



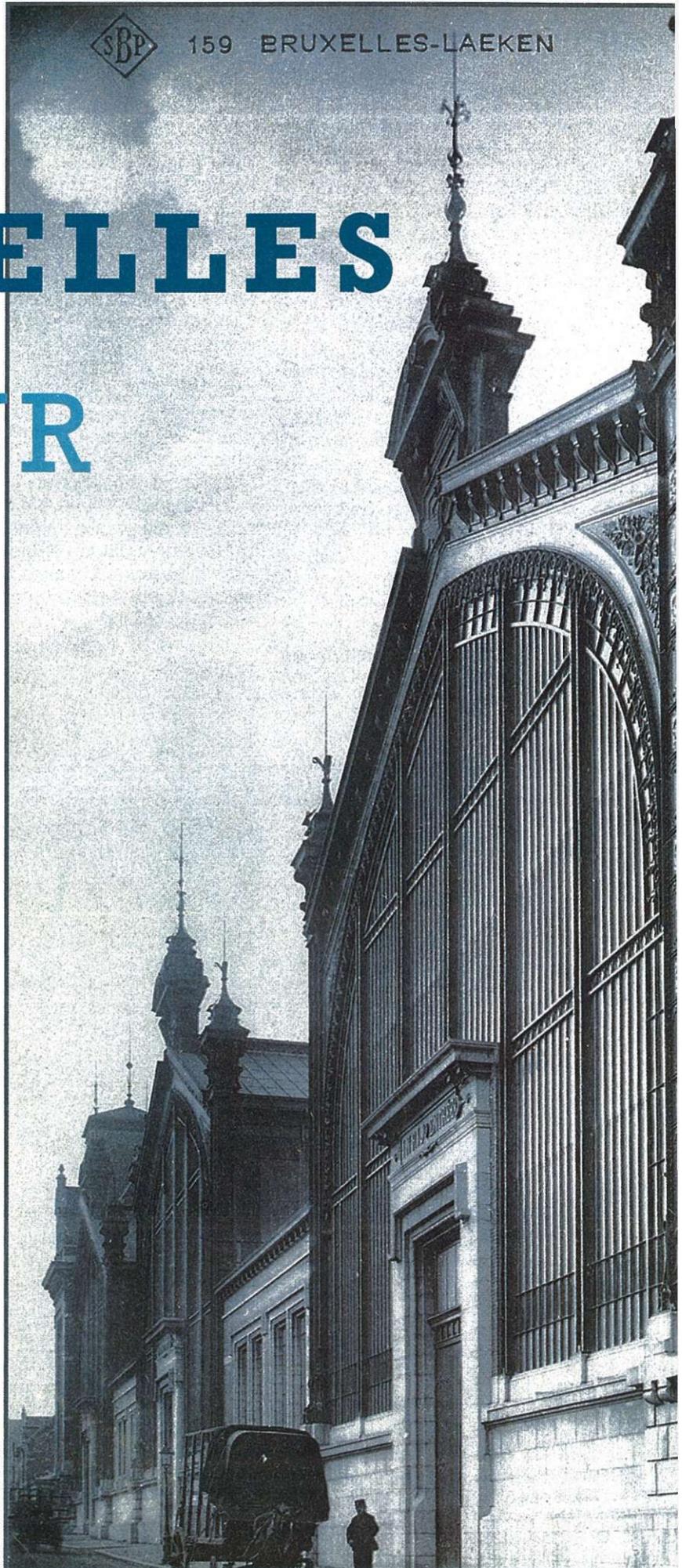
BRUXELLES & TOUR TAXIS

Un passé prestigieux

Un avenir incertain

Sans entrer dans la polémique au sujet du destin du site de Bruxelles Tour et Taxis (TT), il nous a paru intéressant de consacrer à ce témoin de la prospérité industrielle passée de Bruxelles ces quelques pages. Son histoire commence il y a cent ans mais s'inscrit dans un contexte économique qui remonte au moyen âge.

COLLECTION P. PASTIELS



C'ÉTAIT AU TEMPS OÙ BRUXELLES S'APPELAIT BRUOCSSELLA

Si la naissance de la ville de Bruxelles remonte à 977 quand Othon II accorda le titre de duc de Basse-Lotharingie à Charles, lui conférant par là des droits sur les îles de la Senne, ses activités portuaires ne sont attestées qu'à partir de 1012 (d'autres sources font état de l'an mil) quand le nom de Bruocsella portus apparaît pour la première fois dans des documents faisant état de l'utilisation de la Senne comme voie navigable.

Cette rivière pourtant connaît des crues violentes, un assèchement épisodique et un ensablement continu. Aussi l'idée de creuser un canal vers l'Escaut via le Rupel est-elle lancée par Charles le Téméraire et vivement approuvée en 1477 par Marie de Bourgogne.

Charles Quint entérine le projet en 1531 et les premiers travaux de terrassement commencent en 1550.

Le canal est inauguré en 1561 et aussitôt le centre ville est envahi par des bassins dont les noms figurent encore aujourd'hui dans la toponymie du quartier : Quais au Bois de construction, au Foin, aux Pierres de taille...

En 1896, la Société anonyme du Canal et des installations maritimes de Bruxelles est créée pour ouvrir vers l'Escaut un nouveau passage d'un gabarit plus important correspondant au tonnage croissant des bateaux. L'entreprise est lancée en 1900 par Léopold II et s'achève en 1955 avec l'inauguration du superbe pont levant de Buda.

DIGRESSION DOUANIÈRE

En contrepoint de cette activité portuaire se déroulent les opérations douanières relatives aux marchandises importées et arrivées par bateau dans un entrepôt situé Quai au foin à l'emplacement actuel du Théâtre flamand. En 1842, la ville de Bruxelles souhaite disposer d'un nouvel entrepôt et lance à cet effet un concours. Ce sont les plans de l'architecte Louis Spaak qui sont retenus et la première pierre est posée en 1844.

Cet édifice public – le premier où la fonte a été employée sur une aussi grande échelle comme support et appui des voûtes – est érigé au confluent des canaux de Willebroek et de Charleroi – inauguré en 1832 – et sur le raccordement des chemins de fer du Nord et du Midi, quai du Commerce. D'un style rappelant les palais florentins du XV^e siècle, cet entrepôt est constitué de deux vastes bâtiments reliés entre eux par trois blocs transversaux entre lesquels se trouvent des cours grillagées. Couvertes et reliées au réseau ferré, elles sont ainsi devenues une des premières gares à marchandises du genre.

UNE SYNERGIE EXCEPTIONNELLE

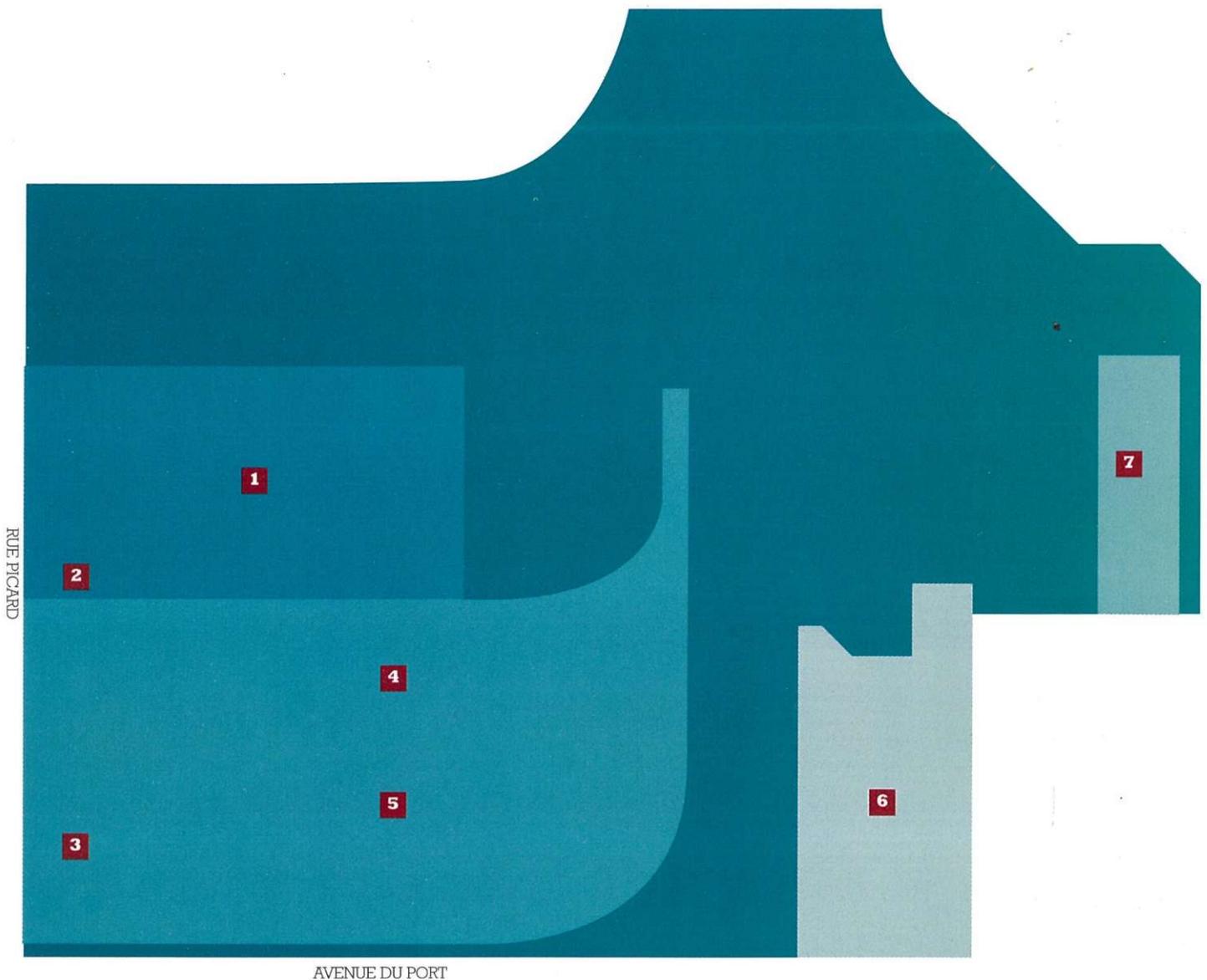
C'est dans ce contexte d'intense activité commerciale que le chemin de fer apparaît



dans le paysage industriel bruxellois. Les capacités d'entreposage insuffisantes et l'essor de ce nouveau moyen de transport justifient une nouvelle approche de ce secteur. Le site de Bruxelles TT se dessine alors en concertation avec toutes les communes limitrophes du port de Bruxelles : il s'agit d'un exemple magnifique de synergie de toutes les fonctions liées à la redistribution, taxation et commercialisation de produits finis. En 1897, la ville de Bruxelles achète les terrains de la famille princière de Tour et Taxis dont l'ancêtre François mit en place en 1516 le premier service international des postes.

La même année, le gouvernement adopte les plans d'un nouvel entrepôt organisé autour d'une future gare remplaçant celle de l'Allée verte devenue trop petite et d'un hôtel des douanes.

Les limites communales sont modifiées au profit de la ville de Bruxelles qui n'avait accepté l'aménagement du port hors de ses murs qu'en échange d'une extension de son territoire, histoire de garder la



- 1** GARE MARITIME SNCB
- 2** HÔTEL D'ADMINISTRATION ET DES POSTES
- 3** HÔTEL DES DOUANES
- 4** ENTREPÔT A
- 5** ENTREPÔT PUBLIC B
- 6** DEPAIRE ET TRW
- 7** ANCIEN GARAGE

maîtrise du sol et des bâtiments à construire, bien sûr. Dans la foulée, la SA du Canal et des installations maritimes de Bruxelles reprend les droits et les obligations de la ville en matière d'entreposage et de dédouanement. L'adjudication des travaux est faite le 9 avril 1903, les terrains rétrocédés par l'État à la Société en 1908. Les plans du site sont dus principalement à l'architecte Van Humbeek tandis que l'étude architecturale et technique des grandes halles de la gare est confiée à l'ingénieur Bruneel des chemins de fer.

En 1907, les premiers locaux sont occupés par l'entreposage de vin et de sucre. Les douanes emménagent à la même époque, abandonnant à la ville l'entrepôt du bassin du Commerce qui sera démoli en 1910. Ce complexe rationnel libérant 50 000 m² attire de nombreuses entreprises dont des firmes spécialisées dans le conditionnement des produits soumis aux droits de douane, les tabacs (Gosset, Saint-Michel), bières (Whitbread), vins et

spiritueux, cafés (Padanga)... De nombreux emplois sont ainsi créés et les ouvriers habitent dans des logements spécialement construits pour eux dans le quartier (rue Laekenveld, de l'Escaut, de Rotterdam...). En 1922, l'entrepôt devenu insuffisant s'étend à une nouvelle construction constituée d'une grande halle et de caves tandis que la gare devient une des plus importantes du pays, assurant l'accueil et la manutention de 1 400 wagons par jour.

DESCRIPTION DU SITE

Le site de Bruxelles TT compte plusieurs bâtiments dont une gare de marchandises dite maritime, un hôtel d'administration et des postes, un entrepôt ou magasin spécial, l'entrepôt public et l'hôtel des douanes.



© HENDRIK OCKIZ/EGM/REPROSTATION

LA GARE MARITIME 1

Dessinée vraisemblablement par les architectes Bosmans et Vandeveld en collaboration avec l'ingénieur Bruneel des chemins de fer, la gare présente à front de la rue Picard, une succession de trois pignons et deux bâtiments de gabarit plus réduit. L'espace intérieur est divisé en cinq vaisseaux de vingt et une travées correspondant aux trois pignons en façade. Les matériaux utilisés sont le verre, la brique, la pierre, le fer forgé et la fonte. Actuellement, trois voies desservent encore la gare (accès des wagons par l'arrière), les voies centrales ayant été condamnées et comblées jusqu'au niveau des quais.

HOTEL D'ADMINISTRATION ET DES POSTES 2

Ce remarquable bâtiment de style inspiré de la Renaissance flamande fut construit par les architectes de la gare le long de cette dernière avec laquelle d'ailleurs il possède une communication intérieure.

De brique, de pierre et de fer, il fut conçu sur un mode fonctionnaliste, les activités administratives et industrielles de transbordement et d'entreposage étant bien dissociées. Il servait autant aux Postes qu'à l'administration de la gare.

L'ENTREPÔT A 4

Dit encore magasin spécial, il accueille les marchandises en transit et dispose à cet effet d'une surface d'entreposage de 60x250 m. Couvert par une toiture en sheds de quatorze vaisseaux, le bâtiment se prolonge vers le Nord par deux ailes courbes tandis que la façade sud s'articule autour d'un corps central où se trouvent des bureaux administratifs.

L'ENTREPÔT PUBLIC 5

Cet énorme entrepôt (50x175 m) disposé parallèlement au canal et à l'avenue du port est un des monuments clés du site TT. Si les façades sont richement décorées, l'intérieur, surnommé «la prison», présente une architecture plus sobre et

fonctionnelle. Il est constitué de cinq niveaux, en ce compris le rez-de-chaussée, bordés de galeries en encorbellement, ouvertes sur un vaste espace central couvert par une verrière sur charpente métallique.

L'HÔTEL DES DOUANES **3**

L'architecture de cet immeuble, due à Van Humbeeck, s'intègre parfaitement à l'ensemble du site. Implanté en alignement de voirie, c'est un bâtiment symétrique de vingt-sept sur six travées et trois niveaux dont un en surcroît sous toiture à versants en ardoise. L'organisation interne est articulée autour d'un espace central rythmé par une succession de piliers métalliques reliés à leur sommet par des poutres en arc segmentaire portant la verrière. Ici à nouveau, la conception de l'ouvrage tire le meilleur parti de la pierre, de la brique et du fer.

De tous ces bâtiments, seuls l'hôtel des douanes et l'entrepôt A sont encore en fonction. Le premier abrite la Direction régionale des douanes et accises ainsi que des services de contrôle et de renseignements tandis que le second assure l'entreposage de marchandises importées ou exportées en provenance ou à destination de pays extra-européens. L'entrepôt B a été fermé en 1989 car il ne correspondait plus aux exigences modernes d'entreposage. Quant à la gare, ses activités de prise et remise à domicile ont déménagé à l'automne dernier à Bruxelles Petite-Île. Elle fonctionne encore aujourd'hui pour deux partenaires commerciaux, dont nous parlerons dans le chapitre qui suit. La Poste (Molenbeek 1) a quitté, elle, ses locaux il y a tout juste un an pour emménager dans les bâtiments de la Communauté française au boulevard Léopold.

ÉTAT DES LIEUX

Selon le plan régional de développement ou PRD qui détermine les affectations de zones bien déterminées, la rue Picard doit être consacrée au redéploiement du logement et de l'entreprise tout en préservant son intérêt culturel historique ou esthétique. Aussi dans ce cadre, un échange de terrains est actuellement en cours entre la SNCB et la Société du canal afin que cette dernière puisse étendre ses activités sur des terrains uniquement affectés à l'industrie, les activités ferroviaires étant, elles, appelées à disparaître selon toute probabilité. En effet, celles-ci se limitent actuellement au transport de marchandises vers les pays de l'Est essentiellement (SA Depaire) et au terminal TRW (transport route/wagon). Étant donné leur desserte ferroviaire longue et difficile, la SNCB envisage, en accord avec la région bruxelloise, de



regrouper ces activités à Schaerbeek près de la gare de marchandises dans le but de créer une plate-forme multimodale (trains, bateaux et camions). Ce projet fait aujourd'hui l'objet d'une étude approfondie.

Schématiquement, la société du Canal céderait 8 ha à la SNCB (en gros le site des entrepôts A et B du domaine TT) tandis que cette dernière abandonnerait à la première 9,5 ha situés essentiellement près du centre TIR. Pour le moment, afin d'éviter la dégradation du site, la SNCB recherche des candidats et passe des contrats à court et moyen termes avec des sociétés qui occuperaient les lieux sans hypothéquer les projets futurs. Il est intéressant de souligner, à cet égard, que ces occupations temporaires rapportent à la société quelque 6 000 000 F par an.



Bibliographie
 Dossier La Fonderie établi par G. Vanderhulst comprenant trois cahiers : «Tour et Taxis 21^e de juillet 1995», «Tour et Taxis, plan général d'implantation» de mai 1993 et «Tour et Taxis à Bruxelles» de mai 1993;
 Entretien avec M. Delannoy, directeur du district Centre;
 Coupures de la presse belge (*Dernière heure*; *Le Vif/1'Express*; *Het Nieuwsblad*; *Pourquoi pas?*; *La Libre Belgique*; *La Lanterne*; *De Morgen*; *Gazet van Antwerpen*; *Le Soir*; *De Standaard*; *Het Volk*; *Het belang van Limburg*).

© HENDRIK/OKZ/EM/ELI/ROSTATION

LES PROJETS FUTURS

Avant d'entrer dans le vif du sujet, une parenthèse s'impose pour clarifier le rôle joué par la société Eurostation dans ce dossier. Cette société est une filiale de la SNCB chargée, entre autres, de la valorisation des terrains sur le territoire de Bruxelles-Capitale. À ce titre, elle étudie, en accord avec la société, les affectations futures du site qui nous intéresse.

Dans les cartons reposent plusieurs projets qui sont toujours à l'étude : outre celui de Music city dont la presse a abondamment parlé et qui «serait» soutenu par de gros capitaux privés, il en existe d'autres, d'envergure équivalente et d'un très grand intérêt. Citons le projet Tour et Taxis 21^e, défendu par La Fonderie, qui entend regrouper plusieurs activités dont la production de biens industriels, un centre

d'affaires mais aussi des musées fédéraux du chemin de fer, des communications, de l'industrie et des techniques, des ateliers écoles, des salles d'exposition. Le domaine intéresse aussi l'opéra national ainsi que la Bibliothèque royale qui pourrait y regrouper une part de ses activités (dont celles de préservation et d'archivage des journaux)...

Les idées ne manquent pas, reste encore à trouver les fonds.

La réaffectation d'un tel site est un enjeu d'envergure comme le fut son aménagement au siècle passé. Qu'ont pu dire alors les Bruxellois qui se voyaient privés du jour au lendemain des vastes prairies du domaine princier où ils allaient chaque hiver patiner quand le gel avait durci les eaux qui les inondaient régulièrement? CO