

Gare d'Anvers-Dam

Date de construction : 1895-1898

Style : néogothique

Code télégraphique : FNDM

Lignes : L 12

En quelques mots : L'histoire de la gare d'Anvers-Dam a été surtout marquée par son déplacement spectaculaire en 1907, afin de permettre la construction de la ceinture de contournement d'Anvers.



Gare d'Anvers-Dam et la place de la gare, Leo Goossenaarts, 2006(Réf. L2872-25)

Historique

L'origine de la construction de la gare marchandises d'Anvers-Stuyvenberg remonte au 26/06/1854 lorsqu'est mise en service la ligne internationale Anvers-à Essen (frontière) vers Rosendael (ligne 12). Cette ligne partait de l'ancienne gare d'Antwerpen-Oost, auparavant dénommée Borgerhout¹, et se dirigeait vers Antwerpen-Dam en direction des Pays-Bas.²

La ligne, exploitée par la *Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam* (puis par le *Grand Central Belge* (GCB)³), était à ce moment à simple voie. Elle sera mise à double voie en 1881, après la reprise de la compagnie du GCB par l'Etat belge (le 01/08/1880).

En 1871, décision est prise de construire une ligne de ceinture autour d'Anvers mais il faut attendre le 01/01/1873 pour que le contournement via Berchem – Antwerpen-Oost et Zurenborg (Schijnpoort) soit mis en service, entraînant le démontage de la section Antwerpen-Oost – Antwerpen-Dam.

¹ Borgerhout était la première gare d'Anvers et a été remplacée en 1854

² Voir la fiche historique sur la gare d'Anvers-Central.

³ Le Grand Central Belge est une société ferroviaire, créée en 1864 par la fusion de la *Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam*, la *société anonyme des chemins de fer de l'Est Belge* et la *société anonyme du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse* afin d'exploiter leurs lignes.



Carte postale de la gare d'Anvers-Dam (Réf. Z01037)

belge décide alors de rehausser le tracé et de remplacer les passages à niveau par des ponts. Mais la station d'Antwerpen-Dam est sur le chemin et on décide de démolir le bâtiment et de le reconstruire un peu plus loin. Cela allait prendre du temps et coûter énormément d'argent.



Carte postale du déplacement de la gare de Anvers-Dam (Réf. 12798)

Un arrêt est alors ouvert aux voyageurs près de la gare d'Anvers-Stuyvenberg-marchandises. On le nomme « Antwerpen-Stuyvenberg Reizigers ». C'est à cet arrêt qu'est érigé en 1895-1898 le bâtiment actuel de la gare, rebaptisé plus tard Anvers-Dam pour ne pas causer la confusion avec la gare marchandises.

La ligne de ceinture traverse la ville au niveau de la chaussée et de nombreux passages à niveau occasionnent des retards et des accidents parfois mortels. L'Etat

Les ingénieurs Albert Morglia et Henry Weiss⁴, respectivement directeur et ingénieur en chef de l'Entreprise Internationale pour le Rehaussement, l'Abaissement et le Déplacement des Grands Edifices, proposent de déplacer tout simplement le bâtiment de la gare, y compris les marquises en fer, en un bloc ! Un tel exploit avait - paraît-il - déjà eu lieu en Amérique mais déplacer un bâtiment en pierres et briques de 700 mètres carrés de surface et de 3000 tonnes, ce n'était pas une mince affaire !

Mais la proposition est acceptée et on leur confie ce travail.

Le défi est de taille : rehausser le bâtiment de 1,60 m, le déplacer d'environ 33 mètres et le retourner de 8 degrés, sans nuire au service des trains ni devoir ralentir leur marche.

⁴ L'ingénieur Albert Morglia est un italien vivant à Bruxelles et Henry Weiss est un américain d'origine allemande.

Préparation du chantier

La première étape consiste à libérer le bâtiment de ses fondations.

Vers la fin du mois de juin 1907 vont commencer les travaux de déblai pour la mise à nu des fondations intérieures et extérieures des murs entourant la salle d'attente de 3e classe. Rien de ce qui était au-dessus du niveau du sol ne sera enlevé. C'est ainsi que, durant toute la durée des travaux, les bancs seront restés fixés aux parois, les tableaux accrochés aux murs et les lustres suspendus aux plafonds.

En même temps, on préparait le nouvel emplacement pour y construire la plate-forme en béton sur laquelle le bâtiment devait venir se reposer. Etant donnée l'incertitude de la météo pendant tout l'été, et afin de maintenir le sous-sol en bon état, des bâches de protection sont placées à l'extérieur et les ingénieurs vont décider de maintenir et de transporter également la grande marquise-auvent qui longe tout le bâtiment sur deux faces. Fin juillet, la moitié du bâtiment était déblayée et prête à recevoir les armatures. Une petite gare provisoire est également établie. On commence alors à déblayer la seconde moitié du bâtiment. Pendant ce temps, l'ingénieur en chef Weiss avait préparé les plans de l'armement et fait tracer les trous nécessaires aux armatures.

L'armement

La méthode utilisée par Morglia et Weiss consiste en un double plancher de poutres, reposant sur des poutres de roulement et formant en somme un chariot complet. Ce qu'il nomme : l'armement.

À une profondeur de 1,3 m, de grands trous sont réalisés à environ tous les 1,5 m. Une ligne pointillée de petits trous est percée entre eux. De lourdes barres transversales sont insérées à travers les grands trous. Ces poutres, à leur tour, sont soutenues par une série de poutres longitudinales. Ce chariot portait le bâtiment.

Sous ces poutres maîtresses, on va établir 320 vérins puissants en acier, destinés à supporter et à soulever l'énorme masse.

Une fois que tout est prêt, on va commencer par détacher par la force des vérins, les divers murs de leurs fondations respectives. Le samedi 31/08/1907, 30 hommes vont entamer le détachement qui va prendre cinq heures ! On peut dès lors procéder au rehaussement graduel de tout le bâtiment.

Le rehaussement

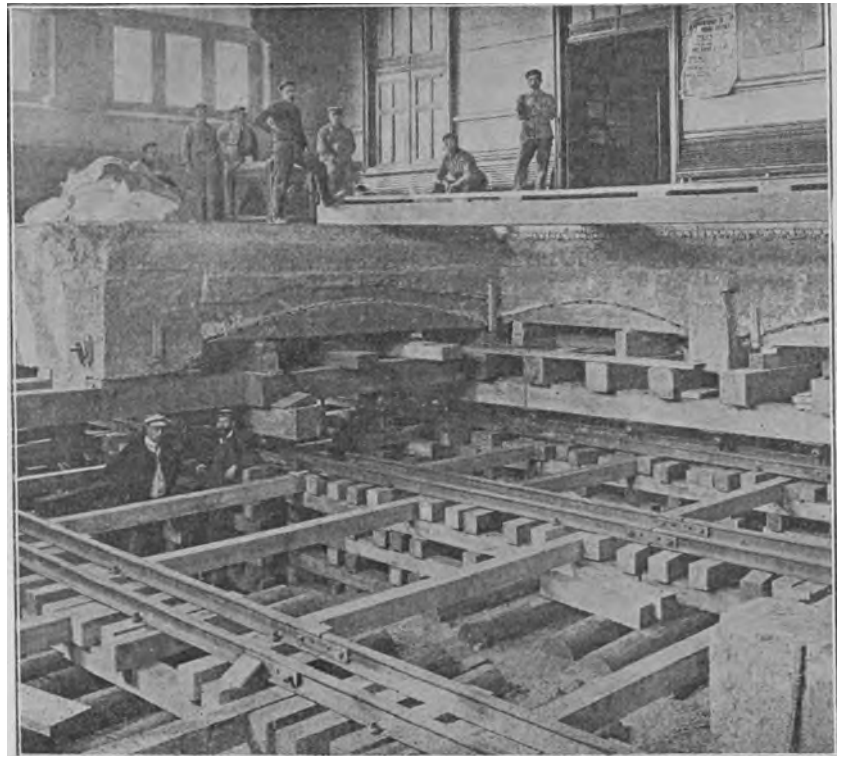
Environ 200 hommes sont nécessaires pour le rehaussement.

Malheureusement, à ce moment, la grève des dockers bat son plein à Anvers et il est impossible de recruter des hommes du port. Les quelques douzaines d'ouvriers engagés au début des travaux et qui avaient auparavant œuvré au forage des trous ne suffisent pas et la plupart vont quitter le chantier, inquiets des faux bruits qui circulent en ville sur le danger que représente le chantier !

Demande sera faite au ministère de la Guerre qui refuse le concours des soldats du génie. Finalement c'est l'Administration des Chemins de fer qui va fournir 150 ouvriers. Une cinquantaine va refuser le travail, jugé trop dangereux et il faudra trouver des remplaçants.

150 travailleurs vont manœuvrer les vérins sur ordres donnés par coups de sirènes électriques par l'ingénieur Weiss.

On rehausse ainsi de demi-centimètre par demi-centimètre jusqu'au niveau de 1,60 m, se guidant sur des règles graduées, placées dans le bâtiment. Le rehaussement prendra huit jours, à raison de 20 centimètres par jour.



Armement intérieur après le rehaussement, 1907. Photo issue de la revue La vie illustrée (Réf. K715427)

Les travaux seront effectués devant des milliers de curieux ébahis ! Ils seront si nombreux qu'il faudra prévoir un service d'ordre pour retenir la foule !

Le déplacement

Après cela, le déménagement proprement dit pouvait commencer.

Pour pouvoir déplacer un bâtiment, il faut naturellement l'asseoir sur des voies de roulement continues jusqu'à l'emplacement définitif. C'est la confection de ces voies de roulement qui constitue la plus grande difficulté du déplacement et le plus long travail.

Ces quatorze voies formées de rails accouplés sont disposées sous autant de poutres de roulement, remplaçant comme support les vérins verticaux qui, devenus inutiles et gênants, sont enlevés.

Quatorze autres vérins sont alors placés horizontalement contre la tête de poutres et il suffira d'un homme à chacun des quatorze vérins horizontaux pour faire avancer la gare.

Deux semaines seront nécessaires pour déplacer de 33 mètres la gare entière.

La reine Marguerite d'Italie et le prince Albert de Belgique, en visite sur le chantier, vont rester dans le bâtiment de la gare sans se rendre compte qu'elle s'est déplacée de quelques centimètres, tant les mouvements étaient doux.

La fin des travaux

Une fois le bâtiment arrivé à son emplacement définitif, on va enlever les voies de roulement et laisser le tassement s'opérer. Ensuite, quand le bâtiment est bien ancré sur ses nouvelles assises, on dégagera les vérins.

Pas une vitre, ni du corps de bâtiment, ni de la marquise, n'a été brisée et il est à noter que l'ingénieur Morglia et sa famille ainsi que l'ingénieur Weiss ont habité le premier étage de la gare durant toute la durée de l'opération de déplacement, le logement ayant été évacué par le chef de gare.

Le bilan financier ne va pas s'avérer très économique par rapport à la construction d'une nouvelle gare mais l'économie de temps sera considérable ! Cinq mois auront suffi à transférer la gare au lieu de deux ans nécessaires à la construction d'un nouveau bâtiment.

Le déménagement de la station d'Anvers-Dam constitue également un événement unique au niveau international pour l'époque. Mais la technique sera encore utilisée ultérieurement.

Architecture du bâtiment



Photos aériennes de l'implantation de la ligne 25 entre Anvers-Dam et Anvers-Luchtbal (Réf. L2603-01)

Le bâtiment de la gare est de style néogothique et est composé de deux ailes. L'aile sud possède un étage tandis que l'aile nord en possède deux.

Un toit à pignon complexe caractérise l'aile nord, avec des pignons à gradins couronnés de pinacles et de pièces supérieures sur les côtés ouest et est, et un pignon à gradins et à pignon décalé avec un portail crénelé du côté sud.

Les façades sont réalisées en maçonnerie de briques rouges combinées à de la pierre naturelle blanche et

de la pierre bleue pour, entre autres, les couches de marbre, le socle et les cadres, terminés par des créneaux, des pinacles et des pièces supérieures.

Côté voie ferrée, une pierre de parement a été incorporée dans la façade Est, avec l'inscription « ANTWERPEN-DAM ANVERS-DAM ». Les toits en croupe et à pignon sont recouverts d'ardoises et équipés de lucarnes.

Et aujourd'hui ?

Peu avant l'ouverture du tunnel de jonction d'Anvers, le 15 avril 2006, Infrabel et la Ville d'Anvers ont inauguré la Damplein rénovée. Les trains qui passent désormais sous la gare d'Anvers-Central font surface à côté de la Damplein.

Aujourd'hui, le bâtiment historique de la gare est une salle de fêtes dénommée « la gare 27 ».

Catherine Walravens

Janvier 2024

Bibliographie succincte

Articles : De ongelofelijke gedaanteverwisseling van Antwerpen-Dam, *Op de baan*, n° 94,01-12-2009, p.56-61, K327470

L'incroyable métamorphose d'Antwerpen-Dam. *En Lignes*, n° 94, 01-12-2009, p.56-61, K327467

MORGLIA A. Note sur les travaux de rehaussement et de déplacement du bâtiment des recettes de la station d'Anvers-Dam. *Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de Fer*, 01-07-1908, p.797-828, K18790

Relèvement et déplacement du bâtiment des recettes de la station d'Anvers-Dam. *Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de Fer*, Vol. XXI, n° 11, 01-11-1907, p.1144-1145, K702005

Une gare qui voyage. *La vie illustrée*, 13-12-1907, p.971, K715427

Une gare qui voyage. *l' Illustration*, n° 3377, 16-11-1907, p.321-322, K715428

JACOPS A. Antwerpen-Dam. *Spoor- en Tramwegen*, 25-02-1960, p.57-59, K18778

LINDO A. Heffing en verplaatsing van Antwerpen-Dam (met afbeeldingen). *Ingenieur (De) - Orgaan van het Kon. Instituut van Ingenieurs - van de Vereeniging van Delftsche Ingenieurs*, Vol. 23, n° 3, 18-01-1908, p.37-39, K714660

MALLIET A. Antwerpen-Dam, een station op het spoor gezet. *M & L - Monumenten en Landschappen*, 01-05-1994, p.52-59, K13679

Internet : <https://www.mariusbroos.nl/Uit%20Belgie/Stationsgebouw%20Antwerpen-Dam.html>

[Hoe het station van den Dam verplaatst werd... - Damtwerpen](#)

[Stationsgebouw en spoorwegbrug Antwerpen Dam | Inventaris Onroerend Erfgoed](#)

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

Catalogue Bibliothèque : gare d'Anvers-Dam

Collection musée : gare d'Anvers-Dam