

Guido Vanderhulst
Fondateur et ancien
directeur de La Fonderie

60-66

Tour & Taxis, hier et aujourd'hui

Le site de Tour & Taxis est devenu aujourd'hui incontournable dans le paysage bruxellois. De très nombreux évènements, expositions, salons s'y tiennent depuis cinq ans déjà. Il n'en a pas toujours été ainsi. Il a fallu dix ans et bien des luttes et péripéties pour affirmer le caractère patrimonial majeur de ce site, dont tout le monde se félicite du sauvetage, de la réaffectation et du processus de concertation actuel.

Ce site de 42 ha (zone grande comme la moitié du pentagone bruxellois) était secret, inconnu du public et de la plupart des pouvoirs publics. Seuls le chemin de fer, propriétaire de la plus grande partie, les douanes, occupant l'Hôtel des douanes et assurant la surveillance et la taxation des produits, et le Port, propriétaire des deux entrepôts «sous douanes», y avaient accès. Le seul «public» autorisé à y accéder, était réduit aux dépositaires et déclarants en douanes venant exporter ou recevoir des marchandises originaires du dehors de nos frontières nationales, puis européennes.

C'est la tenue en 1986 de la première exposition organisée par La Fonderie, sur l'industrialisation de la région bruxelloise, qui a en quelque sorte ouvert le site et l'entrepôt royal au public.

Réalisation visionnaire de l'âge d'or de l'industrialisation

Bruxelles est, jusqu'à la fin des années 1970, la principale ville industrielle du pays en termes d'emplois manufacturiers. Dans les années 1860 déjà, elle était l'une des plus industrielles du continent, au moment où la Belgique représentait la quatrième puissance économique mondiale.

Gigantesque complexe de dédouanement et d'entrepôt, Tour et Taxis fut pendant près d'un siècle le nœud central du transit des marchandises aux portes de la capitale. Sa construction, entre 1900 et 1907, parallèlement à celle du port maritime, donna une très forte impulsion industrielle aux quartiers riverains de Molenbeek et de Laeken mais aussi à toute la région bruxelloise.



Photo ancienne, probablement vers 1912, vue depuis le pont monumental du Jubilé, vers l'arrière du site, en pleine activité
© MET, Direction Documentation



Photo Louvois de l'entrepôt
à la réception du chantier
en 1906
© Archives de la Ville de
Bruxelles

Conçu à partir des années 1890, par Bruneel (ingénieur aux Chemins de fer) qui calcule et, associés aux architectes Van Humbeek, Bosmans et Vandeveld dessinent la gare maritime, les garages, le magasin aux produits dangereux et l'hôtel d'administration. Jules Zone (ingénieur au Port), associé à l'architecte Van Humbeek est chargé des entrepôts et de l'Hôtel des douanes. Les travaux débutent officiellement le 28 juin 1900, en présence du Roi Léopold II. Ils se terminent en 1907.

Ce complexe rationaliste est en liaison directe avec l'eau, la route et les rails. Il répond à trois fonctions essentielles : l'acheminement rapide des marchandises, leur entreposage sous douane et la perception des taxes et accises. Le site est structuré par le réseau des voies ferrées.

C'étaient surtout d'anciennes prairies marécageuses. Ce site constitue un exemple exceptionnel, au plan mondial de l'âge d'or de l'industrialisation. C'est un véritable catalogue de l'architecture, du génie civil, du travail du fer, de la pierre et de l'emploi de la lumière naturelle. C'est l'époque des gares d'Orsay et d'Anvers où ces mêmes matières et concept sont déployés. Les techniques et audaces les plus modernes pour l'époque y sont mises en œuvre.

D'où vient le nom ?

Sous les Habsbourg, le 1^{er} mai 1501, Frans de Tassis, né à Bergamo, est nommé par Philippe le Beau «maître des postes». La famille ayant des parents dans les principales villes européennes, organise les liaisons de postes au plan européen (Madrid, Londres, Innsbruck, Vienne, Amsterdam, Venise, Rome, Malines et Bruxelles...).

Bruxelles fut au centre de ces routes postales européennes. La famille dispose d'une chapelle funéraire dans l'église du Sablon à côté de laquelle elle avait son domaine. Il fallait 44 heures en été pour relier Bruxelles à Paris, et 12 jours pour relier Bruxelles à Tolède ou Rome. Le nom de «de la Torre el Tassinio», devenu «von Thurn und Tassis» par alliance familiale, est utilisé à partir de décembre 1650 et se francise en «de la Tour». Bruxelles ne complique pas et en fait «Tour et Taxis». La famille quitte Bruxelles pour Francfort en 1702. La famille princière actuelle a deux branches, l'une italienne, l'autre germanique.

Pourquoi ce site à Bruxelles ? une urbanisation marquée par l'industrie

Bruxelles s'est implantée sur des îlots, au milieu des marais d'une large vallée alluviale que traverse péniblement la Senne et ses bras. C'était le point de navigation le plus en amont possible depuis la mer par l'Escaut. Le Brabant était un très important producteur de céréales. La rivière ne suffit pas et sous la pression des commerçants, un canal est inauguré le 12 octobre 1561. Un premier entrepôt douanier est construit en 1781. Avec le Canal de Charleroi ouvert en 1832, et le lancement du chemin de fer en 1835, l'industrialisation explose grâce à l'apport du charbon pour les locomotives et les machines à vapeur. Un second entrepôt est construit en 1847, traversé par le train.

Bruxelles connaît alors une activité industrielle colossale constituée essentiellement d'un intense tissu de petites et moyennes entreprises autour de l'axe usinier du canal et du train. La démographie est galopante, surtout par immigration, avec son train d'exploitation et de misère.

Le choix du site de Tour & Taxis **Un catalogue d'architecture et d'urbanisme industriels**

Pour désengorger son port coincé dans le Pentagone, pour tirer parti aussi du fantastique développement des chemins de fer et de l'industrie du pays, et sous la pression, trente ans durant, du «Cercle des installations maritimes», véritable lobby économique et politique, la Ville de Bruxelles décide de créer un nouveau port. Elle est appuyée par la Province du Brabant, elle ne peut le faire dans ses limites communales, des terrains doivent être achetés à Laeken et Molenbeek. Ils ont été propriété de la famille de Tour et Taxis, vieille famille princière bruxelloise puis d'une compagnie immobilière allemande. Ils seront annexés par la ville en 1921 en plus d'importants territoires destinés au développement portuaire. La Ville finalise l'annexion par la «prise» de plusieurs communes pour pouvoir contrôler le développement économique à son intérêt.

Un complexe rationnel

Le choix se porte sur une gare en impasse, plus économe en espace qu'une gare traversante comme à Schaerbeek. Le site est pensé pour l'exploitation rationnelle par le chemin de fer et pour servir de centre de redistribution urbain. Sauf les deux Hôtels, celui des douanes et celui de l'administration, qui devaient recevoir des visiteurs venant de la ville, tous les immeubles sont donc implantés parallèlement au port, pour que le maximum de voies les desservent. Le faisceau des cent voies en courbe est la trame qui structure le fonctionnement du site. Les rez-de-chaussée des entrepôts sont à hauteur des wagons et camions pour que ceux-ci puissent être directement chargés et déchargés. Le terrain est marécageux et toutes les constructions sont faites sur d'immenses radiers en châtaignier.

Tout un quartier qui s'appellera «le Maritime», se développe avec des entreprises spécialisées dans le conditionnement des produits dédouanés et des logements pour les différentes classes sociales. C'est une urbanisation magistrale d'une mixité étonnante.

La gare de marchandises, immense et incroyable

L'espace intérieur de la gare est très impressionnant et est divisé en trois vaisseaux parallèles en fer, en fonte et en verre. Ils sont reliés par d'autres verrières plus basses. Toute la structure principale est articulée au faite et aux pieds. D'une superficie de 40.000 m² et dotée de plus de deux kilomètres de voies sous toiture, cette gare est la plus grande de Belgique et l'une des plus imposantes d'Europe. Certains détails de la façade, de la charpente et de la toiture constituent de véritables dentelles de fer, chef-d'œuvre de l'art nouveau. C'est la seule gare maritime en Belgique à avoir été conçue de manière à ce que la liaison soit directe entre le wagon et la charrette ou le camion.

La gare est présente dans la mémoire collective qui l'associe aux douanes et aux colis postaux.

L'Hôtel d'administration, une salle si majestueuse

Enchâssé dans la gare, ce bâtiment de bureaux est le pivot autour duquel s'organise administrativement l'ensemble du site. La salle intérieure, éclairée par de très grandes fenêtres et par le lanterneau au plafond qui laisse filtrer la lumière naturelle indirecte, témoigne d'un savoir-faire exceptionnel : pilastres gainés, corniches à modillons sur frise denticulée, chapiteau en fleur d'acanthe, chambranles à entablement... Véritable salle de théâtre, elle est d'une qualité inattendue. Elle était équipée de nombreux guichets des services du chemin de fer destinés au public. Un bureau de télégraphes, téléphones et de postes y est inséré.

L'Entrepôt royal, palais de l'industrie et du commerce

Cet entrepôt, connu jadis sous le nom d'entrepôt public B, sert à l'entreposage des marchandises sous le contrôle de l'administration mais sans perception de droits de douane et pour une longue durée. L'adjudication des travaux fut emportée le 9 avril 1903 par l'entrepreneur L. De Waele et le bâtiment fut achevé fin 1907. Il déploie face au canal, ses imposantes façades de style éclectique, entièrement revêtues de brique et de pierre. Au contraire l'intérieur, qui révèle une organisation spatiale très rationnelle et panoptique, est d'une sobriété presque carcérale. Véritable palais du commerce conçu pour être visible de la ville, l'entrepôt royal était destiné à l'entreposage de longue durée des marchandises. L'épaisseur des murs et la faible luminosité de l'endroit permettait une bonne conservation des produits. Inadapté aux exigences du transit rapide et du transbordement moderne, le bâtiment a été désaffecté en 1987.

Construit sur caves autour d'une travée centrale parcourue par une voie de chemin de fer, le bâtiment est surmonté d'une grande verrière. Il comprend 4 niveaux de coursives donnant accès chacune à cent loges d'entreposage. Les procédés Hennebique y seront employés pour la première fois en Belgique. L'entrepôt est aussi desservi par des voies de chemins de fer sur chacune de ses façades. Une porte au centre, surmontée d'un Mercure, dieu des commerçants, des inventeurs, des voyageurs... et des voleurs, et des blasons des communes actionnaires, permet l'accès aux camions et piétons.

Aujourd'hui

L'Entrepôt Royal est le premier bâtiment du site à avoir été rénové, en y intégrant des éléments contemporains nécessaires à son affectation en bureaux aux étages (32.000 m²) et en commerces au rez-de-chaussée (8.000m²). La voie de train intérieure est devenue une rue intérieure, par ailleurs exigée par les pompiers. L'architecture apparaît parfaitement adaptée à cette fonction aussi

éloignée de sa fonction d'origine. Peu d'ajouts ont été faits. Les techniques dans les loges, passent par un plancher surélevé réversible.

L'Entrepôt royal accueille également des expositions temporaires. Le soutien d'expositions par Project T&T s'inscrit dans une volonté des propriétaires du site d'encourager les manifestations culturelles sur le site afin de promouvoir son caractère multifonctionnel.

Les magasins en sheds où tout est calculé sans ordinateur

Coïncé entre l'Entrepôt royal et l'imposante gare de marchandises, l'entrepôt et magasin spécial, jadis désigné comme l'entrepôt A, a été construit vers 1903-1904 selon les plans de l'ingénieur du Port J.Zone et de l'architecte E. Van Humbeek.

L'entrepôt, de 250 x 60m, est couvert par une toiture en sheds de 14 vaisseaux, portée par une étonnante charpente métallique autoportante et isostatique, totalement dépourvue de supports intermédiaires. Des caves, constituant un véritable labyrinthe, étaient utilisées pour la conservation et mise en bouteille des boissons alcoolisées réceptionnées en vrac par wagons. La façade sud, tournée vers l'hôtel des douanes - et donc vers le public - a bénéficié d'un traitement plus monumental et esthétique. Cette partie du bâtiment abrite les bureaux des services de surveillance, la lieutenance des Douanes.

Moins connu que ses voisins, ce bâtiment accueille les marchandises en transit. Sa structure permet le chargement et le déchargement aisé de quatre trains de wagons de chemin de fer en même temps et des camions ainsi que la vérification douanière. Il est techniquement le plus remarquable. L'ensemble appelé toiture en sheds, se comporte comme une immense voile plissée couvrant une superficie de 17.000 m², grande comme deux fois la Grand-Place ! Le tout ne nécessite pas d'autre soutien que les murs extérieurs et les portiques d'acier. Le tout «flotte» dans le terrain marécageux, sur des radiers de bois de 60 à 80m². Il n'y a aucune colonne. Sa toiture en dents-de-scie disperse de manière égale la lumière naturelle du nord tout en protégeant les marchandises du soleil direct venant du sud. Elle repose sur un sous-sol de caves couvertes d'une dalle en béton armé, dont c'est une des premières applications en Belgique. Chef-d'œuvre du génie civil, il constitue un complément indispensable au fonctionnement douanier du site.

Les magasins en sheds sont aujourd'hui disponibles à la location pour l'organisation de foires, salons et événements. Ils ont accueilli en 2007 plus de 700.000 visiteurs au travers d'une soixantaine d'événements, tels que European Business Summit, la Foire des Antiquaires, la Foire du Livre ou encore le Salon des Entrepreneurs. Sans parler des nombreux événements pour des sociétés telles qu'Armani, Belgacom, Euroclear, ING, Levis,

En haut :
Vue aérienne du site, situation récente
L'Entrepôt royal et les magasins ont été rénovés.
Le site a été «déferré» et aplani, pour y recevoir du parking et des activités extérieures du type Couleur Café ou Cirque du Soleil.

En bas :
La salle principale au rez-de-chaussée de l'hôtel d'administration
© G. Vanderhulst



Microsoft, Nike ou Proximus. Le site a accueilli Couleurs café, mais aussi des cirques comme celui du Soleil ou des cirques hippiques.

Hôtel des douanes pour un véritable service au public

Implanté le long de la rue Picard, ce long bâtiment de 27 travées a été construit entre 1905 et 1907 d'après les plans de l'architecte Van Humbeek, auteur également du monumental Entrepôt royal.

Destiné aux services de la douane, qui en prennent possession le 1^{er} décembre 1907, pour les quitter en 2003, et dont les entrepôts se trouvent à proximité, il abrite sur deux niveaux une suite de bureaux, donnant sur une galerie au niveau supérieur. Un vide central, couvert d'une verrière, illumine le bâtiment dans sa longueur.

La qualité architecturale de ce bâtiment, soigné dans ses moindres détails, à l'extérieur comme à l'intérieur, révèle, comme dans le hall central de l'Hôtel d'administration, un espace ouvert au public. Ici comme là-bas, des façades de style éclectique dissimulent une structure interne moderne, constituée de poutres en fer formant l'ossature du bâtiment et de sa verrière. Les murs sont postérieurs à la structure.

Cet hôtel est construit sur le modèle d'une galerie commerçante. Au rez-de-chaussée, de nombreux guichets à arcades de chêne vernis, avec des tablettes en marqueterie sont mis à la disposition du public. Au premier étage, une mezzanine dessert les bureaux de la direction régionale des douanes. La lumière est partout présente. Les usagers, souvent fortunés, ne sont pas dépaysés et sont servis dans les meilleurs délais. Quel service au public !

Cet hôtel vient d'entamer sa rénovation, avec un profond respect du patrimoine. Propriété du Ministère des Finances, il n'a pu être vendu sous peine de transformations substantielles, il redevient... service public, que du bon sens !

Qualité exceptionnelle d'autres parties du site

D'autres parties du site méritent notre attention. Utilisées par les ouvriers, elles sont de mêmes qualités architecturales et fonctionnelles que les grands bâtiments pour gens plus fortunés. Citons la «chapelle» pôle ouvrier du site où ils venaient chercher leurs instructions, discuter le coup, manger leur casse-croûte, se reposer quelque peu d'un dur labeur, le château d'eau, la sous-station électrique, le magasin aux produits dangereux, le pont tournant pour locomotives, la guérite de l'aiguilleur, les grilles de clôture...

La fin des activités fondatrices, d'autres projets

Progressivement, comme tous les entrepôts douaniers européens, le site perd sa raison d'être avec l'ouverture des frontières européennes. Le lobby des constructeurs de camions et d'autoroutes et la gestion «*just in time*» (sans stock) dans la chaîne de production, font croire

que l'usage du chemin de fer et des voies navigables ne sont plus compétitifs.

Les autorités portuaires tentent de réagir par la construction de nouveaux entrepôts pour camions. Par le fait même, elles font perdre sa raison d'être au site ferroviaire et à sa liaison à la voie maritime.

Jusqu'à la fin des années 1990, les magasins et entrepôts continuent pourtant à être loués à des importateurs utilisant des camions. Ils y conditionnent comme jadis leurs marchandises pour les réacheminer vers d'autres destinations. Les frais d'entretien des immeubles deviennent trop importants. Les contrats de gestion imposés aux sociétés de chemin de fer et du port les amènent à «valoriser leur patrimoine» et à en mettre une partie en vente, dont le site des 42 ha de Tour & Taxis.

Le sauvetage

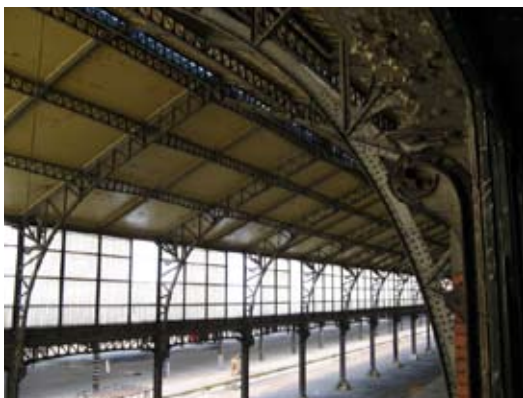
Après avoir monté, en octobre 1986, une exposition intitulée «Bruxelles, un canal, des usines et des hommes», dans deux loges de l'Entrepôt royal alors encore en activité, La Fonderie et le TICCIH-Belgium font connaître en mai 1993 une proposition de valorisation dans laquelle le site serait un pôle économique, culturel et industriel fort, en développant les énormes potentialités d'un patrimoine majeur et du site. Le projet portant sur les immeubles «patrimoniaux», est affiné en 1997 par une étude de faisabilité sur les besoins régionaux et culturels que le site pourrait rencontrer. Ce projet s'appelle alors «Cité des Arts et de la Communication».

Mais un projet défrayera la chronique dès 1993, c'est celui de MUSICCITY. Il s'agissait d'implanter «sur et dans» les magasins, un complexe comprenant surtout une salle de 12.000 places en forme d'une immense halle à gradins et des galeries commerciales phagocytant l'Entrepôt royal. Cela impose la démolition de l'essentiel des magasins à sheds. Tout le site est par ailleurs défigurés par l'implantation de centaines de parkings à étages. Les dégâts environnementaux et sociaux sont totaux. Le projet est conçu comme autarcique, en rupture avec les quartiers voisins, accentuant l'exclusion.

Une levée de boucliers se dresse, menée par La Fonderie sous l'instigation de son directeur. Une mobilisation locale, régionale, nationale et internationale est engagée. ICOMOS, le World Monument Watch, Europa Nostra, le TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage) viennent expertiser le site et soutiennent la préservation d'un patrimoine industriel de valeur mondiale.

Le présent et l'avenir

Après bien des soubresauts et des prises de positions contradictoires des responsables politiques et de la presse, le projet «Musiccity» finit par être abandonné car même la rentabilité n'est pas démontrée par le premier investisseur pressenti, il n'y a pas de marché pour ce concept.



En haut:
 Vue intérieure de la gare maritime depuis le premier étage de l'hôtel d'administration
 © G. Vanderhulst

En bas:
 Vue des façades de la rue Picard vers le Port, successivement la tour «des petits colis», la gare de marchandises ou maritime, l'hôtel d'administration et l'hôtel des douanes
 © G.Vanderhulst

En décembre 2001, le site a été repris par la société anonyme Project T&T, joint venture (50/50) entre la société d'investissement immobilier Leasinvest, devenue Extensa (et partenaire en un premier temps de «Musiccity»), et deux actionnaires de la société de développement immobilier Robelco.

Les promoteurs et les propriétaires actuels prennent alors conscience que **le patrimoine devient l'atout majeur du développement alors que le site n'est pas classé**. Ils sont devenus très soucieux de la qualité du patrimoine. Les énormes potentialités de reconversion sont étudiées avec soin. Un processus de consultation de tous les acteurs économiques, culturels et sociaux est engagé pour reconvertir ce site en un nouveau morceau de ville.

Un schéma directeur est proposé en avril, à la concertation publique, après des années de débats et de projets rejetés. Les accords ne sont pas totalement conclus quant à la proportion de bureaux et aux espaces et équipements publics, le promoteur veut y retrouver sa mise, la Région et les communes concernées, Bruxelles et Molenbeek, ne veulent pas perdre cette opportunité de développement. 10 ha d'espaces verts sont prévus, avec priorité aux transports en commun: un tram traversera le site, une passerelle pour transports en commun et piétons sera jetée sur le canal. Du logement autant social que subventionné et haut de gamme seront répartis, comme les bureaux. La gare maritime combinerait équipements collectifs, espaces publics de fêtes, espaces commerciaux...

Cette gare se révèle être le véritable pôle du développement du site. Les potentialités sont exceptionnelles par 40.000 m² couverts d'une espèce d'immense parapluie, qui de plus assure une luminosité remarquable. Les réflexions aujourd'hui envisagent que la halle centrale resterait ouverte et traversante de la rue Picard vers le site, en une grande place publique pour événements en lien ou non avec le parc extérieur. Les deux autres halles pourraient recevoir des équipements collectifs, dont le projet «Polaris» de sensibilisation à la problématique du réchauffement, mais aussi musée de l'histoire belge en Antarctique. Un autre projet

émane du Conseil bruxellois des Musées, fédération des nonante musées de la région, et soucieux de construire un avenir à une dizaine de collections orphelines traitant toutes de la communication (poste, téléphone, imprimerie, informatique...) et sans avenir à ce jour. Ce projet appelé le LINK, pôle de la communication, serait très résolument interactif hier, aujourd'hui et demain sur ces problématiques, avec une priorité absolue : le public jeune. L'étude de faisabilité va débiter.

Le promoteur veut développer dans toutes les constructions, les techniques de développement durable les plus récentes (chauffage, eaux de pluies, isolations...).

L'étude d'incidences du projet introduit par le promoteur va débiter. Un autre débat commence, comment s'articulera-t-il avec le projet de schéma directeur non encore public ? C'est une autre histoire. Le développement du site est mené en parallèle avec des contrats de quartier pour les quartiers voisins de Molenbeek et Laeken. C'est un processus long, particulièrement d'implication des habitants, mais c'est essentiel. Quand quelques rares acteurs, dont ICOMOS, ont levé les boucliers pour sauver le site et induire un processus de concertation, ce n'était vraiment pas gagné. Les faits démontrent aujourd'hui que c'est possible.

C'est relativement neuf comme démarche, mais comme démocratisation de l'aménagement du territoire pour un morceau de ville nouvelle de 42 ha et de la réaffectation d'un patrimoine majeur, pourtant propriété privée, c'est encourageant, la seule question est de «tenir» sur la longueur...

De haut en bas :
Les magasins pendant une «Foire du Livre». On aperçoit un des portiques reprenant la charge et la dilatation de la toiture.
© G. Vanderhulst

Axiale de l'Entrepôt royal rénové. La partie centrale recouverte de dalles de verre laisse apparaître la voie de chemin de fer d'origine.
Elle sert aujourd'hui de rue intérieure.
© G. Vanderhulst

