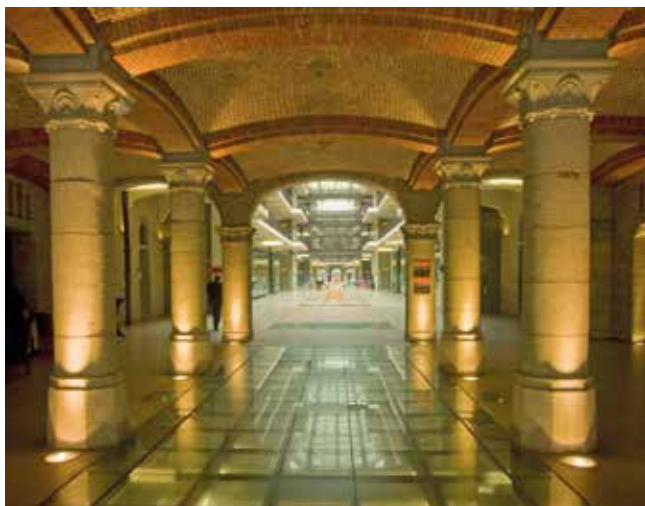


Tour et Taxis

Richard Kerremans



LE TRANSPORT PAR FER ET PAR EAU : RIVALITÉ OU COMPLÉMENTARITÉ ?	4
LA PLAINE DE TOUR ET TAXIS, AUX PORTES DE LA VILLE	6
LES INSTALLATIONS DE TOUR ET TAXIS	20
UN QUARTIER EN PLEIN DÉVELOPPEMENT	36
AUJOURD'HUI	47

Page précédente,
Intérieur de l'entrepôt royal, 2012.
(© SPRB)

Vue de l'entrepôt royal depuis
le quai des Péniches.
(coll. Belfius Banque - Académie royale
de Belgique © ARB-SPRB)



Les entrepôts et la gare maritime de Tour et Taxis constituent un témoignage important du développement de la Belgique et plus particulièrement de Bruxelles et de sa région à une époque – la fin du XIX^e siècle – où le pays comptait parmi les premières puissances économiques mondiales. Une position qu'il devait en particulier à son industrie florissante, ses importantes réserves de matières premières – notamment le charbon –, sa main-d'œuvre abondante et peu coûteuse et ses relations commerciales avec les autres pays. Sur ce dernier point plus spécifiquement, Tour et Taxis, en faisant le lien entre les voies d'eau et le chemin de fer, allait jouer un rôle essentiel.

Par leur aspect imposant et leurs qualités architecturales, l'ensemble des bâtiments témoignent du talent et de la maîtrise des architectes et des

ingénieurs qui les ont conçus, qui en ont tracé les plans, comme du savoir-faire des différents corps de métiers qui se sont attelés à leur construction. Sur le plan des techniques mises en œuvre, ils se révèlent souvent être à la pointe de ce qui se concevait à l'époque, que ce soit par le recours au béton armé et aux charpentes métalliques articulées ou par l'usage intensif de machines novatrices, à vapeur ou électriques. De par leur position stratégique, les installations de Tour et Taxis allaient par ailleurs entraîner le développement de nouveaux quartiers autour des nombreuses entreprises qui se créèrent alentour : entreprises spécialisées dans le commerce et la transformation des produits qui transitaient par la gare de marchandises, les installations portuaires et leurs entrepôts, ou encore les services de douane.

Le transport par fer et par eau : rivalité ou complémentarité ?

Le projet de Tour et Taxis se situe au point de rencontre de deux moyens de transport qui ont, l'un comme l'autre, contribué à l'essor économique de Bruxelles et de la Belgique. L'eau d'abord avec le canal de Willebroeck, inauguré en 1561 et qui offrait à la ville un accès vers la mer plus aisé que la Senne au cours capricieux et au lit toujours plus ensablé. Le chemin de fer ensuite avec l'ouverture, près de trois siècles plus tard, le 5 mai 1835, de la première ligne du continent destinée au transport des personnes. Assurant l'acheminement tant des voyageurs que des produits manufacturés et des matières premières – en particulier le charbon –, les chemins de fer connurent une rapide expansion. En vue de favoriser les échanges entre les différentes régions du pays, le transport par eau fut également développé dans les mêmes années : inauguration du canal de Charleroi en 1832 et modernisation du canal de Willebroeck entre 1829 et 1836. Mais la volonté d'étendre le réseau de canaux à l'ensemble du pays fut longtemps freinée par la forte concurrence des promoteurs des chemins de fer qui accaparèrent la part majeure des moyens financiers disponibles et ce jusque dans les années 1880. Autre facteur défavorable au développement des canaux et plus particulièrement au projet de Bruxelles port de mer : la concurrence que celui-ci risquait de faire au port d'Anvers, dont les intérêts trouvaient de sérieux défenseurs au sein même du gouvernement. Et ceci sans parler du péage qui frappait le trafic commercial sur l'Escaut. Imposée par les Pays-Bas depuis l'indépendance de la Belgique, cette taxe grevait lourdement le budget de l'État qui avait décidé – afin de favoriser l'essor économique du pays – de la prendre à sa charge en la remboursant aux capitaines des navires. Une situation qui perdura jusqu'au rachat du péage par la Belgique en 1863, et ce avec le soutien financier des principaux pays dont les bateaux empruntaient le fleuve. La liberté de navigation ainsi rétablie, l'idée de créer un port de mer à Bruxelles prenait à nouveau tout son sens.

Paradoxalement, la crise économique – faillites, chômage, salaires en baisse, immobilier en déclin – que traversa le pays à partir des années 1870, joua également en faveur des promoteurs du projet de port de mer. Elle finit, en effet, par convaincre plus d'un de l'importance de l'accroissement de l'activité industrielle et commerciale de Bruxelles et du rôle qu'aurait à y jouer le transport, tant par le rail que par les canaux. C'est l'idée qui fut exprimée à l'occasion du Congrès international de navigation intérieure de 1885 : «Le véritable outillage d'un pays en matière de transport comprend en même temps des chemins de fer et des canaux qui, au grand profit de l'industrie et du commerce, se partagent le mouvement selon leurs aptitudes. Le canal débarrassera le chemin de fer de la clientèle des grandes masses et lui rendra ainsi un bon office lui permettant d'organiser plus complètement ses services rapides.»

C'est donc sous la pression des milieux industriels et commerciaux que germa, dès les années 1870, le projet de création d'un port maritime à Bruxelles. Projet qu'allait soutenir et défendre avec acharnement et persévérance le Cercle des Installations maritimes fondé en 1881 par une centaine de personnalités issues des mondes de l'industrie, du commerce et de la bourse que rejoindraient en peu d'années quelque deux mille nouveaux membres. Modifié à plusieurs reprises, ce projet initial allait aboutir, une vingtaine d'années plus tard, à la mise en œuvre de l'ensemble des installations de Tour et Taxis.



Placée sur l'un des ponts enjambant le canal qu'empruntaient autrefois les convois de wagons de chemin de fer, cette ancienne locomotive à vapeur – en service sur le domaine portuaire de 1923 à 1970 – symbolise la complémentarité entre le rail et l'eau du projet de Tour et Taxis. (photo de l'auteur)

La plaine de Tour et Taxis, aux portes de la ville

Le lieu choisi pour les futures installations portuaires était autrefois la propriété d'une ancienne famille aristocratique, les Tour et Taxis – nom sous lequel la gare et l'ensemble du site demeurent jusqu'à aujourd'hui connus. Acquis au début du XVIII^e siècle par cette riche famille, ces terrains avaient été revendus en 1872 à la Société immobilière de l'Allemagne du Sud puis rachetés par l'État belge lorsque le projet d'une nouvelle gare de marchandises avait vu le jour. En 1908 enfin, l'État revendit à la Société du Canal et des Installations maritimes la partie des terrains où s'élevaient depuis peu l'entrepôt et ses annexes. Comme ces terrains étaient situés en dehors des limites territoriales de la Ville de Bruxelles, celle-ci avait, dès 1892, mis leur annexion comme condition à son intervention dans la création des futures installations maritimes pour un montant de quelque 12.400.000 francs. Pas moins de 89 ha devaient ainsi être annexés, 52 cédés par Laeken, 37 par Molenbeek-Saint-Jean. Si cette dernière ne sembla pas s'opposer à cette annexion, elle provoqua en revanche de violentes protestations de la part du conseil communal de Laeken, et il fallut attendre cinq ans avant qu'une loi datée du 19 août 1897 ne vînt mettre un point final au débat. Cette loi accordait à Bruxelles les territoires qu'elle réclamait tout en prévoyant que la ville payât à la commune de Laeken une indemnité compensatoire.



Blason de la famille von Thurn und Taxis.

UNE FAMILLE INFLUENTE

En 1501 Philippe le Beau – le père du futur Charles Quint – nomma «maître de nos postes» Francesco Tasso connu en français sous le nom de François de Taxis. Originaire d'un petit village du nord de l'Italie, Cornello dei Tasso, cette riche famille avait pour blason un blaireau – *tasso* en italien. Ayant des parents dans les principales villes d'Europe, Francesco Tasso n'eut aucune peine à organiser un réseau de liaisons postales incluant entre autres Madrid, Vienne, Venise, Amsterdam, Londres, Rome, Bruxelles... Quelques années plus tard, Charles Quint nommait Jean-Baptiste de Taxis «maître général de nos postes par tous nos royaumes, pays et seigneuries», une charge importante que les Habsbourg rendirent héréditaire de la famille connue depuis 1650 sous le nom de la Tour et Taxis – von Thurn und Taxis –, l'un des membres de la famille ayant, à cette époque, revendiqué à tort une filiation avec la famille italienne della Torre.



Hans van der Beken, *Pèlerinage des Archiducs à Laeken, 1601*.

(coll. Monasterio de las Descalzas Reales
- Madrid © Patrimonio nacional)

LE SITE DE TOUR ET TAXIS

Dans son *Histoire des environs de Bruxelles* (1855), Alphonse Wauters nous rappelle que les prairies longeant la Petite Senne étaient appelées jadis les «Marais rouges (Roode meerschen)» et qu'on «les appelle aujourd'hui de Herten (les Cerfs) et d'Enne coten (les trous aux Daims)». Ainsi que le suggèrent ces appellations anciennes, le site des futurs entrepôts et de la gare maritime était une zone de prairies humides, marécageuses, où le gibier n'était pas absent.

De ce paysage bucolique, un tableau attribué au peintre Hans van der Beken nous offre une vision détaillée. Dans le lointain se dressent les remparts de la ville, sa cathédrale et le château du Coudenberg. À l'avant-plan, hommes et femmes somptueusement vêtus s'avancent en cortège, vraisemblablement les archiducs Albert et Isabelle et leur suite se rendant en pèlerinage à l'église de Laeken en contrebas de laquelle on distingue le pont du même nom enjambant le canal de Willebroeck que longe la Petite Senne. Le tableau montre aussi les quelques demeures bâties sur ces terres. L'une d'elles pourrait être le Manoir de Drootbeek – *het hof te Drootbeke* –, château construit au début du XIV^e siècle et dont les terres s'étendaient jusqu'à la Senne, englobant la plaine de Tour et Taxis. Ravagé par un incendie en 1886, il n'en subsiste que la tour.

Sur le site même de la gare maritime se dressait, dès la fin du XVI^e siècle, une autre demeure de plaisance, la *Pantenhuis*. Rebâtie vers 1764 par un dénommé De Hondt, brasseur de son état, elle fut alors connue sous le

Projet de parc public entre l'actuelle place Saintelette et le pont de Laeken, 1852 (détail).
(© KBR)



nom de Château des Brasseurs. De l'habitation partait un chemin privé menant au canal après avoir enjambé la Petite Senne. Le tout fut démoli à la fin du XIX^e siècle.

Un projet conçu en 1852 prévoyait d'établir dans ces prairies humides un vaste parc. Il s'agissait, «par des jardins où l'on respire librement», de compenser au dehors de la ville «l'encombrement que le commerce et l'industrie ont fait naître au-dedans». Mais commerce et industrie eurent le dessus face à «l'hygiène publique» et le projet ne vit jamais le jour.

DIFFÉRENTS PROJETS EN CONCURRENCE

Avant même que de penser à créer un nouveau port hors de la ville, le concept de port maritime à Bruxelles avait fait son chemin. Ainsi l'ingénieur Teichmann, chargé par le gouvernement des Pays-Bas de l'étude de l'agrandissement du canal de Willebroeck, avait-il prévu, dès 1825, d'agrandir et d'approfondir le port existant afin qu'il pût accueillir les navires de mer. Ce projet se concrétisa par le creusement d'un nouveau bassin, dit du Commerce, à hauteur de la porte du Rivage par laquelle les bateaux accédaient au port.

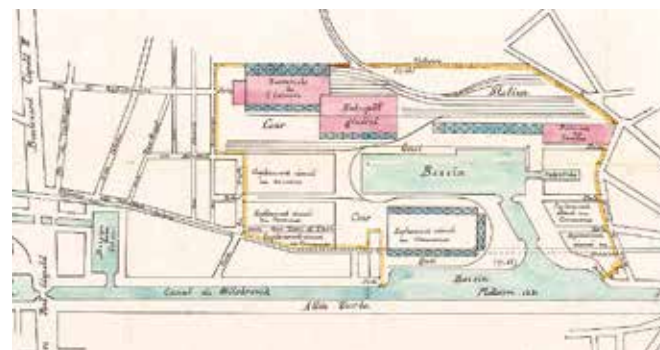
Une cinquantaine d'années plus tard, l'augmentation du tonnage des navires – «du simple au sextuple», selon l'ingénieur Gobert (1882) – allait remettre sur le tapis la question de l'établissement d'un port de mer *extra-muros*. Ainsi, en 1882, le projet d'un dénommé De Blieck prévoyait-il la suppression des bassins intérieurs et l'établissement de nouveaux

bassins parallèles au canal, à hauteur de la gare de l'Allée Verte. Dans une seconde version de ce plan (1886), une nouvelle gare commerciale était prévue sur l'autre rive du canal. C'est une solution assez semblable que nous trouvons sur un plan de 1888 portant la signature de Jean Dubrucq, mais, cette fois, l'emplacement proposé était la plaine de Tour et Taxis.

Toujours dans les années 1880, le Cercle des Installations maritimes avait, de son côté, confié aux ingénieurs Jules Zone et Alphonse Casse l'étude d'un projet de port maritime. Et c'est en 1890 que Jules Zone publia son avant-projet des *Installations maritimes de Bruxelles dans les plaines de Tour et Taxis*. L'emplacement choisi présentait pour son auteur plusieurs avantages dont le moindre n'était pas sa relative proximité de la Bourse et des grands établissements de commerce de la capitale. Une situation qui assurerait aux nouvelles installations les plus grandes chances de succès, créant dans la foulée «un centre d'affaires et de mouvement susceptible de prendre un très large essor.» Dans cette optique, il prévoyait de réserver à côté des bassins des terrains spacieux à l'usage du commerce. Autre point essentiel : le raccordement au chemin de fer.

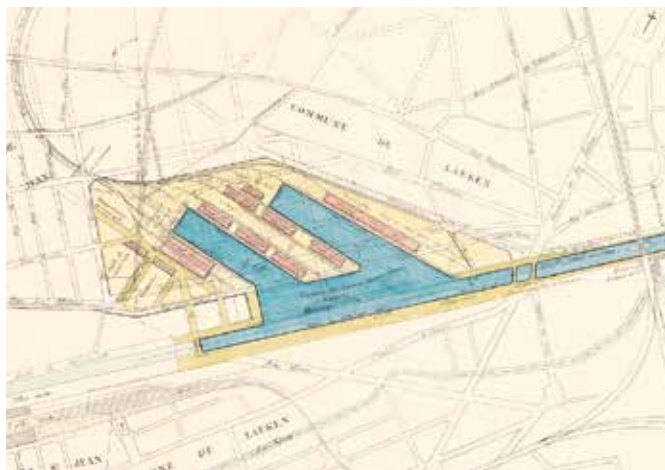


Projet de De Blieck (1886).
(© KBR)



Projet de Jean Dubrucq (1888).
(© KBR)

Projet de Jules Zone approuvé par la Commission provinciale (détail). En arrière-fond du dessin, en pointillés, le tracé d'un ensemble de rues que l'on avait projeté de créer sur les terrains finalement dévolus aux installations maritimes et à la gare de marchandises. (© KBR)



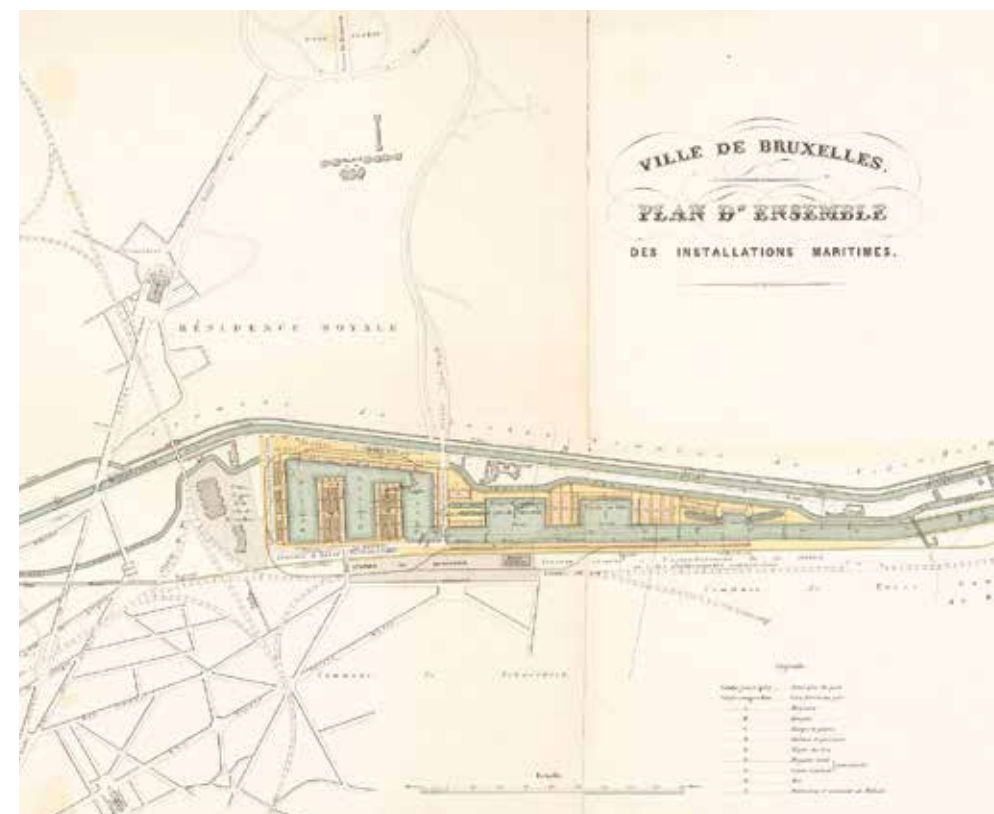
Pour J. Zone, outre de faciliter la manœuvre des navires, le dispositif des deux bassins «branchés obliquement sur le canal» se prêtait «aussi fort bien au raccordement entre les voies des quais et le tronçon de ligne qui relie ces voies au Railway de l'État.» Ce projet fut approuvé à l'unanimité par la commission provinciale en mars 1891. Le dossier n'était pas pour autant clos et le débat, tant sur la scène politique que dans les milieux d'affaires, loin d'être apaisé. *Bruxelles port de mer* était un sujet à ce point sur toutes les lèvres qu'en 1893 les auteurs d'une revue de cabaret le choisirent pour titre d'un de leurs spectacles!

Quatre ans passèrent encore avant la création devant notaire, le 21 octobre 1895, de la Société du Canal et des Installations maritimes avec pour mission la reprise du canal et de ses dépendances, sa transformation en voie maritime, la construction d'un port maritime et l'exploitation des nouvelles installations. Les principaux actionnaires de la société étaient l'État belge, la province de Brabant et la Ville de Bruxelles auxquels s'étaient associées une dizaine de communes. Il était prévu qu'au terme de l'existence de la société, fixé à 90 ans, le port et ses dépendances deviendraient propriété de la Ville tandis que l'État prendrait possession du canal.

Cette même année 1895, le choix de la plaine de Tour et Taxis défendu par la Ville allait être remis en cause par les défenseurs d'un autre projet: implanter le nouveau port face à la gare de Schaerbeek, «dans les immenses plaines de Mon-Plaisir» – une alternative déjà évoquée à la fin

des années 1870. Là, ainsi qu'on pouvait le lire dans une brochure publiée sous la signature de J. Redouté, le port pourrait «se développer à son aise, au fur et à mesure de ses besoins d'extension sans qu'il lui soit assigné d'avance des limites.» Outre d'écarter le risque pour le nouveau port de se retrouver à l'étroit dans un avenir plus ou moins proche, le choix du site de Monplaisir présentait aux yeux de ses promoteurs un autre avantage majeur: sa situation en deçà du pont de Laeken permettant d'éviter l'obstacle à la navigation que constituerait cet important ouvrage d'art que franchissaient à l'époque quelque 200 trains par jour, sans parler des deux ponts tournants qui se dressaient plus loin. Pour Redouté et ses partisans, soit la circulation des trains serait interrompue près d'un quart d'heure au passage de chaque bateau, soit les navires seraient contraints d'attendre en file sur le canal que tombe la nuit pour être enfin autorisés à accéder au port...

Plan d'ensemble des installations maritimes à Monplaisir (1877-1878), selon une étude demandée par Antoine Dansaert, banquier et membre de la Chambre des représentants, l'un des fondateurs du Cercle des Installations maritimes. (© KBR)





(© AVB)

VENISE À BRUXELLES

En 1895, alors que les discussions et négociations allaient bon train au sujet du futur de *Bruxelles port de mer*, une «armée d'ouvriers, d'artistes et artisans» faisait «surgir, comme en un enchantement la ville merveilleuse aux portes de la capitale brabançonne». Durant plusieurs mois, cette «heureuse et charmeresse évocation» de Venise –ainsi qu'elle était décrite dans une brochure publiée à l'époque– allait attirer les curieux par milliers dans la plaine de Tour et Taxis. Canaux, décors évoquant les monuments emblématiques de la ville, animations, sans oublier les gondoliers, rien n'avait été épargné «pour captiver les touristes en un rêve exquis et une délicieuse illusion». Et, «le soir venu, la cité magnifique» projetait «au loin les lueurs argentées de ses cent cinquante lampes électriques». Comme pour parfaire l'illusion, les «touristes» pouvaient se rendre à Venise en bateau-mouche par le canal, depuis l'Allée Verte.

La Ville de Bruxelles apprécia d'autant moins cette radicale remise en question de ses propres choix que le gouvernement et son Premier ministre semblaient l'appuyer. Pour la Ville, qui s'était engagée à investir des sommes considérables dans le projet du futur port – 14.400.000 francs dans le capital initial de la Société du Canal et des Installations maritimes alors que la participation de l'État n'était que de 10.000.000 –, déplacer celui-ci de plusieurs kilomètres en aval, c'était non seulement empêcher le développement de son commerce maritime, mais aussi «enlever à Bruxelles le commerce dont il est le centre et qu'on transporterait à Schaerbeek ou à Haren» (*Bulletin communal*, 1896). Le débat fut rude mais Bruxelles obtint finalement gain de cause. Le site de Monplaisir fut toutefois retenu pour y établir ultérieurement l'avant-port, ainsi que Zone lui-même en avait tracé l'ébauche dans les plans définitifs de 1897.

En 1896, le projet des Chemins de fer de construire une nouvelle gare de marchandises dans la plaine de Tour et Taxis, la taille réduite de celle de l'Allée Verte ne répondant plus aux besoins, allait une nouvelle fois apporter d'importants changements aux plans approuvés quelques années plus tôt. Ce nouvel avatar ne manqua pas de susciter les débats et prises de position entre partisans et adversaires de cette implantation d'une gare sur les terrains prévus pour le port. La solution adoptée afin de libérer la surface nécessaire à la construction de cette gare fut de remplacer les bassins en oblique par un bassin unique, de quelque 900 m de long sur 120 m de large, parallèle à l'Allée Verte.

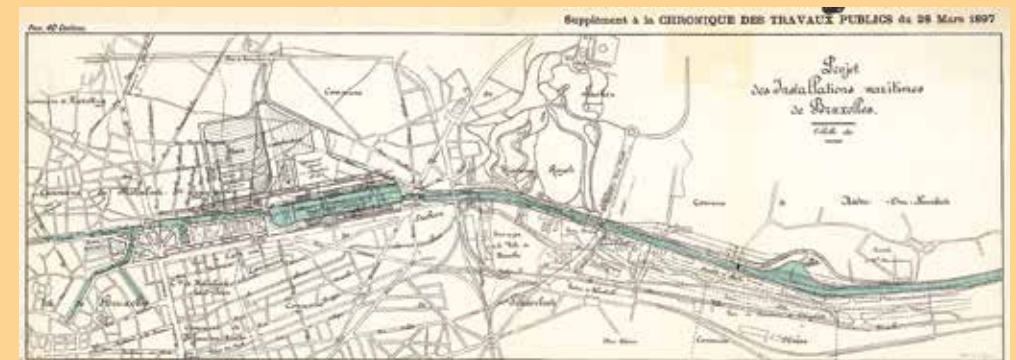
UNE INAUGURATION MOUVEMENTÉE...

Il fallut encore attendre trois ans avant que les plans revus de 1897 ne fussent mis en œuvre. Et c'est le 22 juillet 1900, en présence de Léopold II, que le chantier fut enfin officiellement inauguré. Décrivant dans ses moindres détails les festivités dans la plaine de Tour et Taxis plantée de «grands mats cravatés d'oriflammes et enguirlandés de lanternes et de lampions», le chroniqueur du journal *Le Soir* notait encore : «On dirait une kermesse maritime. Sur la berge, la tribune royale est dressée, nid de verdure et de velours et, de chaque côté, d'autres tribunes réservées au public des privilégiés. Et c'est une cohue pimpante et joyeuse. [...] Sur le pourtour, au-delà des barrières opposées au flot envahissant des multitudes, c'est une foule grouillante qui se bouscule, qui s'écrase.»



Plan d'ensemble des installations maritimes (1896).

(© KBR)



Plan modifié en tenant compte de la future gare de marchandises (1897).

(© KBR)



Arrivée de Léopold II.
(© AVB)



Le puissant excavateur forant
«le premier trou au milieu d'un
nuage épais de poussière» le jour
de l'inauguration du chantier.
(© KBR)



Différents moments de la
journée du 22 juillet 1900.
(© KBR)

C'est à ce moment, alors que le roi, accompagné de la reine et de sa maison militaire, venait de se frayer un passage à travers cette foule, qu'un dragueur forait le premier trou «au milieu d'un nuage épais de poussière»: «C'est une cacophonie indicible, formidable, assourdissante. Chacun se bouche les oreilles et se sauve sous une averse de suie et de terre glaise mélangées. Les plastrons et les gilets blancs sont ponctués comme si des essaims incongrus de mouches y avaient... craché leur mépris. Et, de toutes parts, on ne voit que gens facétieux ou navrés qui se secouent comme au sortir d'un bain fuligineux ou s'époussettent entre eux éperdument.»

Le roi et sa suite furent accueillis par les autorités provinciales et communales et par les membres de la Société des Installations maritimes. Changement de ton... et les discours officiels de se succéder, scrupuleusement retranscrits dans le quotidien. Tandis que le bourgmestre de Bruxelles, évoquant l'histoire du canal depuis ses origines, se réjouissait de l'ouverture prochaine du nouveau port «sur un territoire récemment annexé à Bruxelles», le gouverneur du Brabant, M. Vergote –dont un bassin du futur port portera le nom– exprima sa conviction que les nouvelles installations exerceraient une «heureuse influence sur l'avenir industriel et commercial du centre populeux qui constitue l'agglomération bruxelloise». Quant au représentant de la Société du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles, il n'hésita pas à entrer dans des détails plus techniques tels que la largeur des écluses, la hauteur des ponts, la profondeur et la superficie des futurs bassins. Et tandis que les fanfares s'essouffaient «à répéter à satiété la *Brabançonne*» et que le dragueur continuait d'éventrer le sol, le roi, scellant de ses mains une urne dans laquelle avait été placée, telle une relique, «un peu de glaise mouvante», clôtura les cérémonies.

UN CHANTIER PHARAONIQUE

Voici donc le chantier officiellement ouvert et les travaux entamés dans des conditions souvent difficiles que dénonça d'emblée Le Peuple dans un article publié une semaine après les festivités du dimanche 22 juillet. Outre leur salaire de misère, «le journal de la classe ouvrière» révélait que «ces pauvres diables» étaient astreints à travailler seize heures par jour!



Le « commencement des travaux »
du futur port de mer le 19 juin
1900, un mois environ avant
l'inauguration officielle du chantier.
(© KBR)



Installations pour le broyage
des mortiers à l'électricité.
(© AVB)

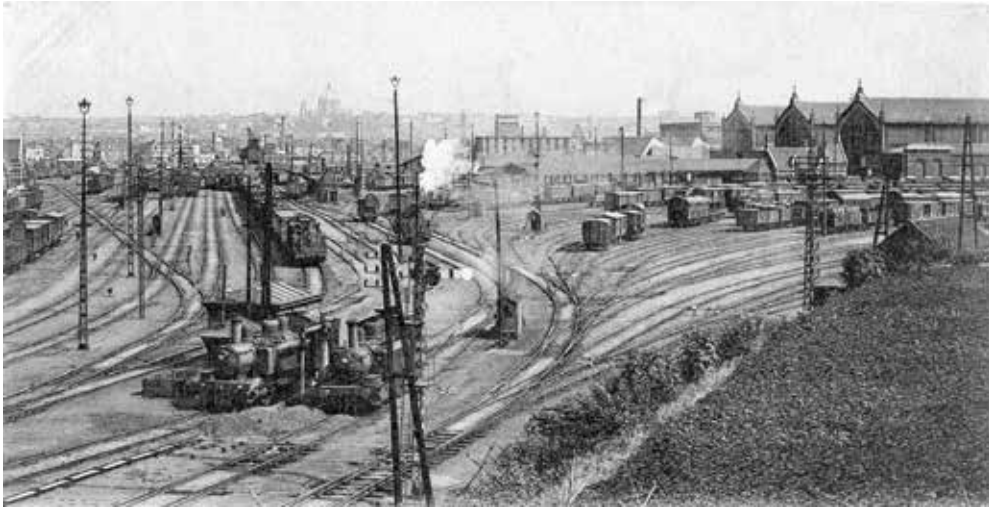


Charpente en bois ou en métal, la
sonnette sert au guidage d'une lourde
masse de fer ou de fonte appelée
mouton. Levé à une hauteur de
plusieurs mètres par une machine
à vapeur, puis lâché en chute libre,
celui-ci, de la force de ses 1.200 kg,
enfonce progressivement dans le sol
les pilots, longs pieux de bois destinés
à assurer la stabilité des fondations
dans le sol très humide du site.
(© AVB)

Quelque 350 ouvriers furent engagés dès les premiers mois des travaux pour lesquels fut mis en œuvre un impressionnant outillage comprenant, entre autres, 2 excavateurs, 4 grues, 7 locomotives et 158 wagons, des bétonnières, concasseurs, treuils, crics et les installations nécessaires à la production de l'air comprimé et de l'éclairage électrique des chantiers.

Les premières années, l'essentiel de l'effort se porta sur le canal et le port. La construction de la gare maritime ne débuta, elle, qu'en 1902, celle des entrepôts et de l'hôtel des douanes dans les deux années qui suivirent et près de sept ans furent nécessaires pour mener à terme les travaux. C'est que le projet était ambitieux. Pas moins de cinq bâtiments principaux dont le plus imposant, la gare maritime, couvrait une superficie de quelque 40.000 m² abritant sous des toitures vitrées, soutenues par des charpentes métalliques, plus de deux km de voies qui pouvaient accueillir jusqu'à 1.400 wagons par jour.

Seul bémol à la description enthousiaste de la gare maritime publiée dans *Le Soir* en 1906: la «boue immonde qui couvre ces lieux» au point que «pour s'aventurer sur les quais, il faut des bottes, un alpenstock, et faire abstraction de ses inquiétudes.» Exagération? Peut-être, mais sans doute ceci n'était-il pas sans lien avec le caractère marécageux de la plaine de Tour et Taxis auquel furent confrontés architectes et ingénieurs en charge du projet et qui nécessita d'accorder un soin tout particulier à la stabilité des fondations.



Les voies de la gare convergeant vers le pont Bockstael, comme « vers le fond d'un entonnoir ».
(coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)

Autre allusion à cette situation difficile dans *La Dernière Heure* du 5 juin 1907 qui révélait que si le « personnel de la gare de l'Allée-Verte » avait enfin pris « possession de la gare maritime », les travaux étaient cependant loin d'être terminés et que l'eau avait envahi le chantier au point que le bruit courait que des concours de pêche seraient organisés pour le personnel dans « cette miniature de lac ».

Plus préoccupante encore aux yeux du chroniqueur de *La Dernière Heure* que l'inachèvement des travaux, était la convergence des quelque 90 voies de la gare vers le pont Bockstael, comme « vers le fond d'un entonnoir ». Une disposition qui fut à l'origine, quelques jours plus tard, d'une terrible collision entre un train de marchandises et une locomotive en manœuvre entraînant la mort de deux hommes. Cet accident ne fut pas le seul. En décembre 1908, vers les 5h du matin, un train d'ouvriers venant de Gand se jeta à toute vitesse sur une locomotive qui manœuvrait non loin du pont. Selon *Le National illustré*, faisant écho à ce violent accrochage, « le choc fut terrible. » Une voiture de troisième classe remplie de voyageurs « fut complètement brisée » et près de vingt personnes blessées.



L'accident de chemin de fer à la gare maritime de Bruxelles, *Le National illustré*, 30 décembre 1908.
(© AVB)

UNE INAUGURATION REPORTÉE

L'inauguration des nouvelles installations maritimes avait été initialement prévue en septembre 1914. Le déclenchement de la Première Guerre mondiale contraignit les autorités à annuler l'événement.

Ce n'est qu'en 1922, la paix revenue, que les festivités inaugurales purent enfin avoir lieu. Le dimanche 12 novembre, un imposant cortège de navires de guerre et de navires de commerce partit de Vilvorde pour rejoindre en milieu de matinée l'avant-port où, en présence du roi Albert et de la reine Élisabeth, eurent lieu les cérémonies.

Dans la foulée de cet événement, régates, concerts sur les places publiques et autres réjouissances populaires animèrent la ville deux jours d'affilée, un feu d'artifice sur la place Saintelette clôturant les festivités.

Affiche annonçant l'inauguration des installations maritimes en 1922.
(© Port de Bruxelles)



LES GRANDES ÉTAPES DU CHANTIER

Les nombreuses photographies réalisées par A. Louvois, entre 1904 et 1906, pour le compte de l'entreprise Louis De Waele chargée de la construction de l'entrepôt et de ses dépendances, constituent un précieux témoignage sur les grandes étapes de ce gigantesque chantier.

Des fouilles profondes pratiquées dans le sol humide des anciennes prairies au moyen de puissants dragueurs à la finition parfaite des façades en passant par le délicat montage des charpentes métalliques, l'ampleur du travail comme des moyens tant humains que mécaniques mis en œuvre ne peut manquer de frapper l'imagination.

Les dates figurant sur chaque cliché mettent en outre en évidence la rapidité avec laquelle le travail fut accompli. Prenons deux exemples. En juillet 1905, les trois premières travées de la charpente de l'entrepôt à sheds – toiture en dents de scie – venaient tout juste d'être montées. En octobre de la même année, la charpente était achevée. Non moins remarquable est la cadence à laquelle fut édifié l'entrepôt royal : en octobre 1904, débutaient les travaux de fondation. Un an et quelques mois plus tard, en janvier 1906, les façades de briques et de pierres soigneusement appareillées dressaient leur imposante silhouette face à l'avenue du Port.



Les premiers pilastres en maçonnerie de l'entrepôt public en cours de construction alors que plus loin les sonnettes battent les pilots des fondations.
(© AVB)



Dans la seconde partie des fouilles de l'entrepôt, installation et mise en marche d'un excavateur, drague dont la chaîne à godets, mise en mouvement par une machine à vapeur, entame le talus en y creusant des sillons. Les godets de la chaîne qui se sont remplis de terre et de déblais viennent se vider derrière l'excavateur.
(© AVB)



Les fondations de l'entrepôt royal sont achevées ainsi qu'une partie des maçonneries du rez-de-chaussée. À gauche, le long de la gare de marchandises, on distingue le sol du futur entrepôt A. Dans le lointain se profile la silhouette de l'église de Laeken.
(© AVB)



Construction de la charpente métallique du hall central du bâtiment des douanes.
(© AVB)

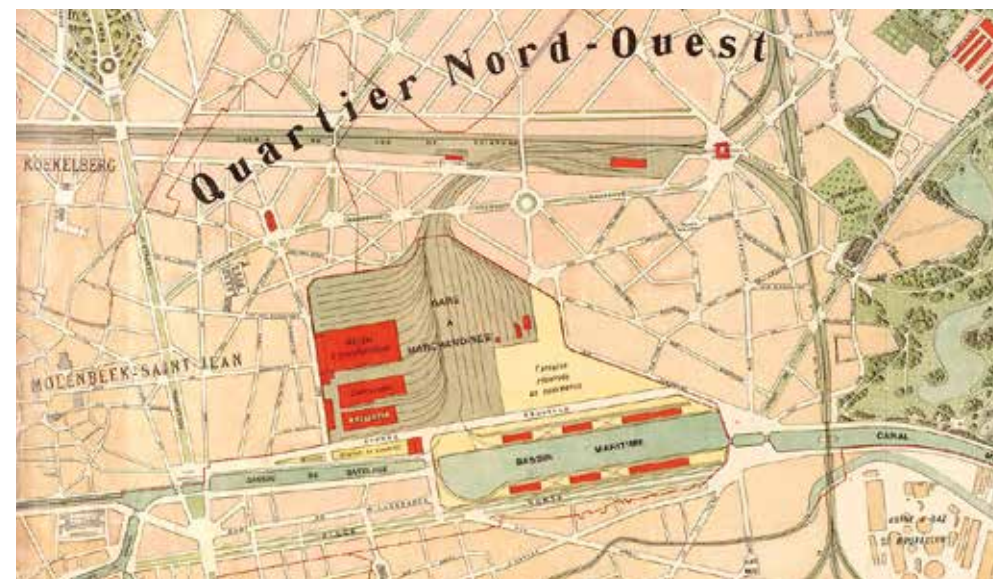


La charpente de l'entrepôt A est terminée et les versants sud des sheds déjà couverts de tuiles.
(© AVB)

Les installations de Tour et Taxis

Avant de se lancer à la découverte de l'architecture des installations de Tour et Taxis, il est essentiel pour en comprendre le fonctionnement, tel qu'il avait été pensé à l'origine, de se rappeler qu'elles étaient alors constituées de deux ensembles nettement distincts : d'une part, la gare maritime et, de l'autre, les entrepôts. Si la première dépendait des Chemins de fer de l'État, les seconds étaient gérés par la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles. Très concrètement, une grille clôturait l'entrepôt et ses dépendances, les séparant clairement de la gare. Outre d'assurer la sécurité des entrepôts et des produits souvent onéreux qui y étaient stockés (vins et alcools, tabac et autres denrées exotiques), cette disposition se justifiait aussi par le fait que ces marchandises devaient toutes être dédouanées avant de quitter les lieux. Une opération qui se déroulait dans l'hôtel des douanes, le seul bâtiment auquel le public avait directement accès après avoir franchi la grille de clôture.

Les trois hautes façades vitrées de la gare de marchandises contrastant avec les façades de brique et de pierre des édifices les encadrant.
(coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)



Plan général des Installations maritimes de Bruxelles (détail), 1908.
(© La Fonderie)

Que la gare maritime et les entrepôts fussent deux entités ayant des fonctions différentes – quoique complémentaires – n'empêcha pas les architectes et ingénieurs qui en dessinèrent les plans de travailler dans le même esprit. D'où l'impression d'unité qui frappe aujourd'hui le visiteur, même si de subtiles nuances apparaissent au regard attentif, par exemple dans la teinte des briques – rouges pour la gare, jaunes pour les entrepôts.

Cette harmonie de style trouve son origine dans la combinaison, adoptée pour l'ensemble des bâtiments, de techniques de construction parmi les plus innovatrices de l'époque et d'éléments architecturaux empruntés au passé. Ainsi, pour l'édification des charpentes et des toitures, souvent de dimensions exceptionnelles, l'on eut recours au fer, à l'acier et au verre, tandis que le béton armé était mis en œuvre pour les planchers et structures portantes. En revanche, pour les façades des différents édifices, les architectes adoptèrent des matériaux plus traditionnels, telles la brique et la pierre, jouant subtilement de leurs contrastes de teinte et d'aspect. Ce recours à des matériaux traditionnels s'explique par le fait que – sans la copier servilement – les architectes se sont ici largement inspirés de la Renaissance flamande, alors que les délicats motifs végétaux ornant en maints endroits les charpentes métalliques évoquent plutôt l'influence de l'Art nouveau.

La gare maritime avec, au premier plan, l'hôtel d'administration et les deux pavillons gardant l'une des entrées du site de l'entrepôt.
(coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)



LA GARE MARITIME

Datés du 14 février 1902, les plans de la gare maritime – encore appelée gare aux marchandises – portent la signature de Frédéric Bruneel, ingénieur responsable du Service spécial de construction des gares de Bruxelles auprès des Chemins de fer de l'État. Auteur des études techniques, Bruneel était associé aux architectes Constant Bosmans (1851-1936) et Henri Vandeveld (1851-1929).

Ainsi que le mentionnent les plans, la «nouvelle gare aux marchandises», comprenait un «hangar avec bureaux». Les trois hautes façades à pignon largement vitrées et à structure métallique apparente donnant sur la rue Picard sont celles du «hangar». Chacune des imposantes portes d'entrée s'ouvrant dans ses travées donne, en effet, accès à l'un des trois vaisseaux du hall de la gare – «une des plus vastes stations du monde affectées uniquement au chargement et au décharge-

Détail de la charpente métallique.
(G. De Kinder © CRMS)

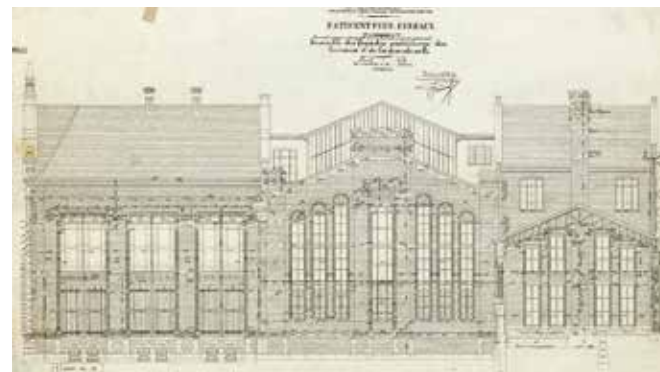
Vue ancienne du hall de la gare de marchandises.
(coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)



ment des marchandises» (*Chronique des Travaux publics*, 1^{er} novembre 1903). La charpente des toitures, de près de 300 m de long chacune, est constituée de fermes en acier articulées au pied et au faîte afin d'assurer à l'ensemble une certaine souplesse rendue nécessaire tant par la taille impressionnante de l'ouvrage que par le caractère relativement instable du sol. Sous ces hautes toitures vitrées s'opérait l'incessant va-et-vient des trains et des chariots – plus tard des camions – autour desquels s'affairaient employés des chemins de fer, manutentionnaires, postiers. Le plan des quais et des passages prévus entre ceux-ci pour les trains et le charroi avait été conçu pour faciliter au maximum leur travail.

Quant aux «bureaux», ils se répartissaient en deux entités. Situé sur le flanc gauche du hall de la gare, un premier bâtiment, présentant l'aspect d'une tour de quatre niveaux couverte par une toiture en pavillon et communément appelé «gare des petits colis et des colis en souffrance», abritait l'administration chargée de la délivrance des colis postaux et des marchandises après leur dédouanement.

Le second bâtiment – connu sous le nom d'hôtel d'administration – accueillait les services administratifs de la gare. Il fut ensuite occupé par un bureau de poste – d'où le nom d'hôtel des postes sous lequel on le connaît aussi. La vaste salle des guichets, à laquelle on accède par un large escalier en pierre bleue, est particulièrement remarquable par l'ample verrière soutenue par six colonnes en fonte qui l'éclaire généreusement. Tout aussi à l'avant-garde pour l'époque est le système d'aération de l'édifice par un ensemble d'ouvertures dans le bas des murs et de trappes dans les plafonds extrayant l'air par des gaines jusqu'à la toiture.

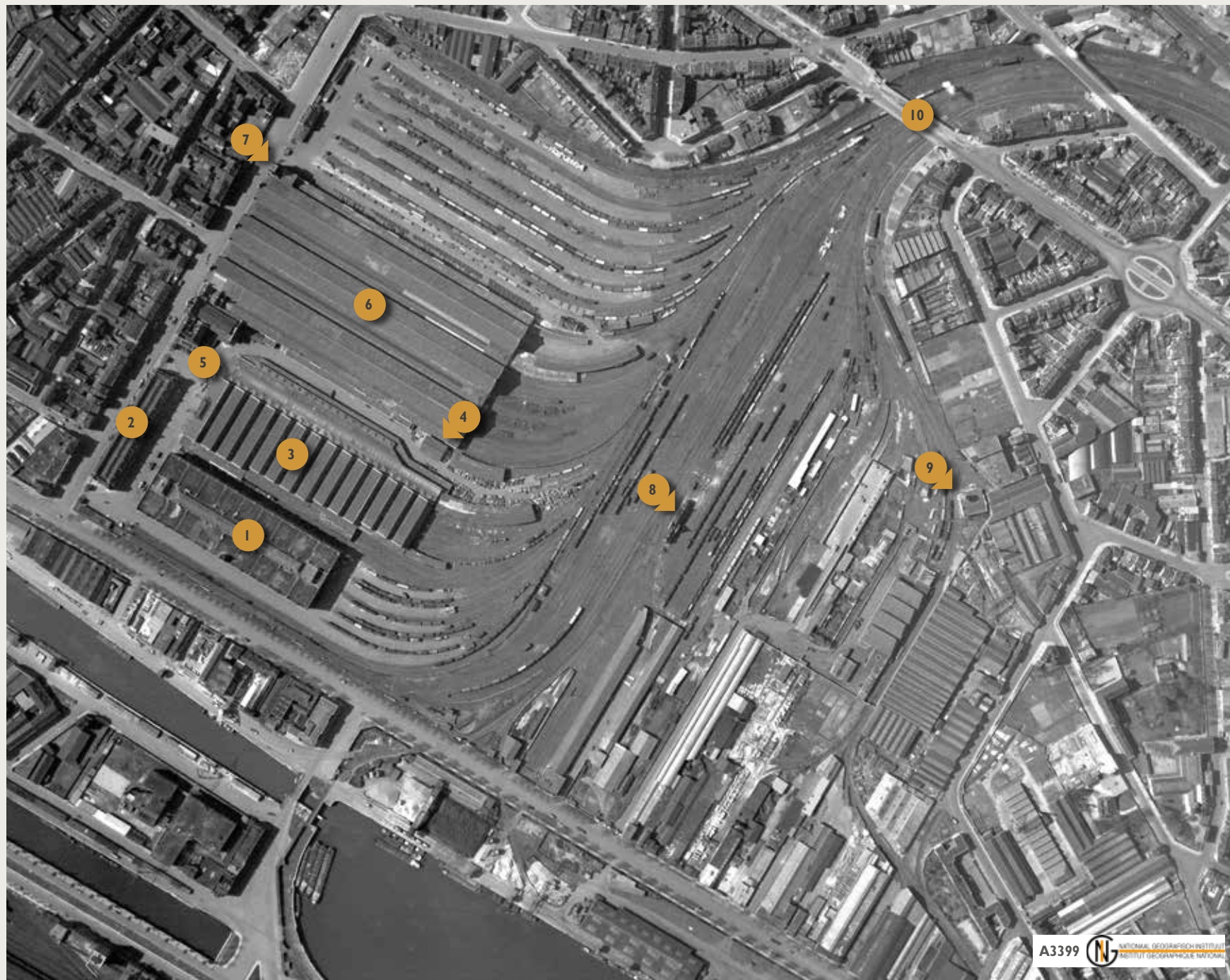


Élévation de la façade postérieure de l'hôtel d'administration.
(© Extensa)

Façade postérieure de la salle des guichets de l'hôtel d'administration.
(A. de Ville de Goyet © SPRB)



1. Entrepôt royal
2. Hôtel des douanes
3. Entrepôt A ou «Succursale»
4. «Produits dangereux»
5. Hôtel d'administration ou hôtel des postes
6. Gare de marchandises
7. Gare des petits colis et colis en souffrance
8. Gare de service ou gare de triage
9. Centrale électrique et château d'eau
10. «Pont monumental»



Vue aérienne du site, 1948.
(© IGN)

La gare de triage, fortement endommagée après un incendie dans les années 1990.

(photo de l'auteur)



LA GARE DE SERVICE OU GARE DE TRIAGE

Appelée autrefois «la chapelle» par les ouvriers et cheminots qui venaient y recevoir les instructions du chef de gare, y réchauffer leur gamelle ou leur bidon de café, la gare de service –ou gare de triage– était au cœur de la manœuvre des très nombreux trains qui, nuit et jour,

devaient être aiguillés sur telle ou telle voie, vers tel ou tel quai.

Implanté au centre du réseau des voies de la gare maritime, le bâtiment fut construit en deux phases, la partie la plus ancienne contemporaine de la gare de marchandises avec laquelle elle présente d'évidentes similitudes de style.

LA CENTRALE ÉLECTRIQUE ET LE CHÂTEAU D'EAU

Édifiée en bordure du site, à l'opposé de la gare de marchandises, la centrale électrique est un autre exemple remarquable d'architecture industrielle. Quant au château d'eau, son imposant réservoir en plaques métalliques rivetées dénote, par la ligne en coup de fouet des poutrelles qui le supportent, une influence de l'esprit Art nouveau.

Jusque dans les années 1950, le château d'eau approvisionnait les chaudières des locomotives à vapeur tandis que la centrale fournissait

La centrale électrique et le château d'eau.

(G. De Kinder © CRMS)



l'énergie électrique à l'ensemble du site – éclairage, ascenseurs, monte-charges, etc.

LES ENTREPÔTS

L'édification de l'entrepôt royal – et de ses annexes – débuta alors que la gare de marchandises était en voie d'achèvement. Mis en service en décembre 1906, sa construction avait duré à peine deux ans et coûté pas moins de 6.000.000 de francs, soit près du double du devis initial.

Les plans, comme ceux de l'hôtel des douanes et de la succursale – encore appelée entrepôt A –, en avaient été dessinés par Ernest Van Humbeek (1839-1907), associé à l'ingénieur du port Jules Zone. Évoquant cette œuvre ultime de l'architecte, la notice nécrologique publiée dans *L'Émulation* (avril 1907), affirmait que c'était «par la conception grandiose des différents bâtiments de l'Entrepôt, de ses bureaux et dépendances, qui décorent si heureusement le nouveau quartier maritime de Bruxelles» que Van Humbeek «couronna sa carrière».

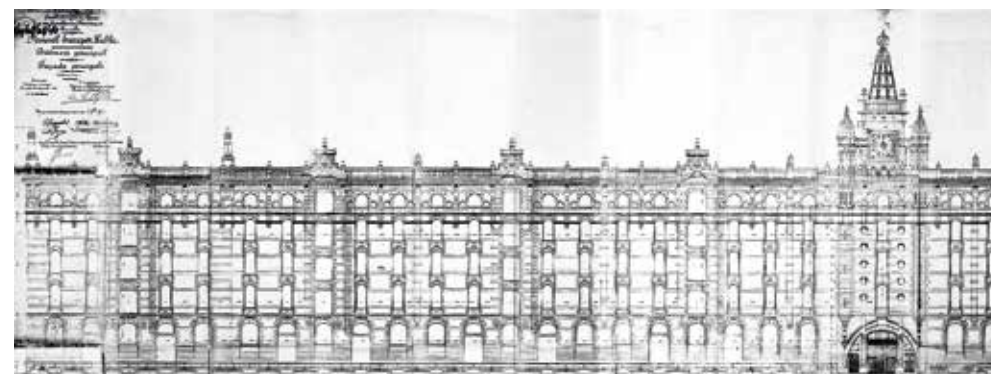


L'entrepôt royal vu depuis le canal.

(coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)

Élévation de la façade principale de l'entrepôt royal, arch. E. Van Humbeek, 1903.

© Fondation CIVA Stichting Brussels



TOUR ET TAXIS EN PLEINE ACTIVITÉ

Outre les convois de marchandises et de colis, la gare accueillait aussi, du moins dans les premiers temps, des trains de passagers, d'ouvriers pour être plus précis ou de paysans qui venaient y livrer, entre autres, leur production laitière.

L'une des activités importantes de la gare de Tour et Taxis était le trafic dit des messageries ou encore transport en régime accéléré des petits colis. Il s'agissait des marchandises confiées aux chemins de fer par des firmes ou des particuliers et qui ne pouvaient être expédiées par wagons entiers comme pouvaient l'être la houille, le ciment et autres matériaux souvent désignés sous le terme de pondéreux. Mais ce n'était pas pour autant que «petit colis» voulait nécessairement dire colis léger. Certains pouvaient atteindre un poids respectable de plusieurs centaines de kilos. C'est dire si le travail des manutentionnaires n'était pas de tout repos!

Jusque dans les années 1890, beaucoup de ces colis prenaient place dans les fourgons des trains de voyageurs. Ce n'est qu'à partir du début du XX^e siècle que les premiers trains de messageries furent mis en service au départ de Bruxelles. L'ouverture de la gare de Tour et Taxis en 1907 marqua une étape importante dans le développement de ce service qui connut son apogée après la Première Guerre mondiale.

Le témoignage précieux d'un employé de la gare, publié en 1961 sous le titre évocateur d'*Une nuit dans la ruche de Tour et Taxis*, nous permet de nous faire une idée de l'ambiance fiévreuse qui y régnait

alors – et qui ne devait pas être radicalement différente de ce qu'elle avait été quelques décennies plus tôt.

C'est à 22h qu'avait lieu la relève et que retentissait le sifflement de la sirène annonçant pour les travailleurs de l'après-midi l'heure d'un repos bien mérité. Quittant les vestiaires où ils avaient revêtu leur tenue de travail, les nouveaux arrivés étaient rassemblés sous l'autorité du chef de factage – «transport et livraison de marchandises» – qui leur donnait ses instructions.

Par équipes de trois, les hommes chargeaient les wagons en par-tance, tandis que d'autres manœuvraient habilement les wagonnets chargés de marchandises de toutes origines et de toutes natures: produits manufacturés, fruits, légumes, poissons de mer, animaux vivants... pigeons et autres oiseaux, chiens, vaches, cochons. Sur les quais surchargés, les hommes s'affairaient à trier les innombrables colis que les livreurs en camionnette allaient distribuer aux quatre coins de la capitale. Et pendant ce temps, dans les bureaux, pointeurs et enregistreurs traitaient avec minutie les piles de bulletins d'expédition, classaient et enregistraient les envois. Seul moment de répit de cette longue nuit de labeur, les vingt minutes accordées pour le casse-croûte à deux heures du matin!

Et dès la pointe du jour, de nouvelles équipes prenaient la relève.

Au total, ce sont près de 900 ouvriers et plus de 500 employés et fonctionnaires qui, nuit et jour, étaient sur la brèche.



Mars 1958, dans le bureau du chef de gare.

(© coll. SNCB - Train World Heritage)

Porteur de malles et autres petits colis.

(© coll. SNCB - Train World Heritage)

Chargement devant la «Succursale» de tonneaux de vin après dédouanement (vers 1920).

(© Archives Groupe Delhaize - Bruxelles)

Au pied de l'entrepôt royal, les wagons-foudres de vin en provenance de France sont réceptionnés et leur contenu transvasé dans de gros tonneaux au moyen de siphons.

(© Archives Groupe Delhaize Bruxelles)



Les nombreux trains de marchandises à quai.

(© coll. SNCB - Train World Heritage)



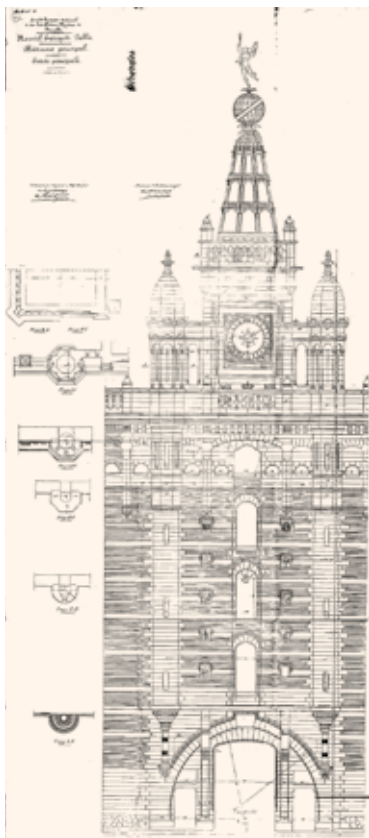
Les quais surchargés de colis de toutes dimensions et de toute nature.

(© coll. SNCB - Train World Heritage)



File de camions de la S.N.C.B. rue Picard.

(© coll. SNCB - Train World Heritage)



Plan de façade de l'entrée principale où l'on voit, en haut de la tour, une sculpture de Mercure, dieu romain des commerçants et des voyageurs qui semble, son caducée à la main, apporter le soutien des dieux aux installations maritimes. Cette sculpture emblématique ne fut jamais réalisée.
(© Fondation CIVA Stichting Brussels)

Entrée principale de l'entrepôt.
(M.-Fr. Plissart © CRMS)

L'ENTREPÔT ROYAL

Derrière ses imposantes façades, l'entrepôt royal abritait sur quatre niveaux de coursives plusieurs centaines de loges d'entreposage de plus ou moins 1.500 m² chacune, le tout construit en béton armé selon le procédé Hennebique dont c'était l'une des toutes premières mises en œuvre en Belgique. Le béton armé avait entre autres avantages celui de résister au feu ce qui, pour des entrepôts, était essentiel. Évoquant le violent incendie qui avait, en 1901, entièrement détruit les entrepôts royaux d'Anvers, un article de la *Chronique des Travaux publics* consacré au «nouvel entrepôt de Bruxelles» ne manquait pas de souligner les précautions prises ici pour faire face à tout risque d'incendie. Cet article décrivait par le menu l'imposant bâtiment. Après avoir souligné «la prodigieuse rapidité avec laquelle cet immense caravansérail fut édifié», il insistait sur la parfaite organisation des espaces intérieurs et en particulier

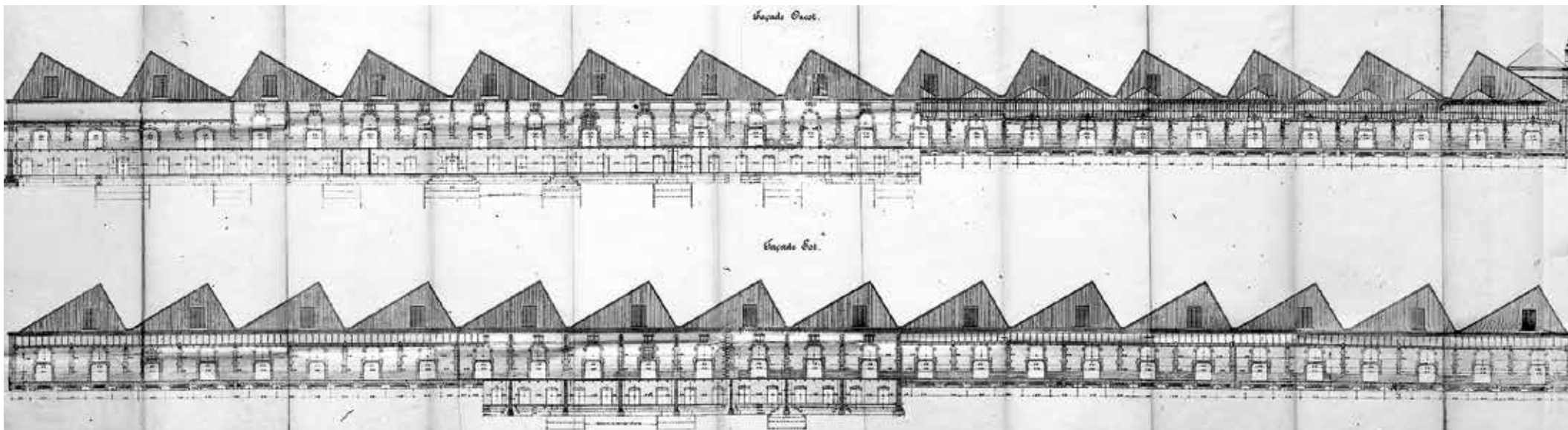


Octobre 1906: l'intérieur de l'entrepôt royal avec ses quatre niveaux de coursives en voie d'achèvement.
(© AVB)

sur la manière dont, à chaque étage, les galeries donnaient «un accès facile aux véritables coffres-forts incombustibles que constitue chacune des vingt salles formant un étage complet». La luminosité des lieux était aussi soulignée: «Partout, en quelque point que l'on se tienne, on est inondé de lumière.» Autre aspect remarquable, l'usage généralisé de l'électricité tant pour l'éclairage que pour le fonctionnement des ascenseurs, treuils, monte-charges et grues destinés à la manœuvre des matériaux et produits à entreposer; en particulier «des foudres et des fûts que nos nombreux importateurs de vins ont à manier chaque jour.» Et de décrire dans la foulée les caves à vin parfaitement aérées et où la lumière «pouvait être donnée à juste proportion». Si, «après cela», concluait l'article, «il n'est pas dit qu'en Belgique le vin est excellent ce ne sera pas, dans tous les cas, par la faute des entrepôts.»

FRANÇOIS HENNEBIQUE (1842-1921)

Ingénieur français, François Hennebique s'était en 1867 installé pour une vingtaine d'années en Belgique et y avait fondé une société de construction. C'est vers 1890 qu'il avait conçu le système de construction en fer et en béton qui porte son nom et, en 1892, qu'il avait déposé le brevet de poutre à étrier.



Détail de l'élévation de la façade est mettant en évidence l'importance des fondations sous les colonnes au niveau des caves.
(© Fondation CIVA Stichting Brussels)

Vue intérieure actuelle de l'entrepôt.
(A. de Ville de Goyet © SPRB)

Détail de la charpente articulée des sheds.
(A. de Ville de Goyet © SPRB)



LA « SUCCURSALE »

L'entrepôt A ou « Succursale » est implanté entre l'entrepôt royal et la gare de marchandises. Long de près de 250 m et large de 60 m, il est couvert par une toiture en sheds – en dents de scie – dont les versants vitrés orientés au nord éclairaient naturellement l'intérieur du bâtiment tout en évitant que les marchandises ne fussent exposées au soleil côté sud. Les tuiles en terre cuite couvrant les versants sud assuraient en outre une bonne isolation thermique.

D'une superficie totale de près de 20.000 m², cette toiture s'appuie sur une charpente métallique sans aucun support intermédiaire – un exemple sans doute unique dans l'histoire de l'architecture industrielle. L'ensemble est soutenu par les seuls murs extérieurs et les portiques d'acier, alors que traditionnellement les sheds sont supportés par un ensemble de poteaux qui, dans le cas présent, auraient constitué un obstacle à l'incessant va-et-vient des engins transportant les marchandises. D'une portée variant d'environ 50 à 60 m de large selon les travées, la structure de la charpente est constituée d'un système articulé par des rotules. Cette relative souplesse permettait à l'ensemble de s'adapter sans risque aux tassements différentiels provoqués par la charge des marchandises inégalement répartie dans l'entrepôt ainsi que par l'instabilité du terrain marécageux. Le tout repose sur une dalle de béton cou-

lée sur les caves et reposant sur plus de 700 colonnes également en béton. Et pour fondations: des pilots de bois, enfoncés à 8 m dans le sol. Conçu pour accueillir les marchandises en douane, l'entrepôt A permettait le chargement et le déchargement simultanés de quatre trains, opérations facilitées par les larges quais couverts bordant le bâtiment sur trois de ses côtés.



Le large quai couvert longeant la façade ouest de l'entrepôt à sheds tel qu'il se présentait en 1906. L'élargissement du bâtiment des années plus tard entraîna le démontage du quai et son remontage une trentaine de mètres plus loin.
(© AVB)

Chapiteau d'une des colonnes soutenant la toiture du quai.
(A. de Ville de Goyet © SPRB)



Le bâtiment pour produits dangereux en mai 1905 avec, à sa droite, le quai couvert aujourd'hui disparu.
(© AVB)



« PRODUITS DANGEREUX »

Implanté entre l'entrepôt A et la gare aux marchandises, un petit bâtiment aux murs de brique et de pierre soigneusement appareillés était destiné à l'entreposage des produits dangereux. Conçu pour résister à une éventuelle explosion, ses façades sont quasi dépourvues de fenêtres et ses portes, très lourdes et en bois, étaient, à l'origine, revêtues de feuilles de zinc. Couvert d'une toiture à charpente métallique largement débordante, le bâtiment est flanqué sur ses longs côtés de deux quais étroits.

L'hôtel des douanes et la rue Picard.
(coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)



HÔTEL DES DOUANES

Impressionnant avec ses 27 travées donnant sur la rue Picard, l'hôtel des douanes se particularise par un espace intérieur qui s'organise autour d'une véritable rue couverte de 115 m de long, éclairée par une verrière reposant sur des poutres à arc segmentaire soutenues par des piliers métalliques. Des photos prises en cours de chantier montrent que cette structure métallique très soignée avait été montée avant les murs des façades qui allaient en quelque sorte l'envelopper alors qu'à l'intérieur, elle reste visible, contrastant avec les menuiseries de chêne des guichets du rez-de-chaussée. Desservi par une galerie, les bureaux de la direction aux parquets de chêne et cheminées de marbre étaient eux situés au premier étage. On le voit, tant l'intérieur que l'extérieur de ce bâtiment avaient fait l'objet d'une extrême attention jusque dans ses moindres détails, ce qui s'explique par sa fonction même. La galerie centrale et ses guichets accueillaient en effet le public nombreux des représentants des sociétés et entreprises qui venaient y accomplir les formalités administratives de dédouanement des produits et marchandises dont ils venaient prendre livraison.

Détail des piliers et de la charpente métallique.
(Ch. Bastin & J. Evrard © SPRB)

Vue intérieure, 1906.
(© AVB)



Un quartier en plein développement

L'inauguration de la gare maritime avait fait prédire à plus d'un le prodigieux développement qu'allait connaître le quartier dans les années à venir. Alors que les employés de la gare de l'Allée Verte s'approprièrent à déménager, les cabaretiers de la rue Picard remplissaient leurs caves de «tonneaux de toutes contenances, renfermant toutes sortes de vins et les bières les plus diverses».

«Le quartier de la gare maritime va être à la joie», concluait un article de *La Dernière Heure* du 3 juin 1907, «à la joie la plus complète et la plus pure».

Que la joie fut partagée par tous, nul n'oserait l'affirmer. Mais une chose est certaine: la mise en service du port et de ses entrepôts ainsi que de la gare maritime et l'intense développement des activités manufacturières et commerciales qui en résulta, allaient attirer dans le quartier de nombreuses firmes spécialisées dans la transformation et le commerce de produits exotiques soumis aux droits de douane – tels que le café ou le tabac, les vins et spiritueux, sans oublier la bière – ainsi que de nombreux établissements d'import-export et leurs entrepôts.

L'implantation de ces entreprises entraîna une augmentation rapide de la population du quartier. Ceci se traduit par la construction d'habitations

L'avenue du Port et l'entrée de la rue Picard.
(coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)



Un moment de détente pour le personnel de la gare de marchandises et des entrepôts.
(© AVB)

en grand nombre: confortables maisons pour les classes les plus aisées, logements sociaux pour les moins nantis.

Afin de faciliter l'important charroi lié à ces nouvelles activités et de favoriser les connexions avec la ville et les quartiers limitrophes, une attention toute particulière fut accordée à la création d'un vaste réseau de larges voies de communication. L'exemple le plus frappant, outre la rue Picard, reste sans doute l'avenue du Port. Destinée à accueillir les lourds convois du transport des marchandises, il fallait que son revêtement fût d'une solidité à toute épreuve. Le choix se porta sur des pavés de porphyre originaires des carrières de Quenast ou de Lessines. Ce ne sont pas moins d'un million et demi de ces blocs de pierre pesant chacun de huit à onze kilos que les paveurs durent ainsi manipuler et poser avec minutie. Un vrai travail de Titan.

LA MAISON VIOLET FRÈRES

Byrrh, l'apéritif que les frères Violet avaient commencé à produire à Thuir, non loin de Perpignan, dans les années 1860-1870, avait rapidement connu un fabuleux succès. Avec près de 35 millions de litres vendus par an, il représentait dans les années 1920 la moitié du marché des apéritifs en France. Une vogue qui franchit rapidement les frontières, incitant l'entreprise à implanter des succursales à Londres, Buenos Aires, Montréal... et Bruxelles. Le lieu choisi pour cette nouvelle implantation? La rue Dieudonné Lefèvre, à proximité du site de Tour et Taxis d'où les wagons-foudres emplis du précieux breuvage étaient acheminés par une voie ferrée réservée au seul usage de la Maison Violet! Mieux: la société disposait de son propre employé des douanes.

Byrrh, rue Dieudonné Lefèvre.
(G. De Kinder © CRMS)



C'est à un architecte parisien, Anatole Laquerrière, que la maison Violet avait fait appel pour concevoir le projet de leur nouvelle succursale qui entra en fonction en 1925. Les deux corps de bâtiment principaux abritaient, pour l'un, l'administration, pour l'autre, les entrepôts et les ateliers de mise en bouteilles.

D'aspect rustique, inspiré par l'architecture traditionnelle des Pyrénées-Orientales, les façades présentent des jeux de polychromie et des contrastes de texture remarquables. Quant aux vastes ateliers et aux quais où étaient déchargés les wagons-foudres, ils étaient couverts par des verrières à charpente métallique. Autre apport des nouvelles techniques de construction : le béton armé utilisé pour les chais dont les planchers devaient supporter la charge de plus de 30.000 hectolitres de vin.

Atelier de mise en bouteilles.
(coll. Belfius Banque - Académie royale de Belgique © ARB-SPRB)



ÉTABLISSEMENTS BESSE

Le dépôt de vins et spiritueux des établissements Besse Père & Fils fut édifié en 1908 sur les plans de Jules Rau (1854-1923), architecte dont le nom est associé à deux bâtiments remarquables de la capitale : les piscines d'Ixelles (1904) et de Saint-Gilles (1905).

Depuis la rue de l'Escaut, la façade s'impose d'emblée au regard du passant par la rigueur de sa composition et son extrême sobriété – n'excluant pas un grand raffinement dans le traitement de certains détails, tel le délicat travail de la ferronnerie de la grille d'entrée aux motifs évoquant la vigne. La verrière surmontant l'entrée et le pignon à fronton cintré qui couronne le tout confèrent à l'édifice la grandeur convenant à un commerce de produits destinés à une clientèle à tout le moins aisée. Et comme pour renforcer l'effet escompté, le fronton est orné d'un blason encadré par deux lions rugissant sous lesquels se lit cette devise empruntée aux *Géorgiques* de Virgile : « *labor omnia vincit* » (« le travail vient à bout de tous les obstacles »).

Sitôt franchie la porte d'entrée, la cour intérieure et sa verrière supportée par une fine charpente métallique, ainsi que la finition soignée des bureaux aux peintures décoratives évoquant les grands crus de Bordeaux, ne font que confirmer le projet porté par l'architecte de créer un cadre accueillant.

En 1954, les bâtiments furent rachetés par la société Méli – production et commerce de miel – qui l'occupa une quarantaine d'années.



Détail de la grille d'entrée.
(A. de Ville de Goyet © SPRB)

Les établissements Besse dans les années 1920.
(© coll. Besse)

Chargement des voitures dans la cour intérieure.
(© coll. Besse)





La tête de biche est empruntée aux armes de la famille du fondateur de la brasserie qui avait pour devise « *Virtute non astutia* » (« Par le courage, non par la ruse »). (A. de Ville de Goyet © SPRB)

DÉPÔT WHITBREAD

Fondée à Londres en 1742 par Samuel Whitbread, la brasserie Whitbread connut un rapide développement jusqu'à devenir, une cinquantaine d'années plus tard, l'une des plus grandes brasseries au monde.

Lorsqu'elle décida de développer ses installations dans ce quartier de Molenbeek-Saint-Jean, la société disposait déjà d'un dépôt à Bruxelles, quai des Charbonnages. Le choix de sa nouvelle implantation, sur un site à l'époque encore quasi campagnard, s'explique principalement par l'opportunité d'y acquérir à bas prix de vastes terrains.

Une stèle gravée, adossée au mur du dépôt, nous apprend que celui-ci fut érigé en 1907 et que les architectes en furent Charley Gilson et Paul Bonduelle. Ceux-ci surent tirer habilement parti de la situation du terrain à l'angle de deux rues pour donner un maximum de visibilité au nouvel entrepôt que domine une tour ornée d'une mosaïque représentant le symbole de la marque – une tête de biche.

Le bâtiment qui abritait les bureaux, rue François Mus, présente un tout autre aspect. Ici, point d'architecture industrielle, mais bien plutôt l'allure d'une élégante et imposante demeure bourgeoise, à l'image de la direction d'une entreprise prospère dont elle était le siège.

ÉTABLISSEMENTS GOSSET

C'est en 1885 que Félicien Gosset, originaire de Spy, non loin de Namur, se lança dans la fabrication de cigarettes. Ses tout premiers ateliers étaient situés à deux pas de la Grand-Place. À une époque où les cigarettes étaient un luxe, Gosset eut l'idée de vendre les siennes en vrac, à un centime pièce. Le succès de la « St. Michel » – c'est sous le nom du saint protecteur de la ville qu'il la commercialisa – fut rapide. La mécanisation de la production dans les années 1920 allait encore accélérer le mouvement. La baisse des coûts de fabrication se répercutant sur le prix de vente, le nombre de consommateurs ne cessa en effet de croître, si bien que ses ateliers devenant trop exigus, l'entreprise dut déménager. Sa nouvelle implantation rue Gabrielle Petit à Molenbeek-Saint-Jean se traduisit par un projet architectural d'une ampleur et d'une qualité exceptionnelles.

La conception des bâtiments fut confiée à l'architecte Adrien Blomme (1878-1940) ardent défenseur d'une architecture résolument moderne, « devenue fonctionnelle ». Les façades devaient être le « reflet des plans » qui répondaient aux « exigences » et « facilités de la vie actuelle ».

Façade des bureaux, rue François Mus. (A. de Ville de Goyet © SPRB)



Vue d'ensemble de la manufacture avec, à l'arrière-plan, la basilique de Koekelberg. (© Citydev)

Et c'est exactement ce que l'on observe ici. Les sobres façades en béton crépi reflètent scrupuleusement la structure architectonique des bâtiments, sans toutefois jamais tomber dans la banalité. Par le jeu des pilastres et des travées en léger retrait, Blomme anime les façades tout en longueur de l'usine et des bureaux en y introduisant un rythme vertical. Autre trait majeur: les larges fenêtres à châssis métalliques qui assuraient un éclairage naturel aux ateliers, témoignant du souci de Blomme d'améliorer les conditions de vie, et donc de travail de tous.

LA SOCIÉTÉ ANONYME DES ENTREPÔTS DE BRUXELLES

L'intense développement des activités commerciales dans le quartier y attira forcément de nombreuses entreprises d'import-export et leurs entrepôts, tel celui de la Société anonyme des Entrepôts de Bruxelles, rue Van Meyel, construit en 1924. Par l'imposante verrière à charpente métallique qui couvre sa cour centrale, la fonction du bâtiment est clairement identifiée.



L'usine en voie d'achèvement. (© AVB)



Les entrepôts de la rue Van Meyel, vers 1920. (© SPRB - CDBDUJ)

Réalisée par une entreprise locale fort réputée à l'époque, les Ateliers Molenbeek-Saint-Jean de Construction Chaurobel, la structure métallique de cette verrière est remarquable et innovatrice par l'usage d'une triple articulation à rotules amortissant les tensions engendrées par les dilatations ou les contractions du fer et du verre sous l'effet des fluctuations de température. L'ensemble est soutenu par cinq arbalétriers en anse de panier d'une portée d'environ 15 m.

Alors que l'aile droite abritait autrefois les bureaux et la maison du directeur de l'entreprise, l'aile gauche – que sa façade ne distingue guère de la première – était exclusivement dévolue à l'entrepôt. C'est le recours au béton pour l'ossature du bâtiment qui a permis cet aménagement intérieur purement fonctionnel et indépendant de la façade d'aspect plutôt traditionnel.

LE « PONT MONUMENTAL »

Construit en 1905, sur les plans de l'ingénieur des chemins de fer Bruneel, ce pont monumental enjambait les voies ferrées reliant la gare maritime au réseau ferroviaire. Dans le contexte de la création de nouveaux quartiers résidentiels autour du site de Tour et Taxis, son édification allait assurer la jonction entre les boulevards du Jubilé et Émile Bockstaël. De là les deux noms sous lesquels on le connaît : pont du Jubilé ou pont Bockstaël. D'une portée de 30 m, le tablier entièrement en métal repose sur deux culées et deux groupes de trois piles en pierre bleue. À l'origine, le tablier était recouvert de bois afin que les sabots des chevaux ne dépassent point. C'est en 1934 – les chevaux ayant progressivement cédé la place aux véhicules à moteur – que le bois fut remplacé par des pavés de grès.



Le « Pont monumental ».
(coll. Belfius Banque - Académie royale
de Belgique © ARB-SPRB)

Outre le recours à des techniques de construction neuves pour l'époque, l'ouvrage d'art est marqué par une recherche esthétique influencée par l'Art nouveau. Ainsi les colonnes monumentales en granit poli implantées aux angles du pont étaient-elles à l'origine surmontées de lanternes en fer forgé inspirées par ce courant esthétique, comme l'était aussi l'ancienne balustrade en fer forgé ornée de motifs végétaux.

DES LOGEMENTS POUR LES MOINS NANTIS

Le développement économique des quartiers implantés autour des installations de Tour et Taxis entraîna, au lendemain de la Première Guerre mondiale, une croissance importante de leur population. Et parmi ces nouveaux habitants, nombreux étaient ceux issus de la classe ouvrière qui ne disposaient pas des moyens suffisants pour se loger. Cette situation préoccupante trouva un début de solution avec la construction, dans les années 1920, de plusieurs ensembles de logements à l'initiative de la Société anonyme des Habitations ouvrières de Molenbeek-Saint-Jean et le soutien de la Société nationale des Habitations et Logements à bon marché. Les terrains disponibles à un prix abordable étant devenus rares, le choix se porta vers des immeubles à logements multiples. Toujours afin de réduire les coûts et de rentabiliser les investissements, on expérimenta de nouveaux matériaux, moins onéreux que la brique et la pierre. C'est à l'issue d'un concours que furent choisis les architectes chargés d'élaborer les plans des nouveaux immeubles. L'un d'eux était Joseph Diongre (1878-1963) dont l'œuvre la plus connue demeure à ce jour la Maison de la Radio place Flagey. Diongre signa les plans de l'immeuble situé à l'angle des rues de l'Escaut et de Rotterdam : quelque



Façade latérale d'une des
maisons de la rue Laekenvelde,
arch. A. De Saulnier, 1921.
(Archives de Molenbeek-Saint-Jean ©
Fondation CIVA Stichting Brussels)

Façade principale en briques
de parement rejointoyées,
arch. J. Diongre, 1921.
(Archives de Molenbeek-Saint-Jean ©
Fondation CIVA Stichting Brussels)

La rue Jean Dubrucq, arch. J. Diongre.
(Ch. Bastin & J. Evrard © SPRB)





Détail des décors de façade des maisons de la rue de Rotterdam, arch. J. Diongne. (A. de Ville de Goyet © SPRB)

110 logements répartis dans un alignement de sept blocs. Chaque appartement comprenait une chambre pour les parents et une ou deux chambres pour les enfants, ainsi qu'une salle commune.

Par le contraste des différents matériaux mis en œuvre et un jeu subtil de décrochements – balcons au profil géométrique et terrasses en retrait –, Diongne a su éviter toute monotonie à l'alignement des façades. Autre trait remarquable: les reliefs sculptés au-dessus des entrées de plusieurs logements. Ici un moulin à vent, évocation probable des Pays-Bas – nous nous trouvons rue de Rotterdam... – là un bateau à voiles, ici encore une locomotive à vapeur – discrète allusion à Tour et Taxis, au carrefour du transport par eau et par fer? Un second ensemble de logements conçus par Diongne dans le même esprit fut édifié avenue Jean Dubrucq.

Un autre architecte, Armand De Saulnier, fut choisi pour construire quelque 64 logements, rue Laekenveld. Quoique d'un style plus traditionnel, ils furent bâtis au moyen d'un matériau alors expérimental: un ciment aggloméré présentant l'aspect de la pierre blanche.

Avenue Jean Dubrucq enfin, se dressent deux immeubles conçus par l'architecte Adolphe Puissant.

ÉCOLE PROVINCIALE DE BATELLERIE

Il convient de situer la création de cette école dans le contexte de la loi du 19 mai 1914 décrétant l'enseignement obligatoire pour les enfants de 6 à 14 ans. Pour les enfants des bateliers qui, de par leur activité, ne pouvaient avoir un domicile fixe, l'école ne pouvait être qu'un internat. Persuadé de l'importance pour les futurs marins de recevoir une éducation aussi complète que possible, Jean Dubrucq, industriel à la tête d'une importante fonderie implantée à Molenbeek-Saint-Jean, avait apporté son appui financier à la construction de l'école. Membre du parti libéral – il siégea longtemps au conseil communal de Molenbeek-Saint-Jean – Dubrucq comptait aussi parmi les promoteurs du port de Bruxelles, un rôle qui lui valut le surnom de «Jean Port de Mer».

Construite entre 1917 et 1924 dans la rue Claessens, l'école ouvrit ses portes en septembre 1925. Dans un premier temps seulement accessible aux garçons, elle n'accueillit cette première année qu'une quinzaine d'enfants. Ils y étaient hébergés dans une ambiance qui se voulait familiale et suivaient les cours d'une école primaire située à proximité.

Dans un texte publié en 1930, l'écrivain Eugène Herdies décrit l'établissement: «Partout la lumière entre à flots par de vastes baies; l'éclairage électrique, le chauffage central réalisent toutes les commodités de la vie moderne.» Et d'évoquer le confort des dortoirs, les douches et les bains, la bibliothèque, la salle de dessin, l'atelier de menuiserie, l'atelier de fer, la salle d'études, sans oublier le réfectoire orné de fresques du peintre luministe Henri Roidot (1877-1960). Des «fenêtres des dortoirs», notait encore l'écrivain, «les petits pensionnaires peuvent entendre, comme un rappel de l'existence familiale, monter le meuglement nostalgique des sirènes.»

Plusieurs bas-reliefs ornent les façades de l'immeuble dessiné par l'architecte Guillaume du Croix. Encadrées de motifs évoquant la navigation – ancres et barres – on y reconnaît, se profilant sur un trident et un harpon entrecroisés, la figure échevelée et barbue du dieu de la mer Neptune et celle de Salacia, son épouse.



Élévation de la façade place des Armateurs à Bruxelles, dressée par l'ingénieur-chef de la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles, datée de 1938.

(© AVB)

Vitrail de la cage d'escalier signé «E.J. Patoux inv. J. Colpaert fec.».

(P.-P. Hofmann © SPRB)



LA DIRECTION DU PORT

C'est en 1939 que s'acheva la construction du nouveau bâtiment que la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles avait fait édifier à l'angle de la place des Armateurs et de l'avenue du Port pour y installer ses bureaux.

De style Art Déco, l'édifice présente une sobre façade au parement de briques claires rehaussé de pierre bleue et, pour l'encadrement de l'imposante porte d'entrée, de granit de Suède poli de teinte foncée. Les marches menant à cette porte, les deux lanternes la précédant et le large balcon la surmontant créent toute une scénographie destinée à imposer le respect au visiteur. Impression confirmée par l'escalier aux marches de pierre polie menant aux étages qu'un vitrail, évoquant la navigation maritime, éclaire sur toute sa hauteur.

Un méandre de la Senne, inconnu jusqu'ici, a été renforcé par les Romains au I^{er} siècle de notre ère.
(© SPRB)



DÉCOUVERTE ARCHÉOLOGIQUE SUR LE SITE DE TOUR ET TAXIS

Pendant l'été 2015, lors de travaux de construction, des vestiges ont été découverts. Leur analyse aide à mieux saisir l'histoire ancienne du site.

Durant les derniers 2,5 millions d'années, une rivière a déposé des alluvions dans lesquels une voie d'eau plus récente, la Senne, a creusé son lit. Les recherches géoarchéologiques ont démontré que ce bras de Senne a évolué d'une rivière à courant rapide vers un ruisseau presque stagnant. Les berges de la Senne ont été visitées par l'homme depuis le Mésolithique. À la fin du I^{er} siècle, les habitants d'une villa des alentours ont approfondi la rivière et ainsi redynamisé le courant. L'érosion imposa la consolidation des berges. Ces renforcements ont pu être observés sur une longueur d'environ 80 m. À certains endroits, de longs pieux, entre lesquels on avait placé des planches horizontales, étaient enfoncés dans le sol. Ailleurs, ce coffrage était compo-

sé de petits piquets plantés en oblique alors qu'en d'autres endroits, il était constitué d'un enchevêtrement de rameaux. On a pu déterminer trois phases dans la réalisation de cette paroi de soutènement, avérées par les observations pédologiques. Entre les structures en bois, de multiples matériaux de construction et de nombreux objets furent découverts. Ils donnent un bel aperçu des activités des habitants d'une villa au cours des II^e et III^e siècles où l'agriculture et l'élevage primaient.

Après le milieu du III^e siècle, l'habitat semble avoir disparu, ce qui a eu pour conséquence la coupure du chenal du bras principal de la rivière et le développement d'un marais. Des études botaniques confirment ce scénario. Sans influence humaine, une aulnaie s'est développée. Sur les premières cartes, depuis le XVI^e siècle, on ne retrouve aucune trace de ce méandre disparu de la Senne.

Outre les objets découverts dans le méandre de la rivière, les successions de couches de terres sont également soigneusement étudiées. L'étude des prélèvements permettra de donner une image précise du paysage à l'époque romaine à cet endroit.
(© SPRB)

Dégagement d'une tuile romaine dans le fond de la rivière, aujourd'hui comblée.
(© SPRB)

Les vestiges romains sont enregistrés avant leur destruction.
(© SPRB)



Avec l'ouverture progressive des frontières de l'Europe depuis le traité de Rome en 1957, le développement des autoroutes et la pression des sociétés de transport par camion, les activités à l'origine du site de Tour et Taxis – douane et lien entre chemin de fer et voies navigables – ont petit à petit perdu de leur pertinence. Si les magasins et entrepôts furent, jusqu'à la fin des années 1990, loués à des importateurs travaillant avec des camions, la lourdeur des frais de maintenance et d'entretien a fini par entraîner leur abandon.

Dans la foulée d'une exposition présentée en 1986 sur le thème «Bruxelles, un canal, des usines et des hommes», plusieurs propositions virent le jour visant à revaloriser Tour et Taxis comme pôle économique, culturel et industriel. Une forte mobilisation regroupant des organisations tant locales que nationales et internationales défendant le patrimoine mit en évidence la valeur du site comme patrimoine industriel mondial et contribua ainsi à sa sauvegarde.

L'entrepôt royal fut rénové le premier. La voie de train qui traversait le rez-de-chaussée de part en part fut transformée en rue intérieure donnant accès à des commerces, des restaurants ainsi qu'à une crèche, tandis que les loges des étages furent aménagées en bureaux. Le tout fut pensé afin que la perception des espaces soit préservée telle qu'à l'origine. Également rénové, l'entrepôt A accueille chaque année des centaines de milliers de visiteurs autour d'événements tels que la Foire des Antiquaires, la Foire du Livre, le Salon des Entrepreneurs...

À terme, tous les bâtiments du site seront restaurés, remis en valeur et trouveront une nouvelle fonction.

Dans le même temps de nouveaux projets ont vu le jour, tel l'immeuble tout de verre et d'acier des bureaux de Bruxelles Environnement, sans oublier le parc public aménagé sous le pont du Jubilé et au-delà. Dans un avenir plus ou moins proche seront construits d'autres bâtiments destinés à accueillir bureaux, commerces et logements.

Quant au quartier maritime, s'il souffrit de la fin des activités de la gare et des entrepôts, il connaît depuis quelques années un renouveau engendré, entre autres, par l'affectation d'anciens bâtiments industriels à de nouvelles fonctions.

Bruxelles Environnement.
(A. de Ville de Goyet © SPRB)



ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

- BOTERDAEL, J., « Le quartier maritime », in *Molenbeek-Saint-Jean. Guides des communes de la Région bruxelloise*, CFC Éditions, 2004, p. 14-27.
- CHRISTIAENS, E., « Venise à Bruxelles », in *Laca tijdingen*, déc. 2003-jan. 2004, p. 5-15.
- DEMEY, Th., *Chronique d'une ville en chantier*, T. 1, *Du volûtement de la Senne à la jonction nord-midi*, CFC Éditions, Bruxelles, 1990.
- Ensembles architecturaux en région bruxelloise*, éd. Racines, Bruxelles, 1997.
- FERON, G., « Bruxelles Tour et Taxis, une des grandes gares de la capitale », in *Le Rail*, déc. 1988.
- FINET, G., « Le petit colis et le trafic des messageries », in *Le Rail*, juillet 1978.
- GIES, A., « Une nuit dans la ruche de Tour et Taxis », in *Le Rail*, février 1961.
- HUBERTY, C., *Le logement molenbeekois. Une histoire de société. 100 ans*, Bruxelles, 1999.
- Inventaire visuel de l'architecture industrielle à Bruxelles*, Archives d'Architecture Moderne, Bruxelles, 1980.
- JACQUES, E., « Brève histoire de l'Entrepôt de Bruxelles », 3^e partie, in *La Ronde*, n° 6, 15 novembre 1955, p. 1-8.
- MEGANCK, M. et GUILLAUME, A., *Atlas du sous-sol archéologique de la Région de Bruxelles*, 24, Laeken, Bruxelles, 2012, p. 70-78.
- ORIGER, G., « Vingt ans de politique portuaire à Bruxelles (1993-2012). I. Le contexte et les prémices », in *Courrier hebdomadaire*, n° 2177-2178, CRISP, 2013.
- SMEYERS, J.L., « Tour et Taxis, Molenbeek maritime, Vieux Laeken. Plaidoyer pour une intégration réussie », in *Bruxelles en mouvements*, 235, avril 2010.
- STENGERS, J. et SMOLAR-MEYNART, A., *La Région de Bruxelles : des villages d'autrefois à la ville d'aujourd'hui*, Crédit communal, Bruxelles, 1989.
- VALENTE SOARES, P., « La Succursale ou Entrepôt A de Tour et Taxis. Témoignage illustré d'une construction », in *Les Cahiers de la Fonderie*, 19, déc. 1995, p. 50-53.
- VALENTE SOARES, P., « Bruxelles Tour et Taxis ou la nécessité d'une gare de marchandises », in *Les Cahiers de la Fonderie*, 24, oct. 1998, p. 75-82.
- VAN DEN BRAEMBUSSCHE, G., *Entrepôt A du site de Tour et Taxis. Analyse du bâtiment et projet de restauration*, mémoire, Katholieke Universiteit Leuven, 1996.
- VAN DER ELST, W. et al., *De voormalige provinciale school voor schipperkinderen «Jean Dubrucq» aan de Claessensstraat*, s.l.s.d. (www.laken-ingezoomd.be, 2006).
- VANDERHULST, G., « Tour et Taxis, hier et aujourd'hui », in *Les Cahiers de l'Urbanisme*, 68, 2008, p. 60-66.
- VANDERHULST, G. (sous la dir.), *Tour & Taxis. Un quartier en mouvement*, éd. Racines, 2010.
- VANDERHULST, G., *Relevé de l'état physique et de la valeur patrimoniale d'immeubles situés sur le site de Tour et Taxis et alentours. Rapport*, mars 2011.
- WARNY, A., « Les anciens établissements Byrrh, 4, rue Dieudonné Lefèvre à Laeken », in *Revue du Cercle d'Histoire de Bruxelles*, 124, juin 2014, p. 8-12.
- WAUTERS, A., *Histoire des environs de Bruxelles*, 1855 (rééd. 1973).