacé par le brugeois Louis Delacenserie (1838-1909)², fort apprécié par le roi Léopold II dont le monogramme est d'ailleurs partout visible dans la gare. Celui-ci avait précisé que le maître d'œuvre construise une gare composée de lignes grandioses dans l'esprit de celles de la gare de Lucerne.



Projet de la gare de Anvers-Central – Façade sur la place publique, dessiné par Louis Delacenserie en 1894 (Réf. 10077)

Un style éclectique

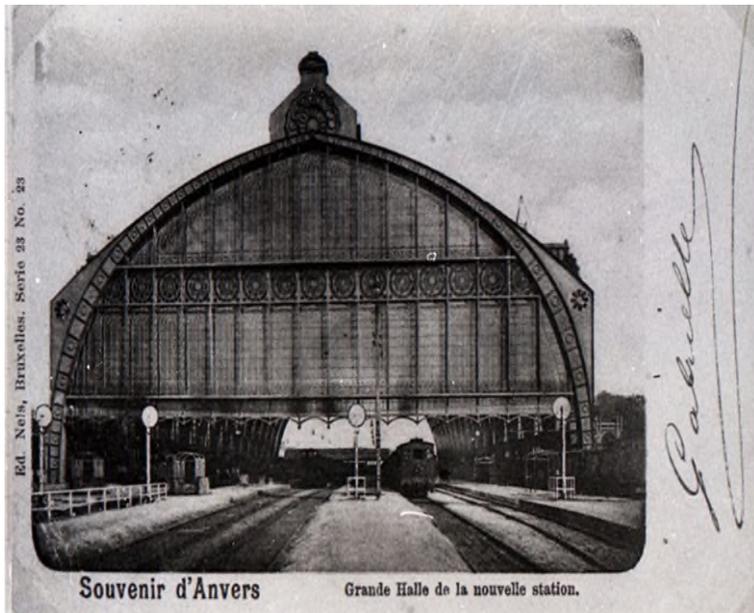
En novembre 1898 débute la construction du bâtiment, conçu comme une cathédrale contre laquelle s'appuierait la verrière couvrant les voies. Le conseil municipal de la ville d'Anvers qui n'obtiendra les plans de la future gare qu'en février 1899 proposera alors de remplacer l'appellation de Gare de l'Est



Gare d'Anvers-Central. Vue extérieure (Réf. Z101023)

par Gare Centrale. Elle est construite en pierres et recouverte d'un vaste dôme sur la salle d'attente. De style éclectique, la gare constitue le chef-d'œuvre de Louis Delacenserie. Vingt types de pierres et de marbres belges différents y furent travaillés, avec pour pièce maîtresse l'escalier en marbre. Au premier étage, l'escalier permet d'accéder à deux salles des pas perdus prestigieuses qui seront transformées en buffet.

² L'orthographe de son nom varie : Dela Censerie, De la censerie, de la Censerie, Delasenserie,... Nous avons choisi d'utiliser l'orthographe la plus courante : Delacenserie.



Carte postale de la halle de la gare d'Anvers-Central (Réf. Z00939)

Les façades extérieures renvoient aux Palais italiens, les huit tours entourant le bâtiment central rappellent les idéaux de la Renaissance.

L'horloge se voit assigner une place toute particulière, au sommet de l'escalier qui mène aux quais, symbole de l'enthousiasme capitaliste. De nombreuses sculptures constituent des allégories des valeurs modernes : une ruche, divers symboles de la navigation, le port, le commerce et l'industrie...

La nouvelle gare fut mise en service le 11 août 1905, sans la moindre cérémonie cette fois !



Détails décoratifs de la gare d'Anvers-Central (Réf. L3709-10)

Les assauts du temps

En 1934-1935, la gare est modifiée en profondeur pour la 1ère fois. Suite à l'électrification de la ligne Bruxelles - Anvers, le problème de rapidité d'embarquement et de débarquement des voyageurs se pose avec acuité. Les quais sont alors rehaussés de 46 cm.

Durant la Seconde Guerre mondiale, le bâtiment va subir de nombreux dommages. De novembre 1944 à février 1945, les installations ferroviaires seront touchées à quatre reprises par des bombes volantes (VI et V2), provoquant d'importants dégâts à la marquise et la destruction de quasi toutes les vitres.

Au fil des années, le bâtiment subit les affres du temps et se dégrade à différents niveaux : pierres de façade, éléments décoratifs, bris de vitrage, ... La restauration de la marquise est nécessaire... ou elle doit être démolie !

En mars 1975, les autorités publiques belges décident le classement de la gare et de sa verrière, les protégeant de la démolition.

Début 1981, la SNCB met en place une commission chargée d'examiner les aspects techniques et financiers de la restauration. Les conclusions sont pessimistes et la SNCB décide même de clôturer le bâtiment afin de protéger les passants.

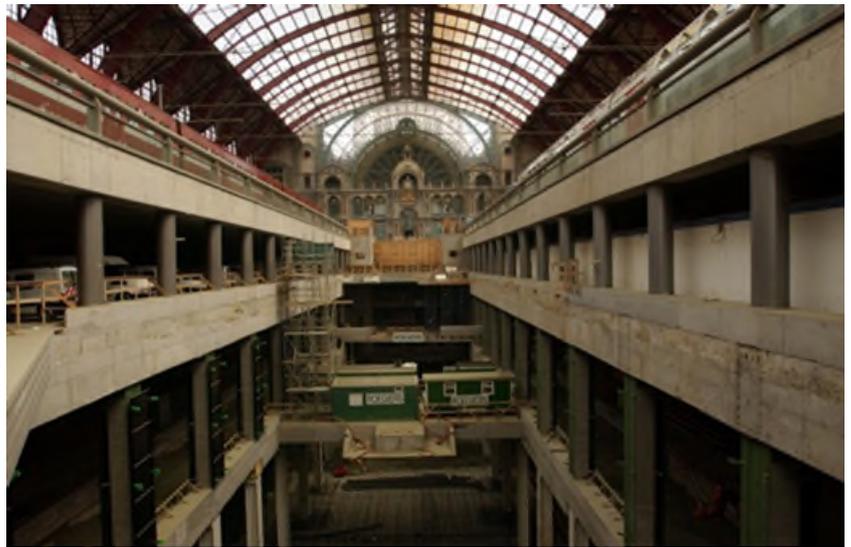
La planification des travaux de rénovation va se concrétiser en 1986.

Les façades extérieures vont être restaurées en profondeur et consolidées. Les façades intérieures sont nettoyées à l'argile chinois, un détergent doux à base de kaolin pur. Les peintures sont refaites. La verrière, classée depuis 1976, fait l'objet de toutes les attentions et est repeinte également.

La gare TGV

Au début des années 1990, la gare d'Anvers, gare terminus, a déjà atteint son seuil de saturation. La réflexion s'impose.

Plusieurs paramètres vont entrer en ligne de compte. L'arrivée du train à grande vitesse et la nécessité de créer une liaison rapide entre Bruxelles et Anvers font naître l'idée de rétablir une jonction nord-sud sous la ville d'Anvers, prolongée au nord par la LGV vers Rotterdam et Amsterdam. La solution trouvée est le creusement du tunnel "Nord-Sud" de 3,8 km transformant la gare terminus en une gare de passage, arrêt obligé sur la ligne vers Amsterdam, avec des aménagements commerciaux (44 magasins), translatifs (une nouvelle entrée dans le quartier Kievits) et intermodaux (des parkings autos et vélos directement connectés à la gare, une liaison métro directe) signés de la main de l'architecte EuroStation/SNCB-Holding Jacques Voncke. Celui-ci a aussi conçu un "atrium" qui emmène la lumière du jour jusqu'aux voies du niveau -2.



Travaux en gare d'Anvers-Central, 2004 (Réf. L2559-35)

Les travaux se concentreront ensuite sur la restauration minutieuse du "bâtiment voyageurs" de 1905, avec son exceptionnelle "salle des pas perdus" aux armes de Léopold II.

La gare d'Anvers-Central sera classée parmi les "plus belles gares du monde". Elle est citée en exemple en Europe et dans le monde pour la réussite de l'intégration des fonctions modernes des chemins de fer dans un bâtiment historique, pour la conciliation des exigences du chantier avec le fonctionnement ininterrompu du service ferroviaire et pour la prouesse technologique du tunnel creusé sous la ville et sous la gare en préservant le patrimoine bâti.



Les trains à grande vitesse passent ainsi, depuis 2009, à -22 mètres sous la salle des guichets. Ces quais sont rejoints par des escalators et des ascenseurs performants qui permettent, dans une gare du passé inaugurée le 25 septembre 2009, de descendre vers le futur !

La marquise après rénovation, 2010 (Réf. B0056-06)

Catherine Walravens
Mars 2021

Bibliographie succincte

- Articles :** Dossier : la cathédrale ferroviaire d'Anvers ou comment concilier mobilité et patrimoine. *Trans-fer*, nr. 103, 01-04-1997, p. 39-46, K18111
- DELIE M. 100 jaar Antwerpse spoorwegkathedraal. *Spoorweg Journaal*, 01-09-2005, p. 6-17, K38931
- DELIE M. La 'cathédrale ferroviaire' d'Anvers-Central a 100 ans. *Journal du Chemin de fer*, 01-09-2005, p. 6-17, K38930
- HENS T., Antwerpen-centraal, pantheon van de moderniteit, *Knack*, n° 20, 18-05-2011, p. 104-108, K479887
- LAVAL P. - Y. Anvers-Central ne sera plus une impasse. *Vie du rail (La)*, 16-08-2006, p. 23-26, K39900
- SURY P-F. Anvers-Central. La grande vitesse au sous-sol. *Chemins de fer (Revue de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer)*, 01-10-2004, p. 6-13, K38132
- VERHAEGEN D. La gare centrale d'Anvers. *Trans-fer*, 01-01-1979, p. 69-80, K19912
- VONCKE J. La gare d'Anvers-Central *Rail International. Schienen der Welt*, 30-03-2002, p. 36-40, K35484
- WELTER H. Verbouwing Antwerpen-Centraal prestatie van wereldformaat... Beneluxtrein heeft soms moeite met Antwerpse Noord-Zuidverbinding. *Personenvervoer*, 01-06-2007, p. 14-19
- Livres :** *La gare d'Anvers-Central. La cathédrale ferroviaire des XX et XXIèmes siècles*. Brussel: SNCB-Holding, 2011, 40 p., A576626
- Stationsomgeving Antwerpen*. Antwerpen: Stad Antwerpen, 2003, 20 p., C5894
- Welkom in Antwerpen-Centraal. De spoorwegkathedraal van de 20e en de 21e eeuw. Een monument van wereldklasse*. Brussel : SNCB-Holding, 2011, 39 p., A547152
- DE BRUYN J., JUDAH J. *Antwerp Central. World station. Antwerpen Centraal. Wereldstation. Anvers Central. Gare mondiale*. Tiel: Lannoo, 2010, 163 p., C544016
- DE SOMER P., DE SMET G., TIJS R. *Het Centraal Station van Antwerpen, een levend monument. Begeleidende publicatie bij de tentoonstelling in het Jordaenshuis, Stedelijke Dienst voor Monumentenzorg te Antwerpen, 4 oktober 1986, 26 oktober 1986*. Antwerpen: Stad Antwerpen/Koning Boudewijnstichting/Nationale Loterij, 1986, 63 p., C3683
- NILSEN M. *From nave to crypt. A pilgrimage through Belgium's railroad stations. Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Bachelor of Arts With Distinction in the Major Subject*. Philadelphia, USA: University of Pennsylvania, Department of History of Art, 1995, 126 p., C4079

VAN BOGAERT C. *Travaux de construction et de surélévement des gares d'Anvers*. Extrait des Annales de l'Association des Ingénieurs sortis des Ecoles spéciales de Gand, Gand: Annot-Braeckman, 1897, 14 p, B8996

WELTER H. *Antwerpen op het spoor*. Antwerpen: De Vlijt, 1986, 140 p. , C4277

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

Catalogue Bibliothèque : gare d'Anvers-Central

Collection musée : gare d'Anvers-Central