

Table des matières

La gare de marchandises, dite maritime, immense et incroyable	5
Les clôtures, les grilles et édicules	9
L'hôtel d'administration	17
Tour carrée: administration des colis en « souffrance »	22
Hôtel des douanes pour un véritable service au public	27
La chapelle ou gare de service	32
Le magasin aux produits dangereux	34
Halle aux poissons et pondéreux	35
Atelier des tracteurs	37
Cabine de signalisation – aiguillage	38
Le pavillon du vérificateur	42
Cabine de haute tension et château d'eau	43
Pont tournant	49
L'ancien palais de vins et spiritueux Byrrh, rue Dieudonné Lefèvre	50
Les anciens bureaux et ateliers de la firme Ackermans, Binje & Ackermans et MPRO, 28 avenue du Port	52
Les bureaux et magasins Thomé archives et Ghémar import-export, pour partie actuellement CEREG, 53 av. du Port	55
Les entrepôts de tabac Gosset-St Michel, rue Picard et rue Vandenboogaerde	58
Logements sociaux du Laekenveld	62
Logements sociaux Diongre, rue de Rotterdam et de l'Escaut	63
Logements sociaux de Saulnier, rue du Laekenveld	63
Maison jaune et « Café de la Clef ». Localisée au coin du quai des Péniches et de la rue de la Dyle	65
L'ancienne grue Smet de marque Titan n°15 au quai des Péniches	67
Peinture murale « Corto Maltese » Hugo Pratt – quai des Péniches	68
Pont monumental des boulevards du Jubilé - Bockstael	70
Pont des rues Clesse et Dubrucq	72
Pont rails de la place des Armateurs	74
Remerciements et sources documentaires	76





Photo aérienne, vers 1990.
© Aeronews

PREAMBULE

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. Réalisation visionnaire de l'âge d'or de l'industrialisation, gigantesque complexe de dédouanement et d'entreposage, Tour & Taxis fut pendant près d'un siècle le nœud central du transit des marchandises aux portes de la Capitale. La construction, essentiellement entre 1902 et 1907, donna une très forte impulsion industrielle aux quartiers riverains de Molenbeek et de Laeken mais aussi à toute la région bruxelloise.

Le port maritime a été creusé dans les mêmes années. C'est d'ailleurs la « Société du Canal et des Installations Maritimes » qui est fondée pour disposer de ce canal. L'inauguration du chantier « Canal Maritime » eu lieu le 28 juin 1900, en présence de Léopold II, passionné du chemin de fer et désireux de doter la Capitale d'une infrastructure grandiose.

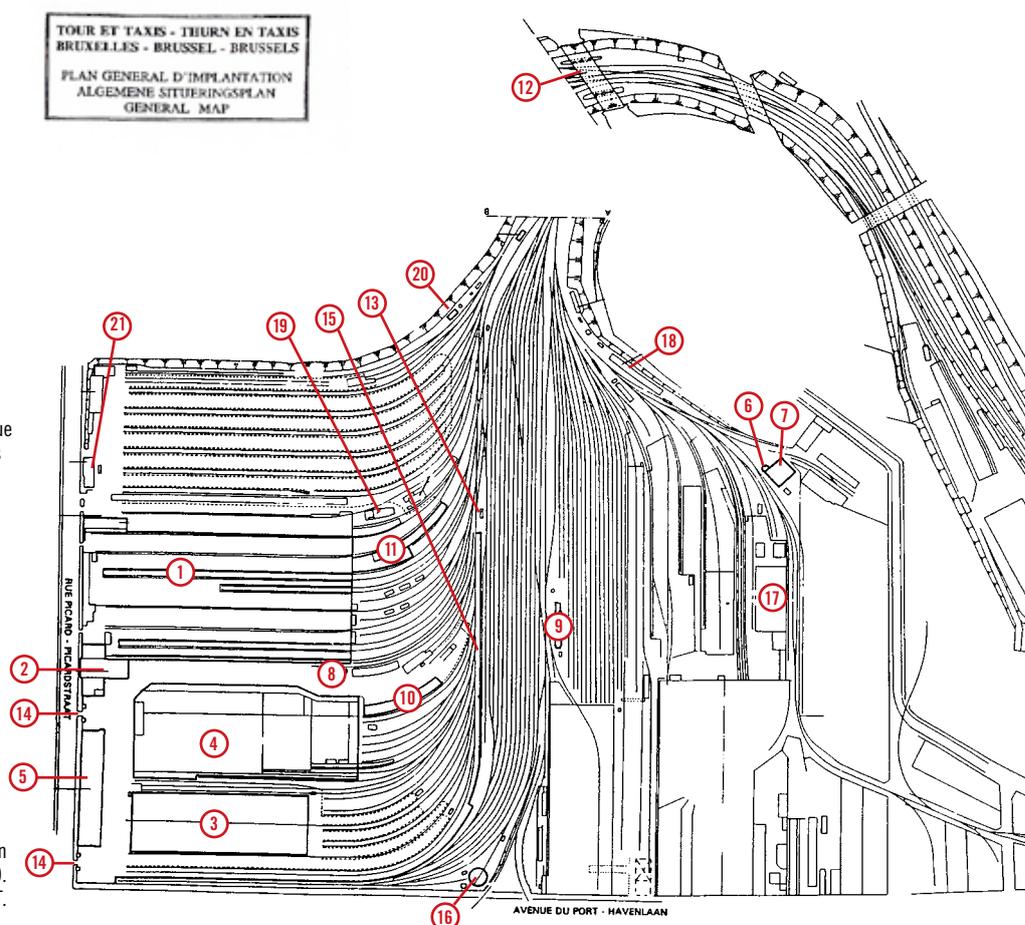
C'est le gouvernement qui impose à la nouvelle Société du Canal et des Installations maritimes, fondée en 1889, la construction d'une gare de marchandises sur le même terrain.

Le premier projet présenté par la Société en 1891, était de deux darses bordées de voies de chemin de fer qui venaient de la Gare du Pannehuys. Il est donc entièrement revu pour aboutir quasi à la disposition actuelle s'étendant jusqu'à la rue Marie-Christine. Il devait offrir autant de quais et de hangars, de part et d'autre du bassin Vergote que le premier projet. Aucun des projets n'intègre la gare, sauf le faisceau de voies de chemin de fer.

Certaines cartes postales anciennes sont très utiles, les analyser apporte pas mal de précisions.

En couverture :
Projet approuvé à l'AG du 15 mai 1891. Modifié à la demande du gouvernement pour imposer un espace gare.
Mai 1891, Archives du Port de Bruxelles.

- 1 La gare de marchandises
- 2 Hôtel d'administration
- 3 Entrepôt royal
- 4 Les magasins
- 5 Hôtel des douanes
- 6 Le château d'eau
- 7 La sous-station électrique
- 8 Le magasin aux produits dangereux
- 9 La gare de service "La Chapelle"
- 10 La halle de transit
- 11 Les halles aux poissons et huiles
- 12 Le pont monumental
- 13 Le pavillon du signaleur
- 14 Les pavillons d'entrée du site
- 15 Les grilles
- 16 Le pont tournant
- 17 Les garages
- 18 Les ateliers de réparation mécanique
- 19 L'atelier de réparation des tracteurs
- 20 La maison du sous-chef de gare
- 21 La cantine



Plan du site avec localisation
immeubles, vers 1980.
Archives SNCB à T&T.



La paroisse St. Remi
à Bruxelles-Maritime.

Dépendances de la gare maritime.
À l'arrière-plan Bruxelles-Nord avec l'église Sainte-Marie à Scha

Carte postale, vue arrière du site vers 1910. Fonds St Remy – fonds Vanderhulst.



Photo des années 1985, la gare est en activité.

LA GARE DE MARCHANDISES, DITE MARITIME, IMMENSE ET INCROYABLE

Entre 1902 et 1910, l'ensemble des bâtiments de la gare a été érigé selon les études techniques de l'ingénieur F.Bruneel, directeur des Chemins de Fer, et les plans des architectes-décorateurs C. Bosmans et H. Vandeveld. La Gare présente, à front de la rue Picard, une succession de trois majestueux pignons et deux bâtiments de gabarit plus réduit. Chaque pignon est largement vitré Il repose sur des soubassements en pierre calcaire.

L'immense espace intérieur couvre 40.000 m² et voyait passer à son apogée 1.400 wagons par jour. Tout y a été pensé pour faciliter la manutention, le dédouanement et le transfert des marchandises. L'abolition des barrières douanières entre pays de la Communauté européenne cessera d'en faire un passage obligé.

Cet espace très impressionnant est divisé en trois vaisseaux parallèles faits de fer, de fonte et de verre, constitués de fermes en acier articulées au pied et au faite par des rouleaux ce qui leur donne une souplesse que la nature du sol et l'immense étendue des toits imposent. Cette structure métallique est répétée vingt-deux fois sur toute la longueur de la gare, Ces halles ont une « sur toiture » faisant fonction d'aspirateur à fumée vu le nombre important des locomotives. Avec plus de deux kilomètres de voies sous toiture, cette gare est la plus grande de Belgique et l'une des plus imposantes d'Europe.

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. Elle n'a jamais servi aux voyageurs.

Les cheminots aimaient beaucoup cette gare. Certains détails de la façade, de la charpente, des corniches et de la toiture constituent de véritables dentelles de fer, chef-d'œuvre de l'art nouveau. Nous remarquerons les feuilles forgées au cœur des courbes des fermes et à différents endroits de ces charpentes de véritables dentelles. Des halles avec verrières zénithales lient les grandes halles à sur-toitures, elles servent au tri et à la vérification des marchandises. Les grandes halles bénéficient d'un éclairage latéral.

L'ingénieur en chef des Chemins de Fer, F.Bruneel, calcule et dessine la gare maritime, le magasin aux produits dangereux et l'hôtel d'administration. Les architectes et décorateurs C. Bosmans et H. Vandeveld y sont associés. Ce sont les mêmes architectes qui réaliseront la bibliothèque Solvay située au parc Léopold, exceptionnel immeuble art nouveau inauguré en 1902. Le chantier de la gare débute également en 1902 et se termine en 1910. Tout le chantier est adjugé à la Firme DeWael de Bruxelles. Aujourd'hui, cette firme a perdu ses archives!

Remarquons deux niveaux dans cette gare, celui du niveau des wagons et des plateaux des camions, et celui avec des rails et les pavés du charroi routier.

Remarquons aussi que la façade arrière vers le site ferroviaire (carte postale de 1910) est aussi soignée que celle vers la rue Picard. Les cheminots bénéficient de la même qualité! Ces façades sont de grandes voiles droites, dont la décoration extérieure en fer ouvragé a disparue vers la fin des années 1970, les autorisations pour ce faire avaient été accordées déjà en 1954! Les vitres et les toitures ont été remplacées dans les mêmes années 1970 à 1976. Les façades arrière largement ouvertes suite aux plans d'origine, ont été modifiées en 1947 pour être remplacées par des fermetures qui seront un peu plus tard en volets coulissants, ne laissant ouverts que les passages pour trains. La rue Picard est particulièrement large pour faciliter le mouvement du charroi. Les trois pignons autant ceux du côté rue que du côté site, étaient surmontés aux faites d'un massif de pierre taillée comme c'est encore le cas sur l'hôtel d'administration et sur les colonnes de coin, surmontés eux d'un ouvrage en fer forgé.

Les projets portés aujourd'hui par Project T&T s.a sont en cours d'études et doivent encore trouver confirmation quant à l'affectation de certaines parties de cette superbe gare. L'essentiel est que la lisibilité de cet espace gigantesque reste parfaitement effective et réelle. Il ne faudrait pas que des constructions « non réversibles » viennent perturber la perception de ce volume qui en fait la qualité principale.



La paroisse St. Remi à Bruxelles-Maritime.

La gare maritime à front de la rue Picard.

Carte postale de la façade rue Picard - entrée des wagons, vers 1910.



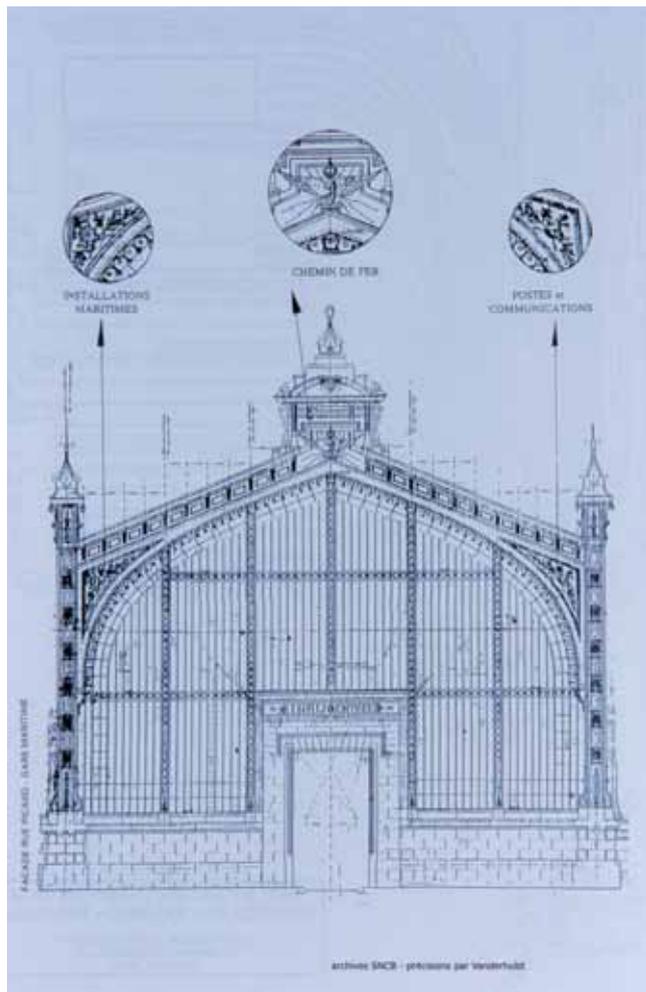
Photo actuelle de la rue Picard, 1998.



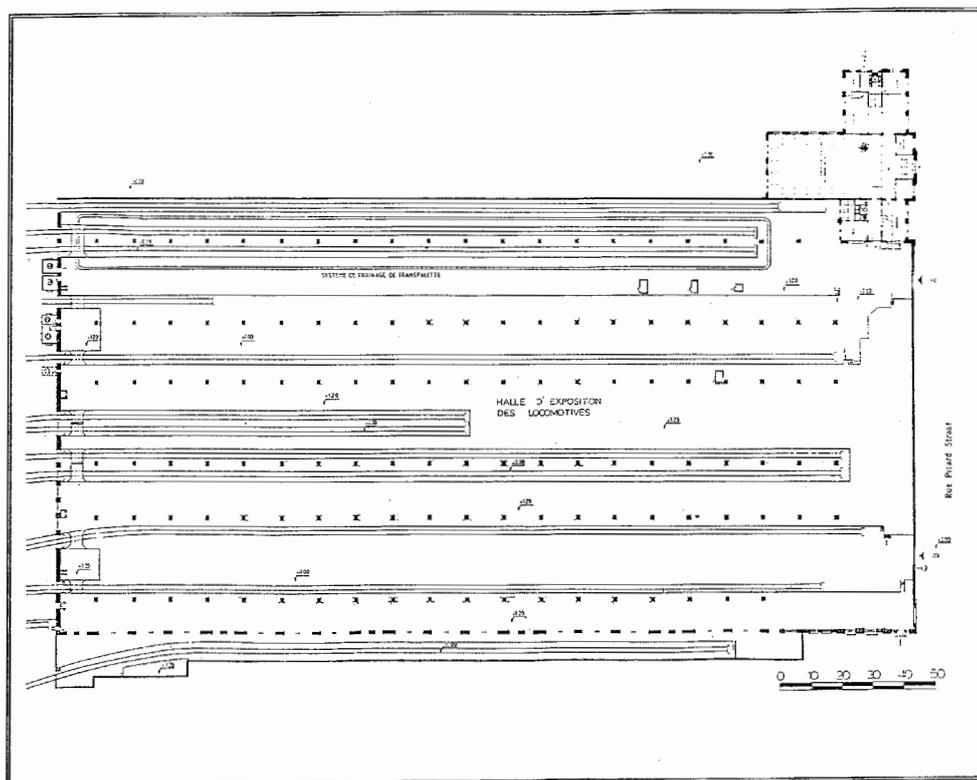
Carte postale intérieur de la nouvelle gare avec chevaux, vers 1910.



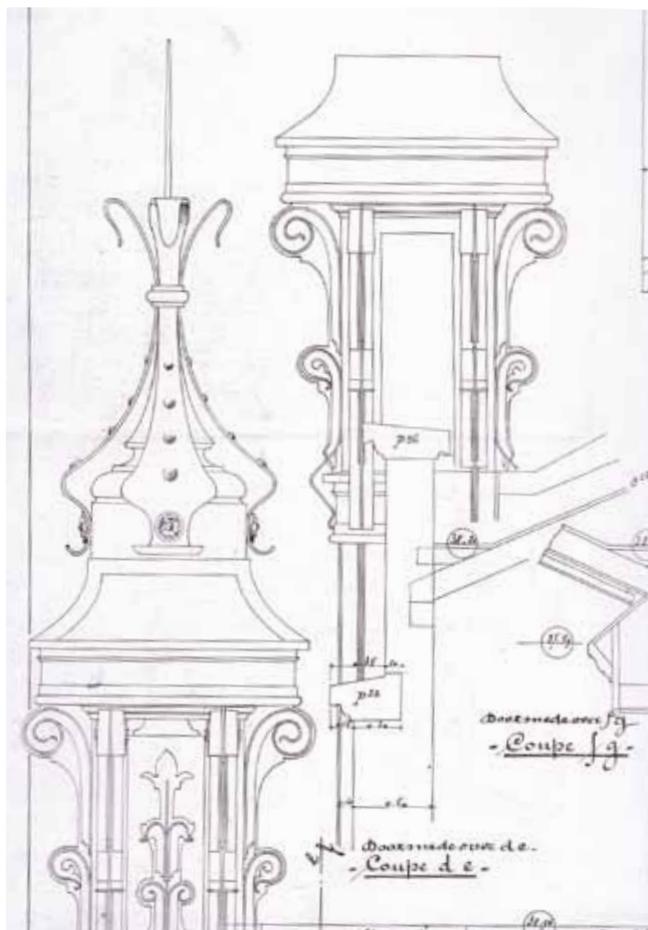
Photo de biais depuis l'hôtel d'administration, 1998.



Dessin d'une façade d'une travée de la gare, 1902. Archives SNCB à T&T.



Plan d'origine des voies au sol.



Dessin d'archives d'un épis sur une colonne extérieure, 1902. Archives SNCB à T&T.



Vue axiale de la halle latérale vers sheds et site, avec système pour palettes, 2008.



Vue axiale de la halle centrale, vers le site, les voies 6 et 7 sont comblées en 1967, 2005.



Pied d'une des fermes supportant les toitures, l'axe de rotation est bien visible, 2008.

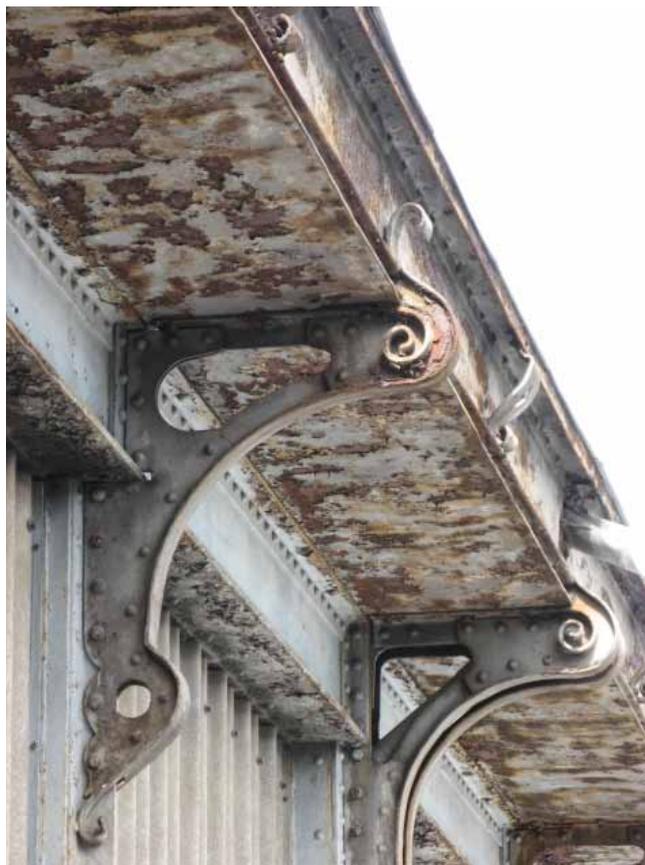
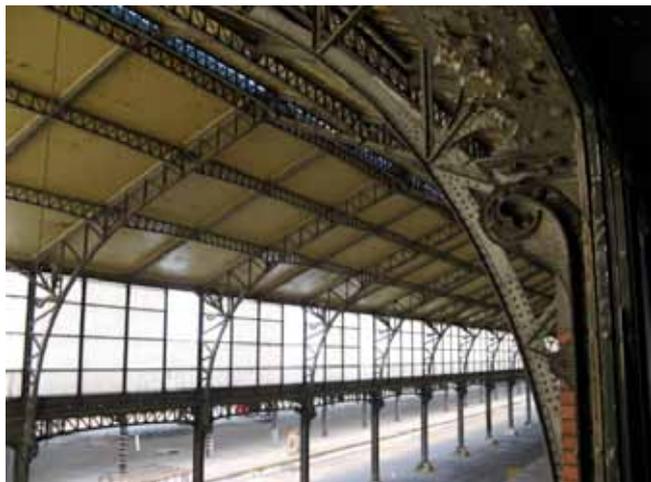


Voie ferrée le long d'un quai vers arrière, 2008.

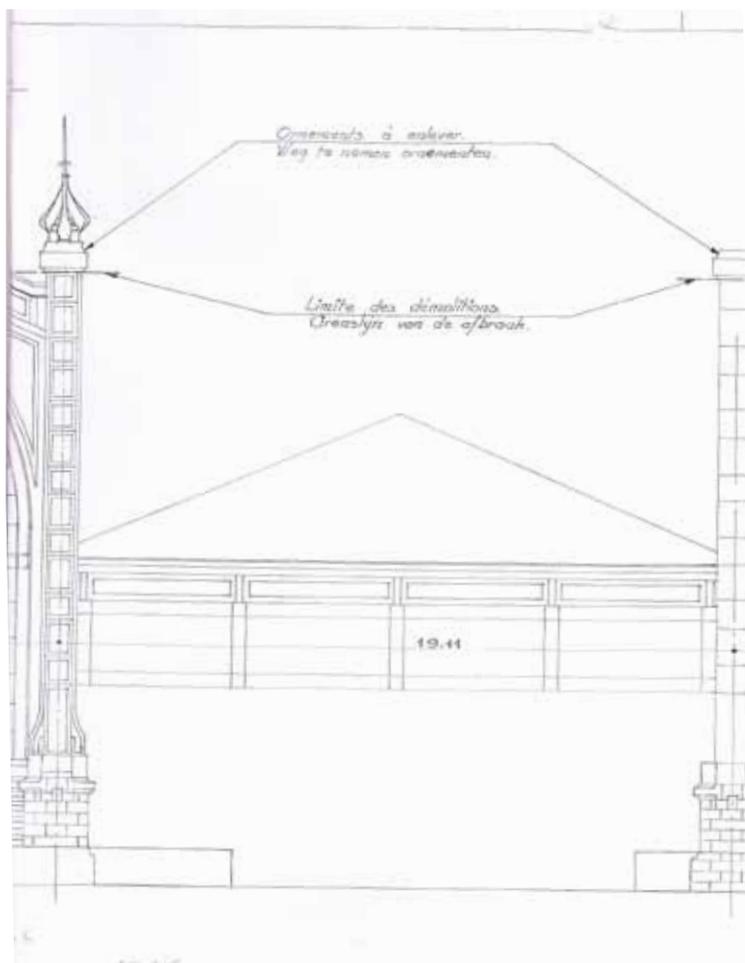


Détail d'une décoration "florale" présente dans chaque ferme, 2008.

Photo depuis l'étage de l'Hotel d'administration, 2008.



Détail des corbeaux de corniches de la gare, 2006.



Dessin pour enlèvement couronnement des Piliers demande, 1954. Archives SNCB à T&T.

LES CLÔTURES, LES GRILLES ET EDICULES

Construite à partir de 1907, la clôture, sous ses diverses formes, fait partie intégrante du site dont elle renforce la grande homogénéité. Bien qu'elle soit apparemment d'une grande sobriété, elle dénote la volonté d'assurer une transition à l'échelle de la rue et du quartier qui prend également en compte la dimension esthétique, notamment par le biais des petites aubettes contrôlant les entrées. Un soin particulier a été apporté à sa réalisation. Elle a été édifiée en matériaux durables, de bonne qualité, ce qui explique qu'elle est encore en bon état sur l'essentiel de son tracé, excepté au bout de l'avenue du Port vers la rue Marie-Christine.

Les éléments de grilles monumentales sacrifient clairement à l'Art Nouveau, dans une version rationaliste manifeste. Ces grilles n'ont pas un gramme de soudure, elles ont été forgées et rivetées. Elles ont été enchâssées au plomb dans les colonnes de pierres et briques. Les entrées grillagées sont d'une facture plus travaillée encore que les grilles mêmes, des plans ont été dessinés au centimètre pour les deux entrées, celle des marchandises rue Picard et celle des trains de l'avenue du Port. Sur place restent une partie de la grille de la rue Picard et un pilier de la grille de l'avenue du Port. La réalisation n'est pas exactement celle des projets dessinés. Le nom du fondeur Van Breewater de Ruysbroeck se trouve en relief sur les piliers des hautes grilles de l'avenue du Port. Les socles sont en pierre bleue, avec des larmiers. Seules trois travées ont été remplacées par de banales grilles en galvanisé, de vilaine facture. Les grilles de l'avenue du Port et de la rue Picard, dans sa partie devant l'Hôtel d'administration, ont été nettoyées et repeintes. Au-delà de l'entrée face à la place des Armateurs, les grilles n'ont bénéficié d'aucun entretien. L'eau s'est infiltrée parfois, ouvrant certaines pièces sous l'effet de la rouille. Les portes-grilles de la rue Picard sont aussi un peu différentes, avec des ajouts en boules de cuivres non dessinés sur les plans.

Sur l'avenue du Port il y avait trois entrées-sorties. Deux pour les convois de trains, dont l'une vers le bassin Vergote et l'autre entre piliers massifs en briques et pierres, vers le bassin Béco par le pont des Armateurs. Cette entrée ne dispose plus de sa grille d'origine. La troisième entrée-sortie est aujourd'hui fermée mais parfaitement disponible. Elle est située un peu après le coin de la rue Picard, dans l'avenue du Port.

Les grilles de l'avenue du Port ne sont pas toutes identiques. Au coin avec la rue Picard les grilles hautes, figées dans la pierre bleue au sol, forment l'angle. Il y en a rue Picard trois de part et d'autres des aubettes, sur l'avenue du Port quatre

et cinq grilles se répartissent de part et d'autre de l'ouverture fermée aujourd'hui. Les grilles de part et d'autres de la seconde aubette dans la rue Picard sont montées par trois de part et d'autre de cette aubette. Les poteaux de ces portes et des grilles voisines sont surmontés de têtes carrées portant encore parfois un élément en fonte présentant une fleur ouverte.

Trois murs de briques coupaient cette clôture de l'Avenue du Port. Ils ont été percés récemment d'ouvertures pour piétons et servent de sorties de secours aux parkings situés sous la place pavée, devant l'Entrepôt royal. Depuis l'ouverture récente de l'avenue du Port, les grilles «sur murs» se répartissent en trois séries: neuf, puis douze et douze vers le coin de la rue Picard. Les têtes des colonnes de briques avec bandeaux de pierre sont couronnées de massifs en pierre granit taillés en arrondis pour favoriser les ruissellements.

Les grilles au Laekenveld sont de la même facture que la partie devant l'Entrepôt royal.

Les portes-grilles de la rue Picard n'ont plus d'origine que les mesures d'ouverture, les piliers et les ancrages au plomb aux murs. La grille comme telle a été quasi remplacée, elle est soudée en partie. Les portes-grilles de la rue Picard sont récentes. Les cartes postales indiquent d'autres modèles ressemblant à celui resté sur place avenue du Port.

Les bases en pierre bleue et les grilles qui délimitaient la zone «sous douane» sont conservées sur le site, envahies par la végétation et donc à l'abri des ferrailleurs.

Les aubettes, au nombre de quatre, sont réparties par pair aux deux entrées du site douanier et portuaire. Il n'en existe pas d'autre. D'une architecture aussi soignée que le reste du site ces aubettes disposaient d'une porte et de deux fenêtres à croisillons. Elles étaient pourvues d'un auvent. Elles sont recouvertes d'une toiture en ardoises. Les menuiseries ont été refaites apparemment à l'identique. Seule l'aubette attenante à l'Hôtel des Douanes a été sablée. Une seule, proche de l'Hôtel d'Administration, est utilisée par le contrôle actuel des entrées.

Ces aubettes sont situées aux seuls endroits où l'accès des individus est autorisé, des déposants et déclarants en douanes, à contrôler mais aussi à respecter.

Partout la même qualité d'architecture et de matériaux mis en œuvre témoigne de la valeur que l'Etat belge veut manifester pour ce site essentiel au développement industriel.



Détail peint d'une grille depuis l'avenue du Port, 2008.



Voies ferrées avec grilles des douanes, vers pont et chapelle. Munoz 07/90, fonds La Fonderie.



Détail d'une petite colonne et grille face à l'Entrepôt royal, 2008.



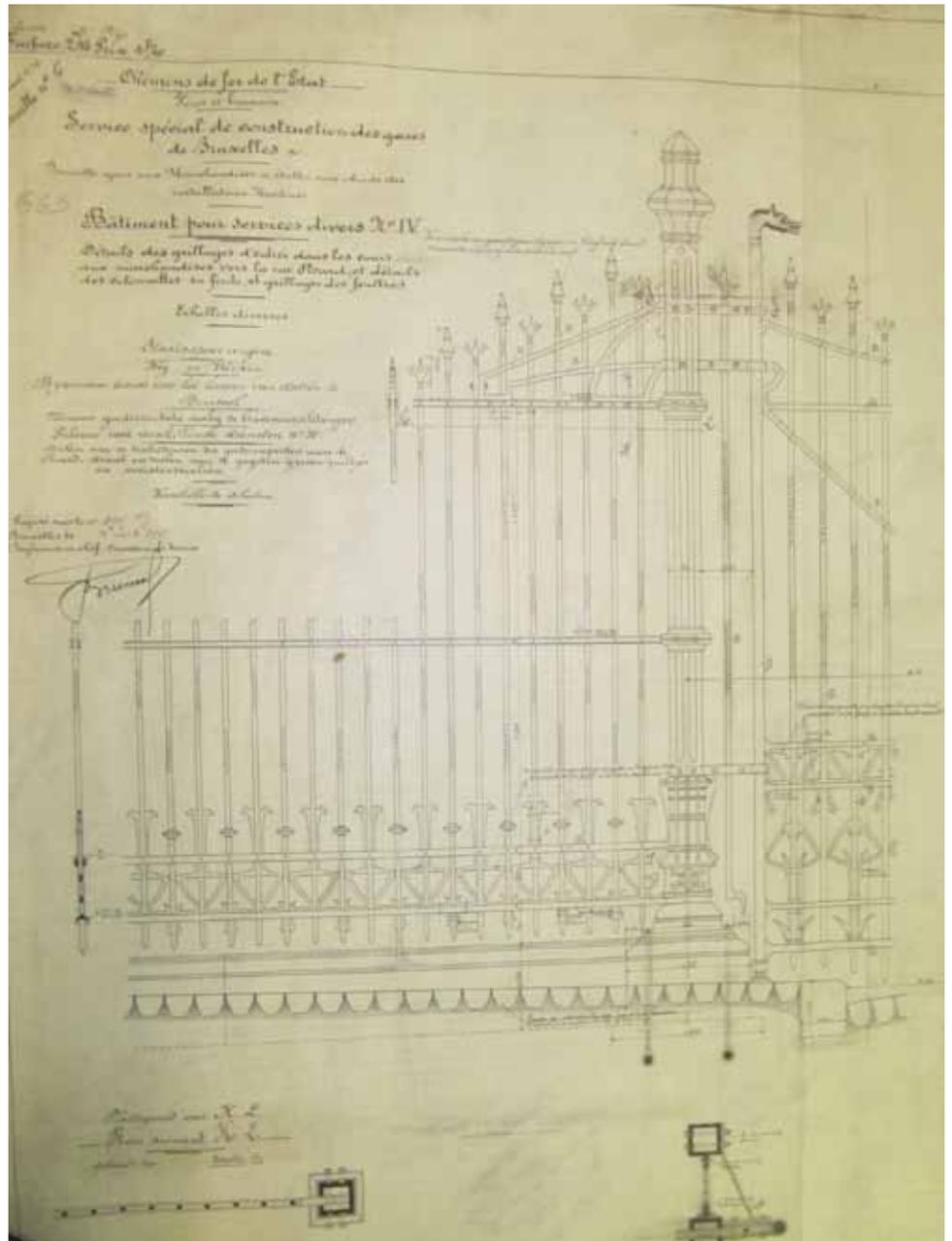
Série de cinq grilles hautes, avenue du Port, non entretenues, 2010.

Série de six grilles sur mur, avenue du Port, non entretenues, 2010.



Voie ferrée traversant l'avenue du Port, reliant le site de T&T aux quais du bassin Vergote, 2008.

Dessin d'archives de 1909, pour les grilles d'entrées. 1990, Archives SNCB à T&T.



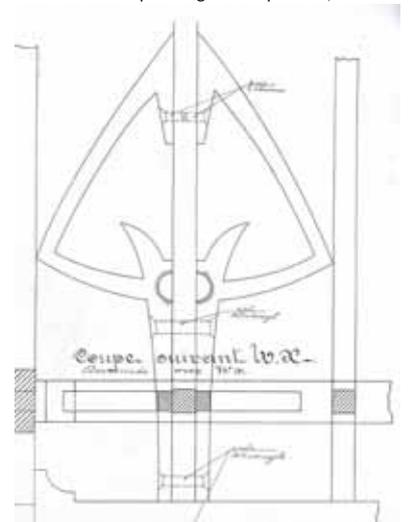
Réalité actuelle de ce montant d'entrée, avenue du Port, 2008.



Détail actuel d'une grille haute rouillée de l'avenue du Port, 2011.



Détail du dessin pour la grille en question, 2010.





Ensemble des grilles hautes sur l'avenue du port, 2011.



Pilastre en fonte actuel restant à l'avenue du Port, 2010.



Pilastre en fonte actuel restant à l'avenue du Port vue depuis l'intérieur du site, 2011.



Fondeur Van Breetwater à Ruysbroeck, 2011.



L'autre entrée entre massifs de briques et pierres, avec voies vers le Pont des Armateurs.

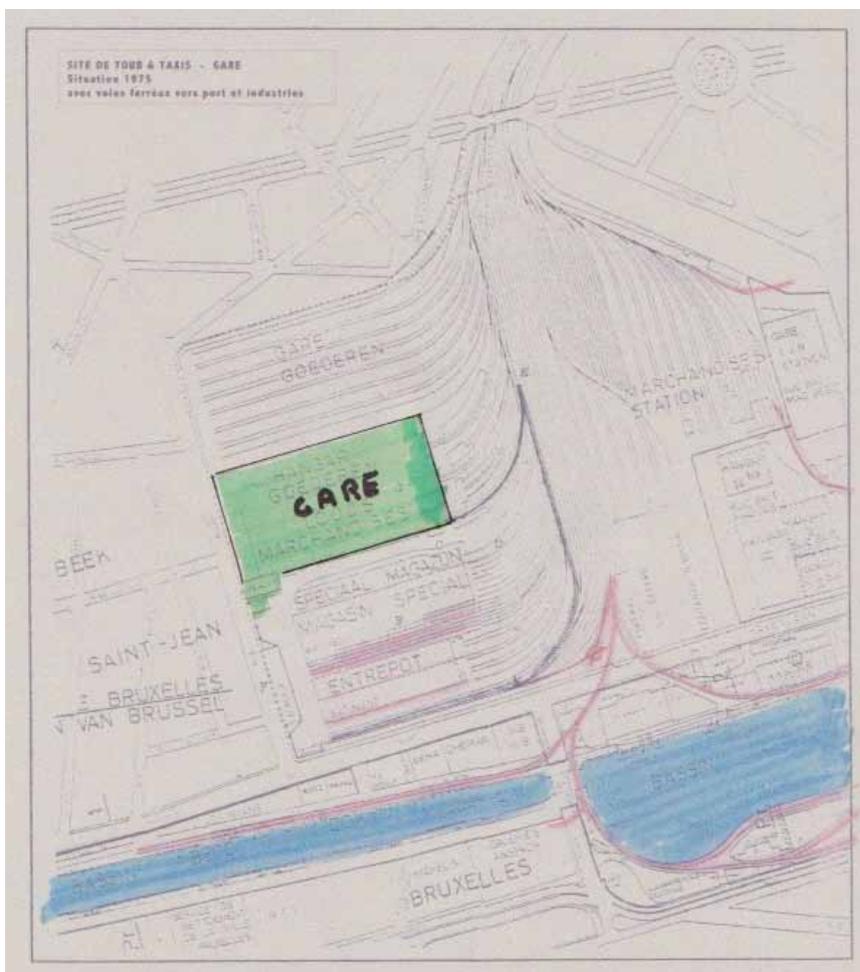
Pic en-tête de grille.



Grilles neuves avenue du Port,



Grille ouverte pour sortie train vers Port. Munoz 1990, fonds La Fonderie.



Carte du site avec voies ferrées jusqu'au port et dans les entreprises, 1975.



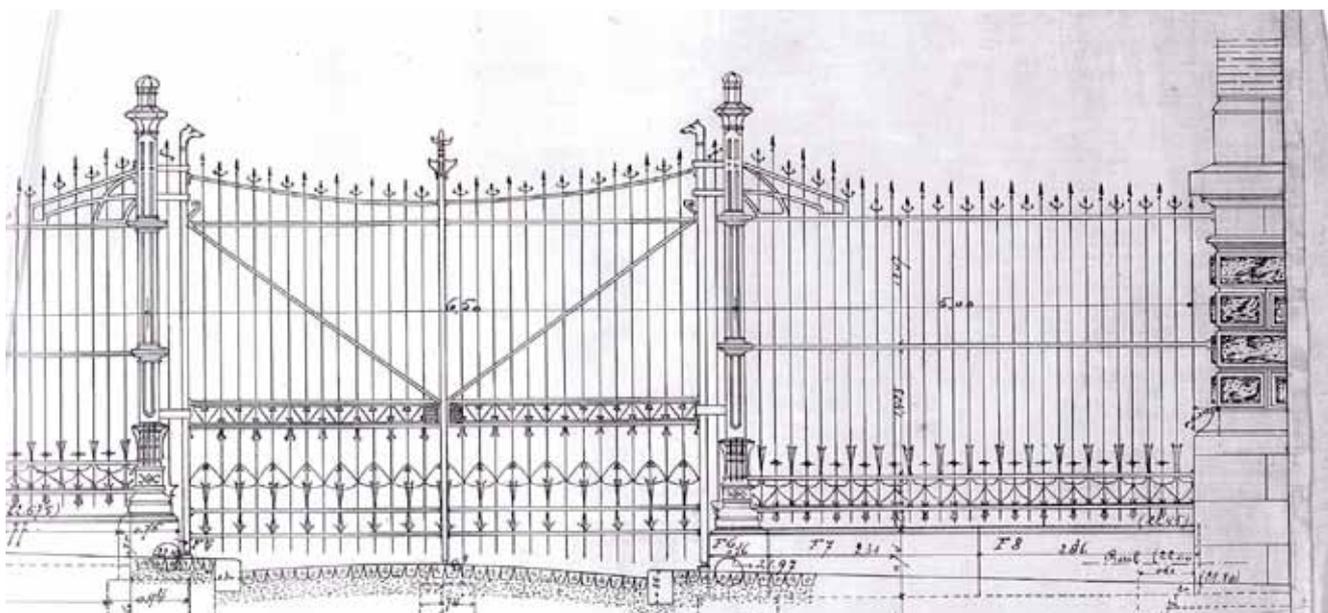
Piliers en briques et granit, avenue du Port, 2010.



Reste de grilles avec socles dissimulés dans la végétation, 2011.



Grille d'entrée latérale près de la rue Picard, 2011.



Dessin d'archives des portes grilles Picard et Port, 1909.



Porte-grille actuelle rue Picard, 2011.



Détail actuel de la porte-grille de la rue Picard, 2008.



Pied d'un pilastre de la porte-grille de la rue Picard, 2010.

Grilles au Laekenveld, vers Tour & Taxis, 2011.



Aubette au n° 3 de la rue Picard, 2011.



Une aubette restaurée, avec sa lampe d'époque, 2011.



Aubette, vue axiale vers l'extérieur du site, 2011.



Vis à vis de deux aubettes, 2011.



A travers une fenêtre d'aubette, vers l'Entrepôt Royal, 2011.



Un des quatre blocs-murs de l'avenue du Port, 2011.

L'HÔTEL D'ADMINISTRATION

Implanté en alignement de voirie le long de l'avenue Picard, il est mitoyen à la Gare maritime dans laquelle il s'incruste par une façade pour établir une communication intérieure.

Le bâtiment, de composition symétrique, est bâti sur un plan en T. Il comprend un avant-corps central de trois travées et de trois niveaux, sous toiture en pavillon, et deux ailes latérales de deux niveaux sous toiture en bâtière. En façade, la travée centrale est surmontée d'une lucarne-pignon ornementée qui interrompt la puissante corniche. Des céramiques surplombent les baies centrales. A l'arrière, elle se prolonge par une aile de sept travées rythmée par des pilastres et surmontée d'une toiture en zinc à lanterneau, abritant le hall principal. La façade est percée d'une haute baie rectangulaire flanquée, de part et d'autre, de deux fois trois baies, de hauteur décroissante, inscrites dans des arcades cintrées.

L'ensemble se présente sous la forme d'une construction en maçonnerie de briques utilisant abondamment la pierre bleue (soubassements, chaînages d'angle, bandeaux, piédroits et croisées des baies, consoles des corniches, éléments décoratifs...). Des linteaux, meneaux et divisions de baies sont en fer apparent. Toute la charpente et la structure sont en fer. C'est l'époque des gares d'Orsay ou d'Anvers, où l'on optimise les nouvelles potentialités des fers.

La travée centrale de l'avant-corps s'ouvre, à l'intérieur, sur un vestibule comportant un large escalier en pierre bleue, orné d'arcades aveugles et jumelées en pierre bleue. Il mène, par un sas en chêne, vers la vaste salle des guichets, de hauteur double, éclairée par une verrière, où six colonnes en fonte avec chapiteaux à feuilles d'acanthe soutiennent les niveaux intermédiaires. Ceux-ci sont reliés entre eux par des escaliers en marbre, à rampe en fer forgé, et par un ascenseur élégant

d'époque. Les châssis sont en chêne et d'époque, sauf trois ou quatre au premier sur le coin de la rue Picard, qui ont été remplacés par du méranti. La décoration intérieure témoigne d'un savoir-faire exceptionnel : pilastres gainés, corniches à modillon sur frise denticulée, chambranles à entablements. Rappelons que ce sont les mêmes architectes décorateurs que ceux de la Bibliothèque Solvay : C. Bosmans et H. Vandevelde.

Le bâtiment, charnière du fonctionnement administratif du site, représente une des composantes essentielles du site exceptionnel de Tour & Taxis. Les étages sont repris aux plans d'origine comme devant recevoir des magasins d'habillement des douaniers ! La salle du rez-de-chaussée, avec son sas d'entrée en chêne et le superbe escalier en pierre bleue, est une véritable salle de théâtre, d'une qualité inattendue pour pareille fonction administrative. Ici c'est la lumière qui est utilisée en abondance. Parfaitement moderne, cet immeuble utilise l'aération naturelle, par un système d'ouverture dans le bas des murs. La salle est aérée par des trappes dans le plafond qui extraient l'air dans des gaines vers la toiture. Elle était équipée de nombreux guichets des services du Chemin de Fer destinés au public. Un bureau de télégraphes, téléphones et de postes y était inséré, mais dans une des ailes, c'est donc par erreur que certains l'appellent Hôtel des Postes.

Comme dans la plupart des autres bâtiments du site, le choix d'une architecture qui se veut référence à l'architecture traditionnelle n'exclut pas, même s'il la dissimule partiellement, l'utilisation massive des matériaux - fer et verre - que les architectes du 19^e ont mis à l'honneur.

Les propriétaires étudient actuellement la reconversion de cet immeuble en centre de congrès. Ils ont déjà remplacé les vitrages latéraux de la toiture de la salle centrale et repeint l'ensemble des toitures, après une étude très fouillée sur les peintures et revêtements successifs.



Carte Postale-photo colorisée
GARE MARITIME et adm. sd



Façade actuelle de l'Hotel d'administration rue Picard, 2008.



Façade enchassée depuis l'intérieur de la Gare, 2005.



Détail de céramiques sur cette façade centrale, 2010.

Entrée de cet Hôtel, vers les années 1990. Munoz 03/1993, fonds La Fonderie.



Façade centrale sur la rue Picard, 2010.





Haut de l'escalier vers sas en chêne vernis, 2011.



Sortie du sas d'accès dans la salle des guichets.
Munoz 03/1993, fonds La Fonderie.



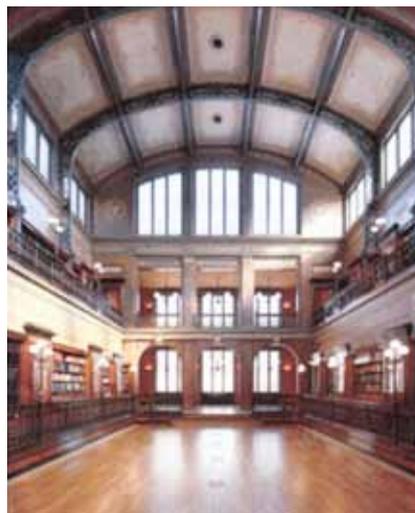
Vue du comptoir avec les colonnes au premier plan.
Munoz 03/1993, fonds La Fonderie.



Vue du comptoir en activité.
Munoz 03/1993, fonds La Fonderie.



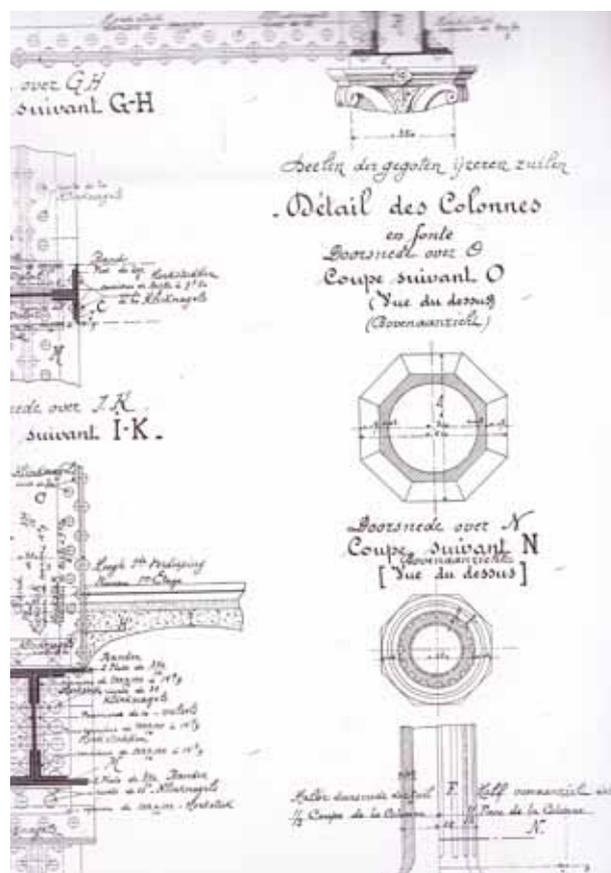
Vue du rez de chaussée de la salle, vers le site, la dalle de béton a été enlevée, 2007.



Axiale de la bibliothèque Solvay, des mêmes architectes-décorateurs. 2007, extrait du site web.



Vue actuelle vers les colonnes en fonte, 2006.



Détail des colonnes extrait des plans d'origines, 1904.



Vue du rez de chaussée de la salle, vers la rue Picard, les colonnes au fond, 2007.



Détail pilastre en plâtre, sur les murs latéraux de la salle, 2007.



Bureau central du Directeur au 1^{er} étage avec cheminée de marbre, 2006.



Console en pierre taillée dans un des corridors, 2006.



Local décapé dans les combles, tous les locaux ont subi le même sort, 2006.

TOUR CARRÉE : ADMINISTRATION DES COLIS EN « SOUFFRANCE »

A gauche de cette gare de marchandises, belle construction symétrique, se trouve une tour de quatre niveaux et une travée sous un toit en pavillon. Il s'agit de la « gare des petits colis et des colis en souffrance ».

C'était là qu'était localisée l'administration chargée de la délivrance des colis postaux et marchandises après leur dédouanement ou avant d'être expédiés de part le monde. Cet immeuble devait porter des charges plus conséquentes. Il est construit sur poutres d'acier, colonnes de fonte et voussettes. L'immeuble a bénéficié d'une extension en 1946. Elle devait répondre à des fonctions négligées jusqu'alors : le réfectoire et les vestiaires pour une bonne centaine de personnes.

Cette extension a été construite en prolongation sous la toiture existante d'origine. On en retrouve les fermes dans la salle sous toiture. La façade vers la cour intérieure latérale bénéficie

du même traitement de qualité que l'immeuble premier tout en présentant deux baies en arcades. Les deux niveaux « intérieurs » sont en béton. Une façade en brique a été dressée à l'arrière, dans la travée. La pente du toit est cachée par une rehausse de la façade.

La tour comme telle dans la toiture à pavillon est aussi une structure métallique rivetée. La machinerie d'ascenseur et la cage sont toujours présentes, même si l'ascenseur comme tel a été enlevé. Les châssis sont en chêne et ont un sérieux besoin d'entretien.

Ces locaux sont actuellement parfaitement utilisés par l'Ecole du Cirque, comme locaux d'entraînement et de répétitions. Les espaces vers la rue Picard sont affectés en bureaux et un étage en magasins d'accessoires. Des extensions des magasins et accessoires du Cirque se sont implantées derrière l'extension de 1946, dans la même travée. Le rez-de-chaussée est accessible depuis la cour, par un dispositif provisoire par les baies de fenêtres. Il n'y avait en effet pas d'ouverture de ce côté puisque tout devait rester sous contrôle des services de la Gare.



Tour carrée en prolongation des façades de la rue Picard, 2010.



Vue latérale depuis le site, le long des bâtiments « de service », 2011.



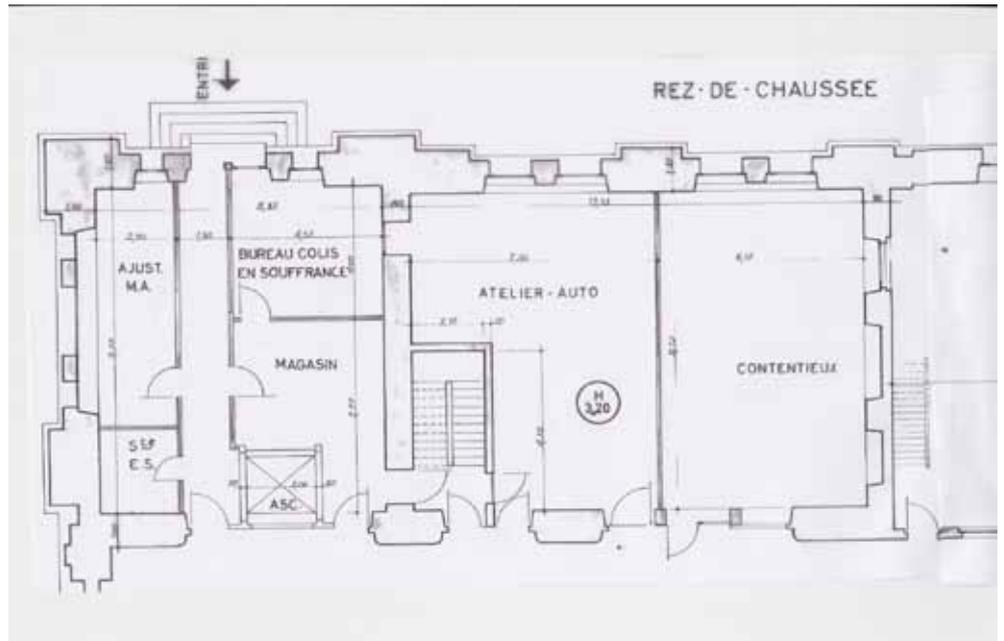
Plaque indicative « marchandises en souffrance ». Chapel 08/99 fonds La Fonderie.



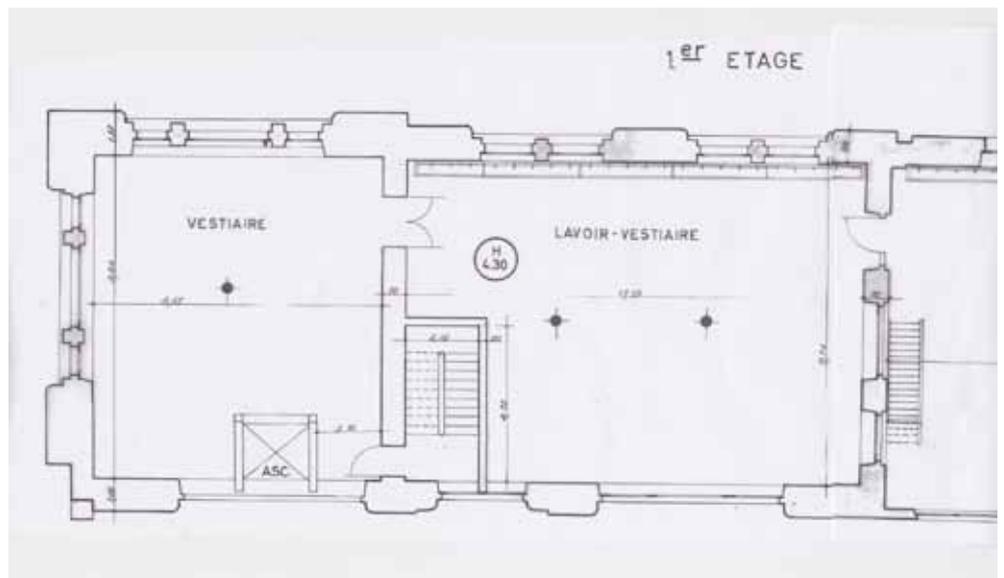
Façade depuis l'intérieur de la Gare, 2006.



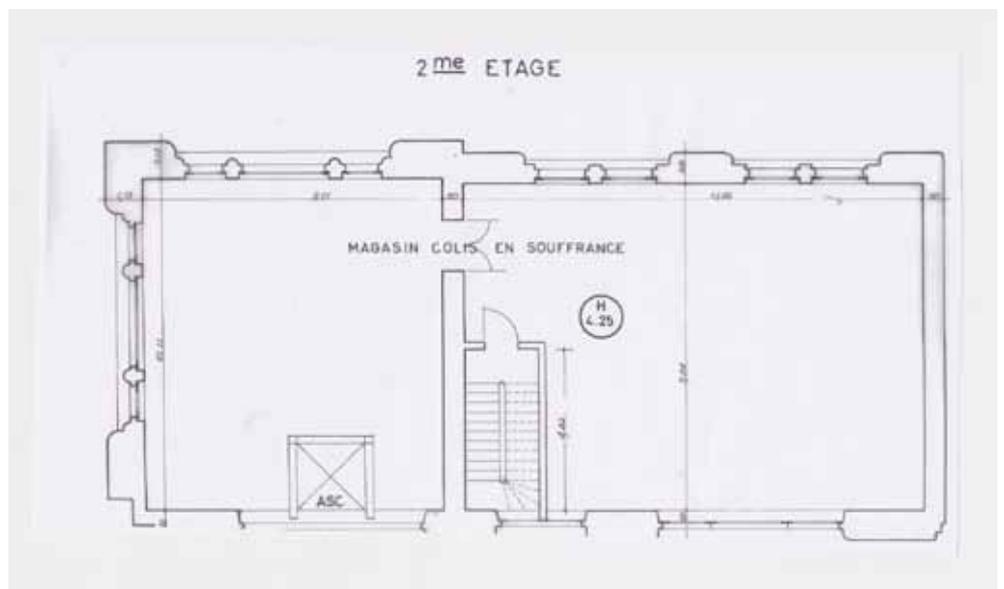
Occupation actuelle de la salle du rez de chaussée en cafétaria « Ecole du Cirque », 2010.



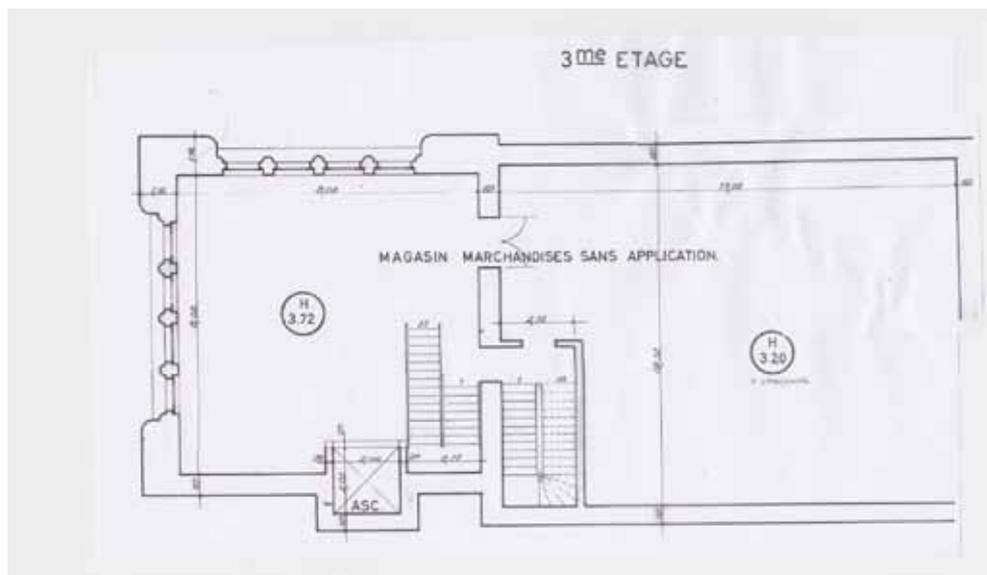
Plan original du rez-de-chaussée.
1906, Archives SNCB à T&T.



Plan original du 1^{er} étage.
1906, Archives SNCB à T&T.



Plan original du 2^{ème} étage.
1906, Archives SNCB à T&T.



Plan original du 3^{ème} étage.
1906, Archives SNCB à T&T.

Occupation actuelle de la salle du
2^{ème} étage en salle d'entraînement, 2010.



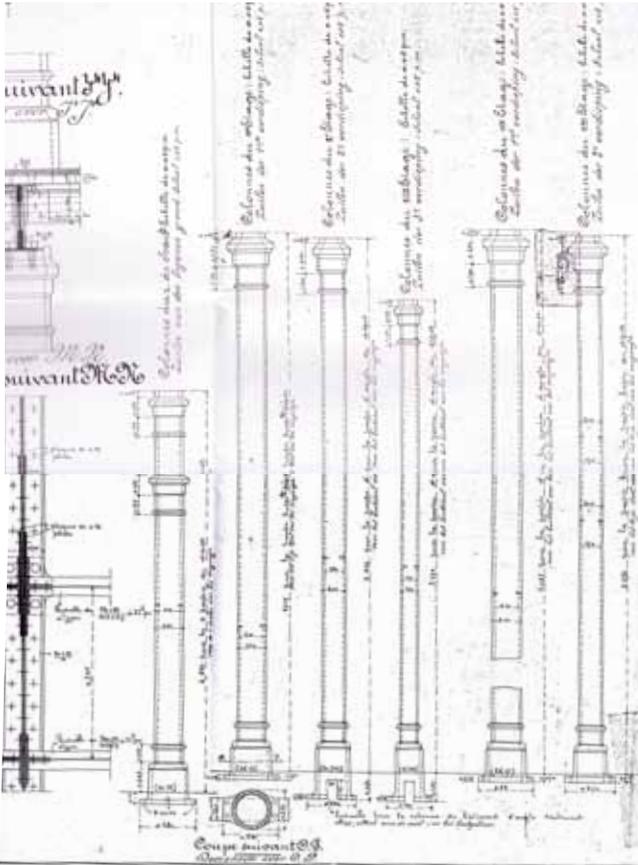
Occupation actuelle de la salle du
1^{er} étage en salle d'entraînement, 2010.



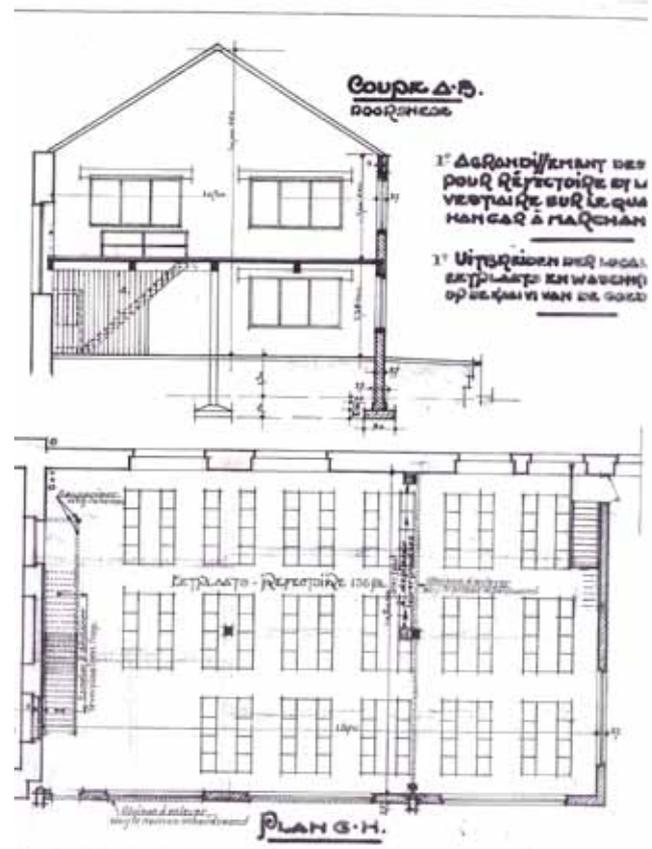
Salle sous toiture en salle d'entraînement à la danse bat. principal, 2010.



Charpente de la tour en métal rivetée, 2004.



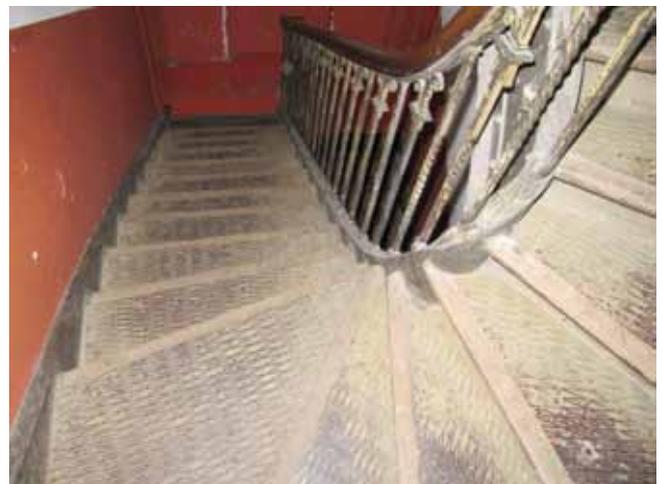
Détails plan des colonnes de fonte, 1906, Archives SNCB à T&T.



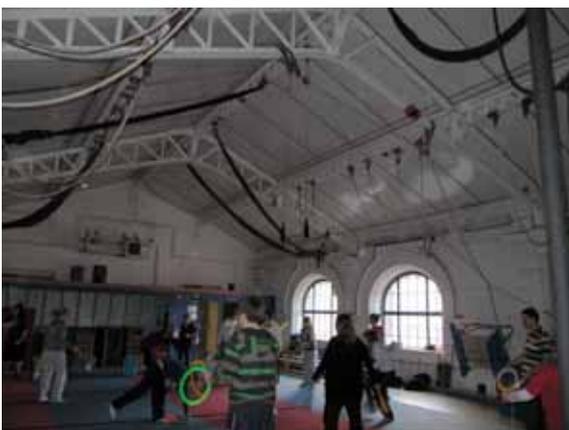
Plan des agrandissements de 1946 pour réfectoire et vestiaires, 1946, Archives SNCB à T&T.



Salle du rez de l'extension réalisée en béton.



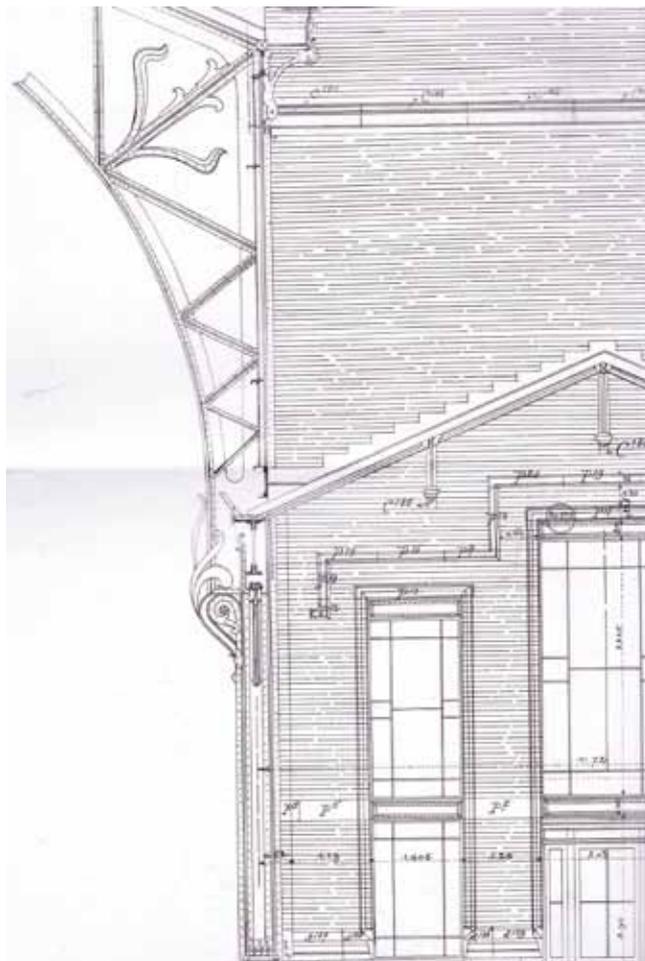
Escalier d'origine en métal avec nez en chêne, 2010.



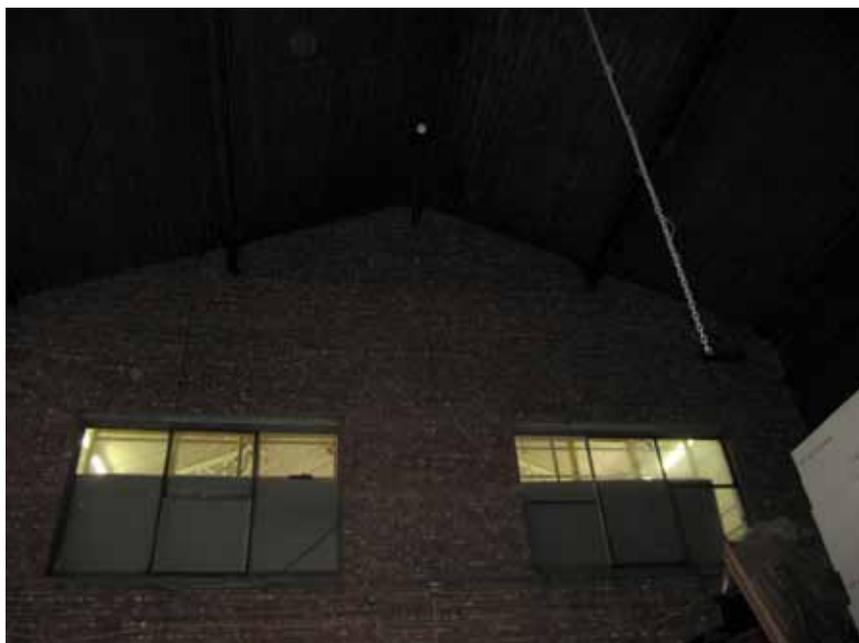
Salle de répétition sous toiture, avec "agrès" dans l'extension, 2010.



Escalier d'accès du 3^e avant vers tour, 2010.



Détail des plans d'accrochage de la ferme de la gare à ce bâtiment.
1906, Archives SNCB à T&T.



Façade arrière de l'extension réalisée dans la halle de la gare, 2010.

HÔTEL DES DOUANES POUR UN VÉRITABLE SERVICE AU PUBLIC

L'Hôtel des Douanes de Tour & Taxis constitue, avec les Entrepôts publics, l'Hôtel d'Administration et la Gare maritime, la partie la plus spectaculaire du complexe portuaire et maritime de Bruxelles.

L'Hôtel des Douanes, implanté en alignement de voirie, est un bâtiment à quatre façades qui, avec l'Hôtel d'Administration et la Tour des colis, donne tout son caractère à la rue Picard. Ce long bâtiment de 27 travées, a été construit entre 1904 et 1907 d'après les plans de l'architecte E. Van Humbeek, auteur également du monumental Entrepôt Royal. Que C. Bosmans et H. Vandevelde, les architectes-décorateurs de l'Hôtel d'Administration, mais aussi de la Bibliothèque Solvay, y aient été impliqués n'est pas impossible, mais rien ne le démontre sinon quelques touches décoratives.

L'architecture triomphaliste de cet « Hôtel », à l'image du rôle que l'Etat était appelé à jouer dans les échanges commerciaux du pays, répond aussi à un parti organisationnel extrêmement strict et cohérent, ce qui en fait toute la richesse. Destiné aux services de la douane, qui en prennent possession le 1er décembre 1907 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 double verrière, divise le bâtiment dans sa longueur.

Il est édifié sur trois niveaux plus toiture, avec soubassement en pierre. La façade principale est de composition symétrique, rythmée par trois légers avant-corps et vingt-sept travées de fenêtres. Les entrées principales sont aménagées sur « les petits côtés » du bâtiment, une disposition qui correspond à un parti fonctionnel très précis.

L'organisation interne se fait le long d'un gigantesque déambulatoire central de 115 m, sorte de rue intérieure éclairée zénithalement, qui se déploie sur deux niveaux et sur toute la longueur du bâtiment. Ce n'est pas sans rappeler les galeries commerçantes. Au rez-de-chaussée, les comptoirs en arcades de bois ouvragé avec tables 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 traversant les espaces de travail. Les usagers, souvent fortunés ou représentants de firmes importantes, ne

sont pas dépayés et sont servis dans les meilleurs délais au vu du nombre de guichets et de l'accueil par les agences d'import-export. En face de cet immeuble côté site, incrustée dans les magasins en sheds, se trouve la « lieutenance » ou service des douanes du site lui-même.

L'Hôtel est rythmé par une succession de piliers de poutrelles métalliques simples ou doubles, supportant les poutres à arc segmentaire sur lesquelles repose la verrière. De part et d'autre, les bureaux sont aménagés sur deux niveaux derrière des parois vitrées ou lambrissées et s'ouvrent sur le passage par des portes, des guichets et, à l'étage, une galerie. Des « dentelles » marquent le savoir-faire des forgerons malgré le procédé de construction industriel et par travées répétitives.

C'est un véritable palais pour une fonction de grand public de déclarants en douanes et accises. Il ne fallait sans doute pas que les visiteurs ou clients venant déclarer des marchandises, leurs voitures ou appareils photos, l'importation de vins ou de tapis, l'exportation de machines ou de textiles, soient reçus dans un baraquement ou bureau standard comme c'est le cas aujourd'hui.

Les bureaux de l'étage sont en retrait, une galerie permet d'accéder à tous les bureaux, la direction régionale des douanes y tient ses bureaux dans de superbes espaces avec parquets de chêne et cheminée de marbre. Sous toiture d'autres bureaux et réserves. En caves le mess du personnel, des réserves, et le logement du concierge. Des déclarants en douanes y disposaient au centre de cette galerie, de petits bureaux en bois et de batteries de boîtes aux lettres pour les échanges de formulaires.

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.

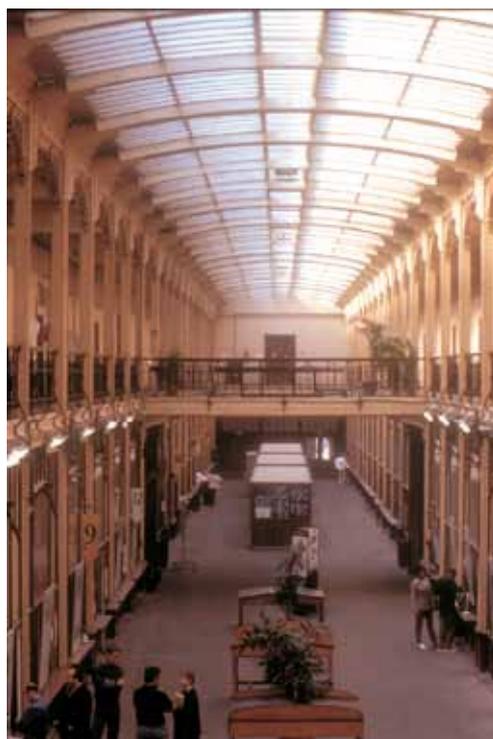
Cet Hôtel vient de voir se terminer la rénovation du gros œuvre, avec un profond respect du patrimoine. Propriété du ministère des finances, il n'a pu être vendu sous peine de transformations substantielles, il redeviendrait un service public, que du bon sens! Mais les destinations font encore l'objet de transactions.



Façade de l'Hôtel sur la rue Picard, avec ses aubettes, 2011.



Façades latérales de l'Hôtel vers le site, avec l'escalier d'accès principal, 2010.



Vue plongeante axiale intérieure de l'Hôtel en activité, 1990.



Façade arrière de l'Hôtel vue du site, 2010.



Vue axiale du rez-de-chaussée en activité. Chapel 10/98, fonds La Fonderie.



Vue plongeante de la galerie du Roi, 2010.



Vue actuelle du rez de chaussée après travaux, 2010.



Rez-de-chaussée vers l'entrée principale, avec batterie de boîtes aux lettres. Chapel 10/98, fonds La Fonderie.



Vue sur mezzanine à l'étage, décorations forgées et l'une des doubles portes hautes, 2010.

Une des vitrines actuelles avec ses guichets, 2010.



Batterie de boîtes aux lettres des agences en douanes, 2010.



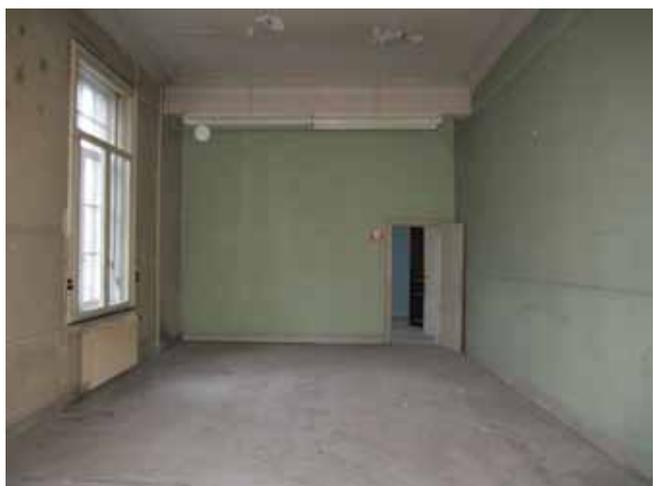
Vue plongeante actuelle depuis la passerelle, vers les cabines des agences, 2010.



Une pièce de bureau, centrale au rez-de-chaussée, la rue Picard à gauche, 2010.



A l'étage, de grandes pièces en enfilade, à gauche la rue Picard, 2010.



A l'étage, de grandes pièces en enfilade, à gauche la rue Picard, 2010.



Sous-toiture rénovée, au niveau de la verrière, perspective côté du site et canal. La double verrière est bien visible, la rénovation a retiré les cloisonnements, 2010.



Les combles dégagés avec de nouveaux lanterneaux vers la verrière centrale, 2010.



Sous-sol en cave vers le site, toutes les anciennes fonctions ont été enlevées.
Un accès voiture pour vingt parkings a été aménagé, 2010.

LA CHAPELLE OU GARE DE SERVICE

Située au centre du site et appelé par les ouvriers «la chapelle», elle a été construite en deux phases à partir de 1901, semble-t-il sur les plans de l'architecte E. Van Humbeek. Aucune trace de plan n'a été trouvée à ce jour. Elle est destinée aux cheminots qui manœuvrent sur les voies plus de 1.400 wagons par jour. La partie ancienne est construite sur un plan en T, en maçonnerie de brique en lits alternés de briques blanches. Elle a été complétée de manière à former une construction pratiquement symétrique. Vers le début des années 1990, l'immeuble est incendié. Il s'est profondément dégradé.

Cette «chapelle» constitue le seul lieu qui symbolise l'histoire et la réalité sociale des deux à trois milles ouvriers et cheminots qui parcouraient les voies, formaient les convois, chargeaient et déchargeaient les wagons, entretenaient ces wagons et les locomotives à vapeur jadis, diesel depuis les années cinquante. Ils venaient chercher leurs instructions auprès du chef ou sous-chef de gare, ils venaient y chauffer leurs gamelles et bidons de café, ils discutaient des matchs du dimanche, et du fonctionnement du site. C'était le lieu du lien social.

Le port, devenu propriétaire, a entrepris une consolidation des murs. Pour manifester son histoire et sa présence, il souhaite en faire un équipement collectif, avec restaurant. Il souhaite y intégrer des éléments de cette histoire sociale.



La gare de service appelée «la chapelle», 1975, archives SNCB à T&T.



La Chapelle, le pavillondu vérificateur, avec les voies ferrées et des wagons. Chapel 10/98, fonds La Fonderie.



La Chapelle brûlée avec les voies et des wagons. Chapel 4/98, fonds La Fonderie.



Pignon central de la Chapelle. Munoz 03/93, fonds La Fonderie.



Vue actuelle depuis le site, vers le T.I.R, 2010.



Vue intérieure actuelle de la Chapelle, 2010.



Vue actuelle depuis le site, vers l'avenue du Port, 2010.



Pignon latéral vers le pont monumental, 2010.



Voies grilles vers chapelle et pont.
Munoz 07/90, fonds La Fonderie.

LE MAGASIN AUX PRODUITS DANGEREUX

«Le Wagon-Fer» ou hall des produits dangereux: petit bâtiment longé de part et d'autre de quais, il est couvert par une toiture à deux versants, largement débordants. Aucune trace d'archive ou de plan d'origine n'ont été trouvés. Cet immeuble est d'une architecture typiquement militaire prévu pour qu'en cas d'explosion, la déflagration se porte vers le ciel. Les quatre façades sont de composition symétrique et d'une architecture rationnelle particulièrement soignée. Les portes coulissantes à contrepoids, très lourdes et en bois, sont revêtues de feuilles de zinc posées en écailles.

On remarquera que les magasins en sheds sont rétrécis face à ce magasin, pour garder cette distance de sécurité tout en permettant le passage. Ce bâtiment n'est pas par hasard en site douanier, donc sous contrôle permanent, alors que les voies de composition des trains militaires, y compris ceux pour les forces belges en Allemagne se mettaient en place face aux bureaux d'approvisionnement des forces belges (bâtiments de services divers menacés).

Il a servi de dépôt pour les festivals «Couleur Café». Il pourrait devenir un comptoir d'accueil ou centre d'information pour les visiteurs du site, surtout si, comme certains le préconisent, le passage entre les magasins et la gare devient une rue interne au site.



Façade depuis le quai des magasins, vue en recul, 2011.



Même vue mais avec plus de recul encore, 2011.



Façade latérale, 2011.



Vue de l'intérieur.
Chapel 10/98, fonds La Fonderie.



Vue du magasin, montrant le recul par rapport aux sheds - vers l'Hôtel d'administration, 2011.



Vue des rayonnages en cave.
Chapel 10/98, fonds La Fonderie.

HALLE AUX POISSONS ET PONDÉREUX

Cette halle sans mur, a été construite pour recevoir les “pondéreux”. Les plans d’archives de 1902 demandent encore une vérification sur le terrain, car il y a des plans avec les deux mentions qui semblent se porter sur les mêmes bâtiments.

Par ailleurs à l’analyse d’une photo des années 1910-1920, cette halle a des cloisons latérales, non reprises sur les plans.

Les photos du reportage de Louvois indiquent un quai avec cette même halle juste derrière le magasin aux produits dangereux. Même si sur les plans d’implantation il n’est pas mentionné cette halle à cet endroit.

Il est essentiel de percevoir que cette halle comme celle des transit, est courbe, pour épouser les voies de chemin de fer qui longeaient chacun de ses quais et façades.

D’une qualité architecturale de la même veine que le reste du site, les fermes présentent cette dentelle si caractéristique. Des modifications comme le remplacement du pavage en bois par un revêtement bétonné date des années 1958. Le pavage en bois était très couramment utilisé pour les sols industriels qui devaient encaisser des coups ou des objets. Les outils en métal pouvaient tomber et ainsi ne pas s’abîmer.

Pourquoi on lui attribue l’appellation « poissons » est impossible à expliquer à ce stade. Est-ce pour ne pas mélanger les odeurs de poissons entreposés là avec d’autres marchandises? Difficile à justifier, à moins que ce soit du temps où il disposait de cloisons? Par contre que cette halle aie servi pour les colis pondéreux est parfaitement crédible. Aux dires d’anciens, elle a servi un temps comme marché matinal avant l’ouverture du marché construit à la place de l’ancienne usine électrique au quai des usines.



Vue de la Halle courbe vers la façade arrière de la Gare, 2010.



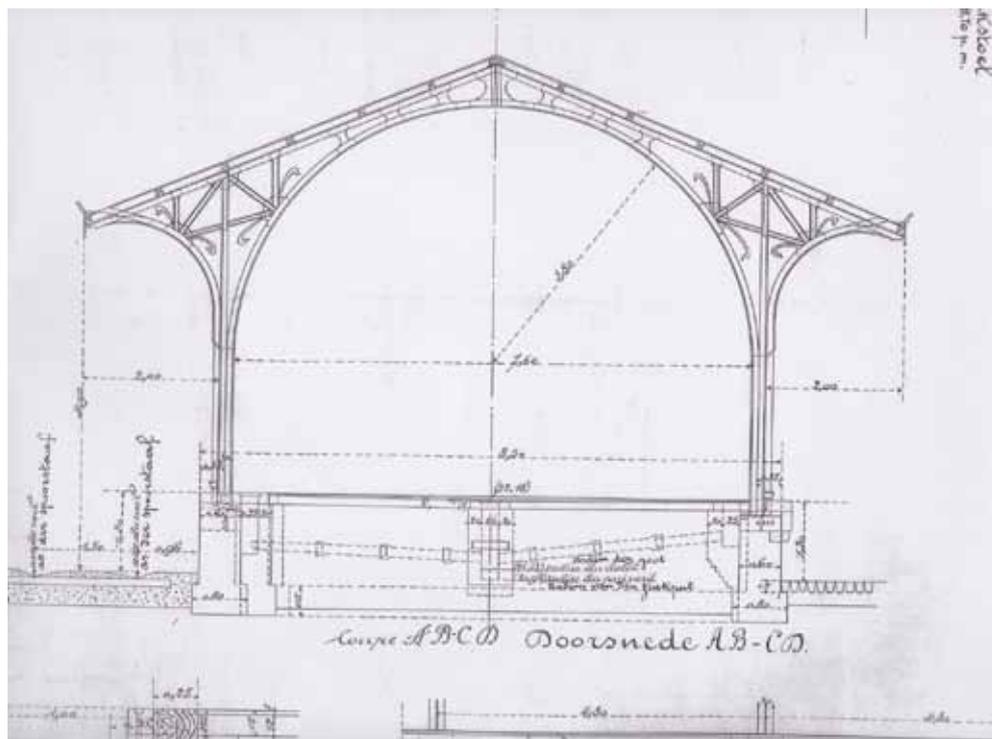
Vue de cette même halle depuis la gare, 2010.



La halle parallèle, plus courte et de moindre qualité, vers le pavillon du vérificateur, 2010.



Carte postale du site ferroviaire, avec la halle fermée, 1910, fonds Vanderhulst.



Profil dessiné de la halle aux poissons, 1902, archives SNCB à T&T.

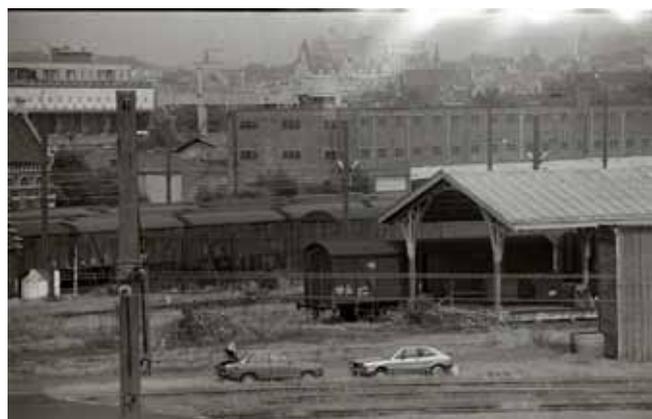
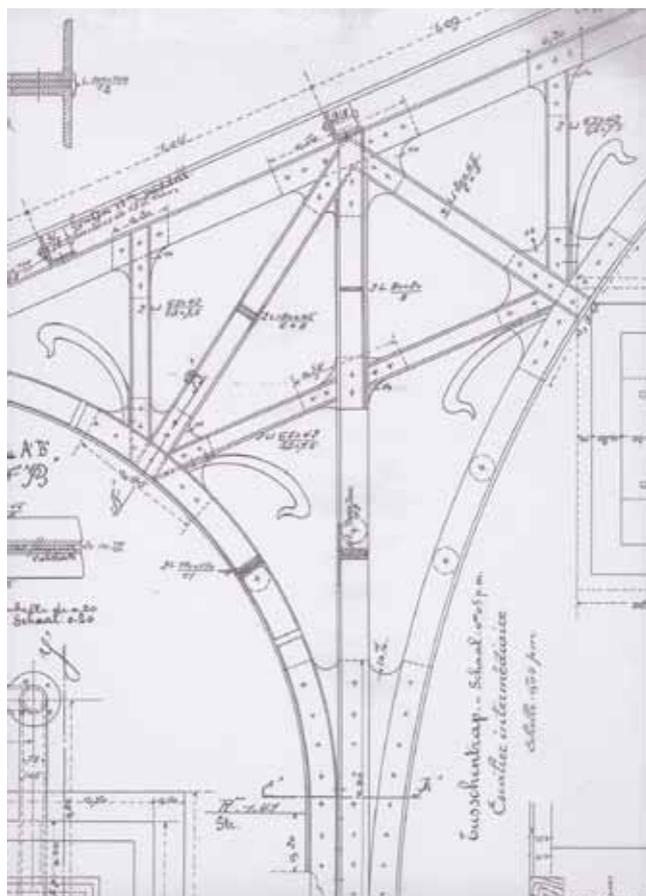


Photo de la halle "perdue" parmi les wagons. Munoz 07/90, fonds la Fonderie.



Le même détail actuel.



Dessin d'un détail de la ferme portante, 1902, archives SNCB à T&T.

ATELIER DES TRACTEURS

Cet atelier n'est repris que sur les plans cadastraux. Il date de 1908. Aucun plan ni cahier de charge n'ont été trouvés. Mais il est sur les premières photos de l'arrière du site. De la même typologie que le reste du site et sans doute de même facture (soubassement en pierre, murs de briques, toitures en ardoises...). Une voie de chemin de fer longe l'arrière de cet atelier.

Cet atelier appelé alors « Atelier d'électromécanique » a été modernisé en 1957, un pont roulant, une fosse d'entretien ont été ajoutés. Le long du talus, vers le château d'eau, se trouvaient

des ateliers d'entretien du matériel et des locomotives à vapeur. Sans doute après la démolition de ces ateliers l'atelier électromécanique a-t-il servi pour les tractions diesel qui avait remplacé les vapeurs et étaient en permanence sur le site.

Actuellement du matériel dépareillé est stocké dans le grand local central, le reste est inaccessible. Deux emplacements de garage pour véhicule sont existants.

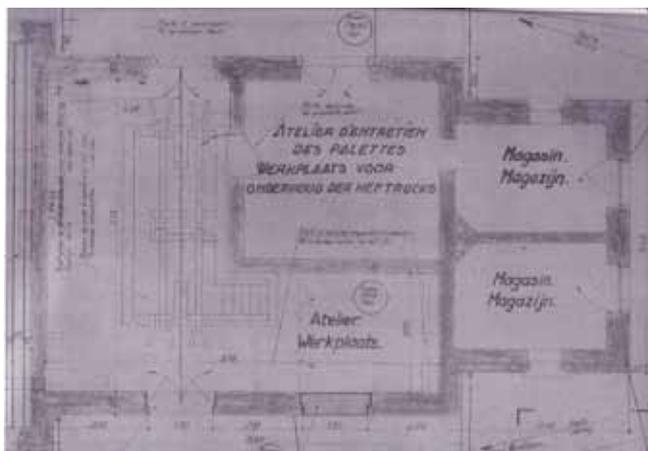
Ce bâtiment peut également revenir à sa fonction d'origine c'est-à-dire le garage et l'entretien du matériel d'entretien des parcs, voiries intérieures au site, pièces d'eau.



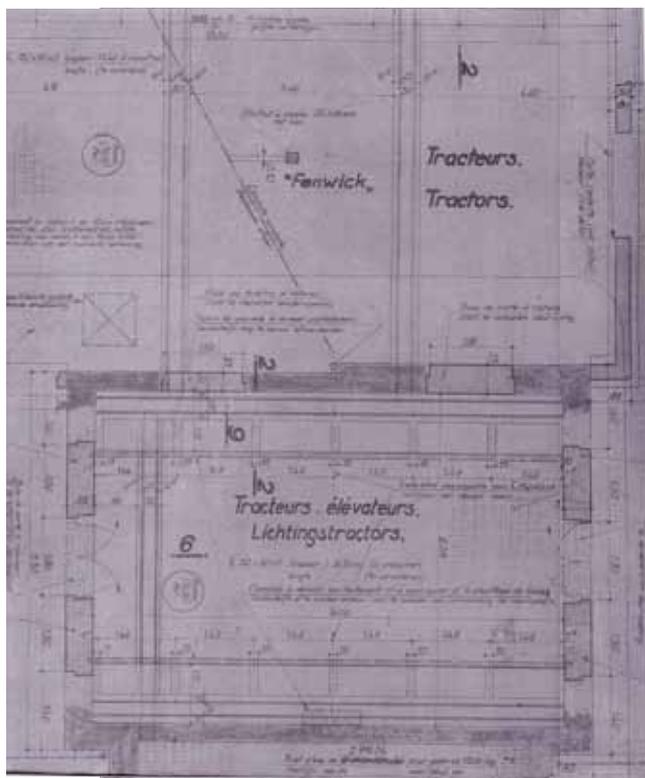
Vue actuelle de l'atelier, 2010.



Vue par l'arrière de l'atelier principal, 2010.



Plans des modifications apportées en 1957.



CABINE DE SIGNALISATION - AIGUILLAGE

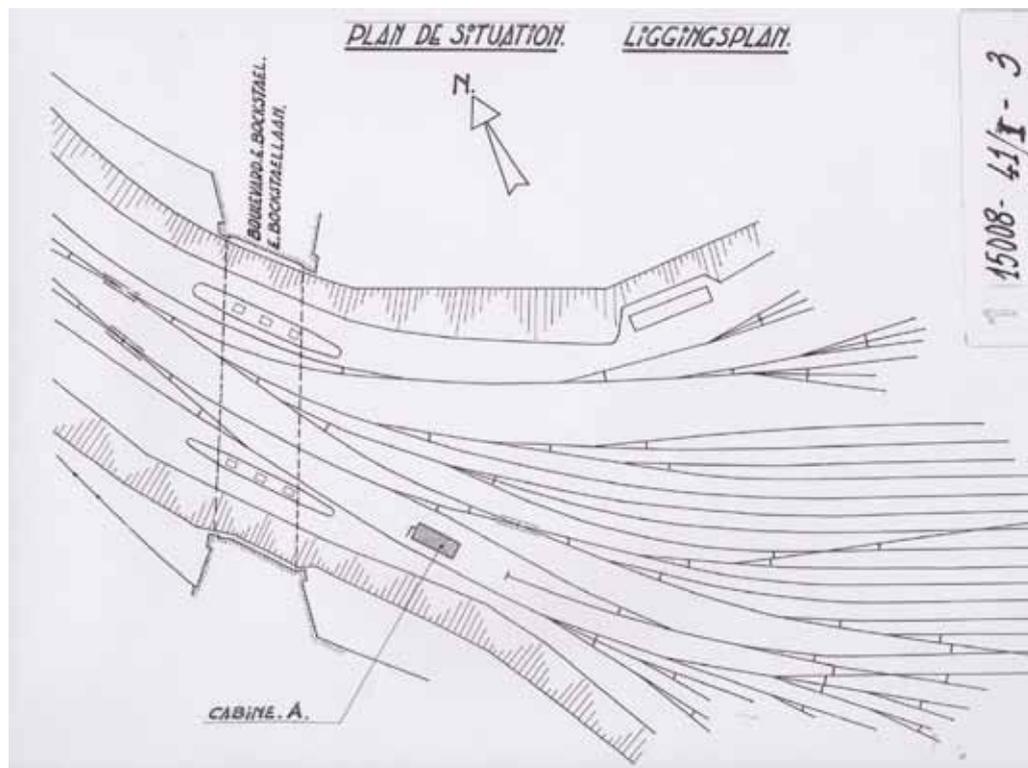
Il y en avait deux sur le site, la principale, la A, est à l'entrée du site vers le pont, la seconde était à la sortie vers le port, devant le pont-tournant. La seconde a été rasée il y a moins de quatre ans et le pont-tournant démenagé, sauf son éclairage toujours en place et porteur d'autres projecteurs.

La cabine vers le pont a été construite ou reconstruite en 1955-56 (photos 51-52). Les plans d'archives indiquent la fonction de surveillance et maîtrise des aiguillages à l'étage, du sanitaire et des services des cables dans la partie du rez-de-chaussée.

Une cuve à mazout a été ajoutée en 1972. Une cabine semble avoir existé au début de l'exploitation. Sans doute toutes les opérations d'aiguillage se faisaient avec des aiguilleurs à demeure, s'avertissant avec des cornets de trompe spéciaux.

Cette cabine a été incendiée il y a quelques années et se trouve très dégradée aujourd'hui, sauf la structure maçonnée.

Sa localisation et sa fonction parfaitement visibles sur les photos, en font un observatoire idéal pour le contrôle du réseau ferré ou pour un usage contemporain de surveillance.



Localisation sur le faisceau de voies, 1955, archives SNCB à T&T.



Cabine vue depuis le pont monumental vers le site ferré. Munioz 09/97, fonds La Fonderie.



Cabine d'aiguillage vers le pont monumental, avec un wagon, 1955, archives SNCB à T&T.



Faisceaux de voies et rails depuis le pont monumental. Munoz 09/97, fonds La Fonderie.



Voies vers la cabine et le pont. Munoz 09/97, fonds La Fonderie.



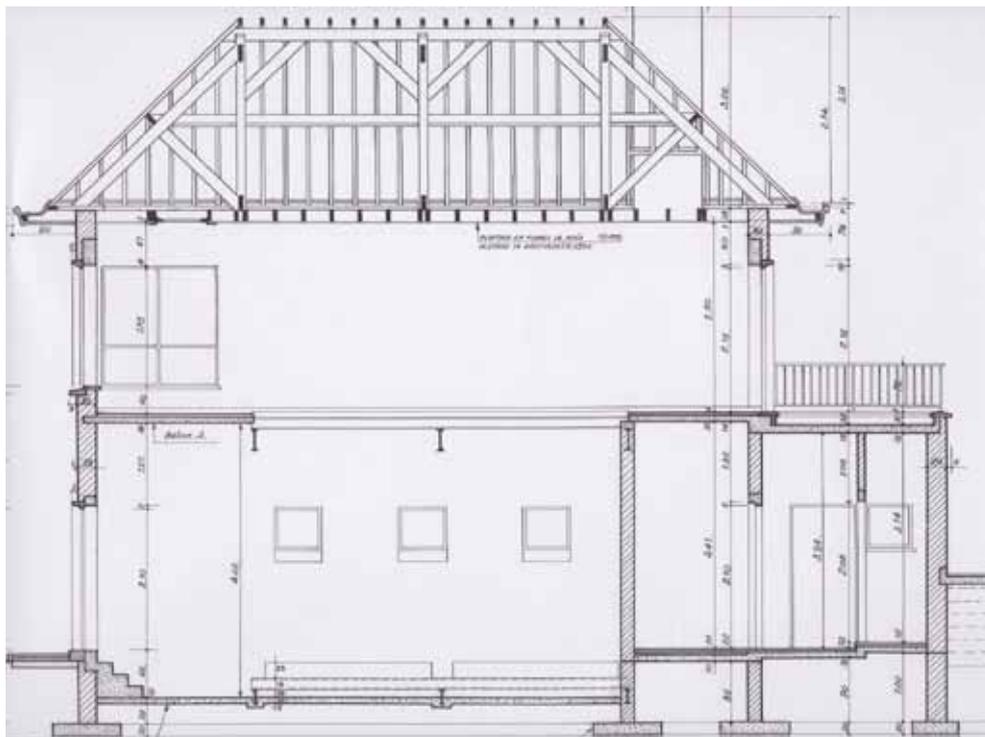
Aiguillages vers le pont et la cabine. Chapel 11/97, fonds La Fonderie.



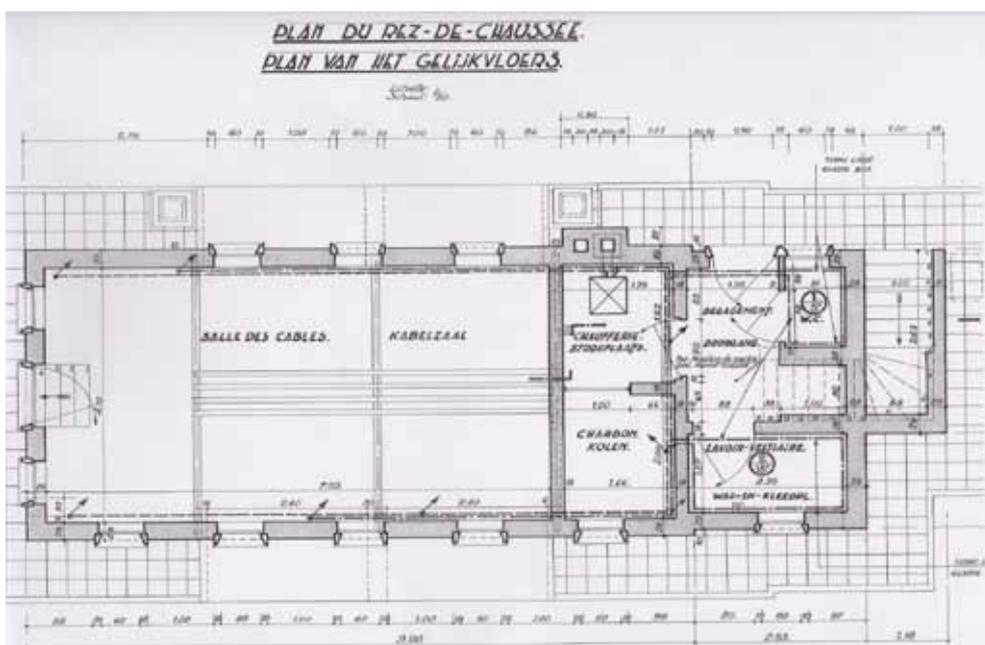
Arrivée d'une motrice diesel sur le site. Munoz 03/93, fonds La Fonderie.



Plan de la façade, 1955, archives SNCB à T&T.



Coupe, 1955, archives SNCB à T&T.



Plan du rez-de-chaussée, 1955, archives SNCB à T&T.

Vue actuelle depuis le pont monumental de la cabine incendiée, 2010.



Façade actuelle depuis le site, 2010.





Zoom vue actuel depuis le site - à droite l'escalier extérieur d'accès, 2010.



Vue actuelle de l'étage en entrant par l'escalier, 2010.



Vue actuelle du pupitre d'aiguillagen vers l'escalie d'entrée, 2010.

Vue actuelle de l'intérieur de la salle des cables - à gauche les sanitaires, 2010.



Vue vers site depuis l'intérieur de la cabine d'aiguillage, 2010.



Vue vers le le site et les halles de la gare, 2010.



LE PAVILLON DU VÉRIFICATEUR

Ce petit bâtiment figure sur le plan cadastral comme ayant été construit en 1908, en même temps que l'Atelier des tracteurs et la chapelle. Il figure comme tous les autres, sur les photos des années 1910, juste après l'ouverture du site à l'exploitation. Sa qualité est aussi exceptionnelle que les autres immeubles d'origine, avec les mêmes références architecturales, avec chauffage et sanitaires.

Sa fonction est essentielle à la raison même de l'implantation du site douanier (percevoir les taxes et accises) : il faut contrôler chaque wagon. Une seule voie passe devant cet édifice. Implanté aujourd'hui au cœur du site vidé de sa fonction douanière, il peut sembler « de trop ». Essentiel à la compréhension du fonctionnement du site, il peut retrouver une fonction de même nature qu'à l'origine : une présence de proximité de l'autorité. Qu'un plan commenté du site d'origine soit apposé sur une face aveugle situera ce site dans son histoire.



Pavillon entre grilles et voies ferrées. Chapel 11/97, fonds La Fonderie.



Vue depuis la Chapelle, 2010.



Vue depuis la gare maritime, 2010.



Vue depuis la cabine d'aiguillage, 2010.



Vue intérieure vers l'avenue du Port, 2010.



Vue dans le site actuel, vers la halle aux poissons, 2010.

CABINE DE HAUTE TENSION ET CHÂTEAU D'EAU

Implanté à l'autre extrémité du site, ils sont un excellent exemple d'une architecture rationaliste. Le château d'eau, flanquant la cabine de haute tension, servait à l'approvisionnement en eau des locomotives à vapeur et du site de Tour & Taxis.

Le Château d'eau est constitué d'une tour octogonale en maçonnerie de brique, rythmée de bandeaux de pierre, édifée sur un soubassement en pierre bleue. La partie supérieure est constituée d'un tambour octogonal en fer avec ouvertures garnies d'abat-vent comme un clocher ! Elle porte un réservoir constitué de plaques métalliques rivetées à chaud. Des poutrelles en fer, recourbées en coup de fouet, portent le réservoir couvert d'un dôme en cuivre ou bronze, avec paratonnerre. Le réservoir est percé. La tour, percée de petites baies en meurtrières, abrite un escalier à vis de fonte de fer.

La Centrale électrique, en fait une cabine de haute tension, est un bâtiment rectangulaire d'un seul niveau sous toiture à deux versants en zinc. La façade pignon se caractérise par l'arc en anse de panier qui prend toute la largeur du bâtiment et dans lequel s'inscrivent, à l'étage, 9 travées de baies étroites et arquées soulignées par un seuil continu. L'entrée, avec imposte vitrée, a été aménagée dans l'axe de la composition. Elle est encadrée, de part et d'autre, de trois baies placées en série. Le sommet du pignon est surmonté d'un édicule à fronton décoratif avec pierre de faitage. Une crête en fer forgé orne le faite de la toiture.

La cabine HT gère aujourd'hui encore le réseau de la SNCB en région bruxelloise, du Nord au Midi. Parfaitement entretenue pour cette fonction, elle ne serait pas déménagée avant plusieurs années.

La Centrale électrique figure sur les mêmes plans cadastraux de 1909. Le Château d'eau qui la flanque a été édifé en 1938, en même temps qu'un autre château d'eau rue Tielemans, toujours avec la même qualité et dans le même style. Dans les archives figurent un bâtiment très semblable et d'aussi grande qualité, destiné au traitement des huiles. Nous ignorons sa localisation historique.

Cet équipement complexe témoigne aussi d'un phénomène exceptionnel et unique à Bruxelles puisqu'il était destiné à rendre le site de Tour & Taxis indépendant du point de vue de son alimentation en eau et énergie.

Le soin apporté aux ouvrages en ferronnerie et aux constructions en pierre, est un véritable hommage rendu aux éléments énergétiques indispensables au fonctionnement d'un site industriel.

Ces équipements complexes témoignent d'un phénomène exceptionnel et unique à Bruxelles. Il était destiné à rendre le site de Tour & Taxis autonome du point de vue de son alimentation en eau et en énergie. On ne sait pas encore d'où vient l'eau.

C'est aussi un des rares témoignages du culte à la fée « électricité » qui révolutionnait à l'époque les usages domestiques et industriels. Salle et château d'eau ne sont pas sans rappeler un temple ou église à clocher.

La localisation de ce « château » le long de la future rue traversant le site, sa qualité architecturale et son décor intérieur (lambris en plafond, soubassements en pierre à l'intérieur...) pourra parfaitement retrouver une fonction du type salle de conférence ou de spectacle. On ne peut morceler l'espace intérieur par quelque fonction, sans dénaturer le décor. Cet immeuble est tellement emblématique et « urbain ». Surtout qu'il est unique et qu'un immense château de même facture, construit à proximité, a été rasé.

Château d'eau et cabine de haute tension avec les voies ferrées et les wagons. Munoz 03/93, fonds La Fonderie.





Vue actuelle du château d'eau et cabine de haute tension, 2004.



Vue latérales avec voies vers les dépôts Byrrh, entrée visible.
Munoz 03/93, fonds La Fonderie.



Vue actuelle des façades, 2010.



Vue latérale actuelle des chateau d'eau et cabine, 2004.



Façade latérale depuis le portique du T.I.R., 2010.



Plan rapproché de la façade, 2008.



Gros plan du chateau d'eau, 2004.



Ouvriers dans l'entrée de la cabine. Munoz 03/93, fonds La Fonderie.



Frise faitière sur la toiture, 2010.



Vue intérieur depuis l'entrée, 2010.



Atelier vers le château d'eau, 2010.



Atelier vers le château d'eau, 2010.



Bureau vers le chateau d'eau, 2010.



Atelier vers le château d'eau, 2010.



Vue intérieur vers le Byrrh, 2010.



Balustre et escalier d'accès, actuels, 2010.



Soubassement intérieur, 2010.



Console en pierre bleue pour une des fermes, 2010.



Axiale du plafond lambrisé. Munoz 03/93, fonds la Fonderie.



Intérieur vue vers la façade avant. Munoz 03/93, fonds la Fonderie.



Plafond lambrisé et ferme rivetée, 2010.



Intérieur de la partie sécurisée : la cabine de haute tension. Munoz 03/93, fonds la Fonderie.



Même cabine actuelle, 2010.



Vue de la façade depuis l'intérieur, 2010.



Escalier hélicoïdal dans la tour du château d'eau.
Munoz 03/93, fonds la Fonderie.



Escalier d'accès et balustre.
Munoz 03/93, fonds la Fonderie.

PONT TOURNANT

C'est un des trois qui resteraient encore en Belgique. Il a été coupé et transporté en morceaux sur le site, avec les grilles conservées. Ce pont est cité pour mémoire, et parce que rien n'empêche qu'il soit réimplanté comme symbole de l'activité. Ce pont tournant avait comme fonction de retourner les locomotives pour qu'elles se positionnent en avant ou en arrière d'un convoi. Il était implanté pour amener aussi les trains à traverser l'avenue du Port et faire le tour des bassins Vergote et Béco, là où aujourd'hui une lampe existe toujours sur un mat, jadis devant le pont tournant. Une réimplantation peut constituer une attraction de plus.

Des morceaux du pont tournant sont déposés près de l'endroit où sont déjà les grilles et socles. Mais le reconstituer sera sans doute difficile, le découpage a été fait en dépit du bon sens et de toute logique. Le réinstaller aurait été intéressant pour garder un témoignage de plus sur le site.



Photo Tonio Munoz-
La Fonderie, 1996.

L'ANCIEN PALAIS DE VINS ET SPIRITUEUX BYRRH, RUE DIEUDONNÉ LEFÈVRE

Les frères VIOLET fondent leur entreprise de distillerie et apéritif à Thuir en Pyrénées orientales. Son caractère exceptionnel tient notamment à l'appareil rustique des façades extérieures construites sur le modèle de celles érigées dans les Pyrénées orientales durant l'entre deux guerres. C'est dans cette région, et plus précisément à Thuir, que se trouvait le siège principal de la Maison Violet, connue pour la préparation des vins apéritifs BYRRH à base de quinquina.

Dans les années 1930, l'apéritif a un tel succès et l'entreprise une telle capacité de production et de promotion que la firme implante des succursales dans toute la France mais aussi Bruxelles, Londres, Buenos Aires et Montréal.

Si la succursale de Bruxelles s'implante en périphérie du site de Tour & Taxis, c'est évidemment parce que ses vins importés doivent être dédouanés et donc passer sous le contrôle des douanes du site. Une voie de chemin de fer est ajoutée pour que les wagons amènent les foudres de vins et spiritueux directement dans l'usine. Des tireuses mettent alors en bouteilles.

La construction, incluant les impératifs fixés par le producteur, est réalisée par l'architecte français Anatole LAQUERRIÈRE. Celui-ci avait réalisé l'usine de Charenton-le-Pont, la seule qui existe toujours et est classée. Le site de Laeken est clairement un site sur le modèle des caves à vins du Sud-Ouest (voir le descriptif de l'arrêté de classement en annexe). Le classement par le Gouvernement bruxellois est intervenu le 22 juin 1997 pour façades, toitures, cage d'escalier de l'aile du directeur, charpentes vitrées des espaces intérieurs.

L'immeuble a peu changé. Il présente encore des caractéristiques essentielles à sa fonction de conservation de spiritueux (lumière contrôlée dans les caves de gardes, dalles de béton recouvertes de mâchefer pour régler l'hygrométrie et atténuer les changements thermiques. D'ingénieux dispositifs de marchepieds permettent de circuler sur les toits. Lors de la cessation des activités en 1984, le site a été repris par Belgacom et un traiteur a essayé d'utiliser les lieux avant de le revendre au CPAS de Bruxelles en mai 2008. Celui-ci y prépare l'implantation d'un centre d'entreprises.



Façade des anciens établissements BYRRH, rue Dieudonné Lefèbre.



L'autre façade des anciens établissements BYRRH, rue Dieudonné Lefèbre.



Originalité des marches sur versants des toitures.

Vue des toits vers les bureaux avec la cheminée, vers la rue.



Carte postale présentant de la halle principale en activité.
Fonds DEXIA- Direction des Monuments et sites - Académie Royale de Belgique.



Axiale de la même halle aujourd'hui

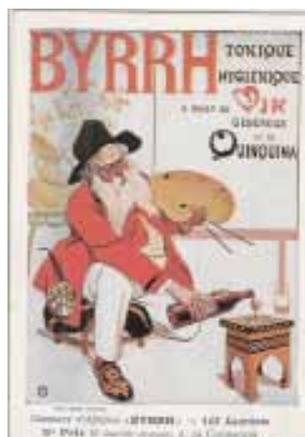


Entre les piliers non alignés, la courbe de la voie de chemin de fer vers les dalles de verre fermant aujourd'hui l'accès du train.



Carte postale des Tireuses et mise en bouteilles.
Fonds DEXIA- Direction des Monuments et sites - Académie Royale de Belgique.

Pub encore actuelle pour la marque BYRRH, rue Waelhem à Schaerbeek.
Carton publicitaire pour le produit.



LES ANCIENS BUREAUX ET ATELIERS DE LA FIRME ACKERMANS, BINJE & ACKERMANS ET MPRO, 28 AVENUE DU PORT

La firme Victor et Georges ACKERMANS est fondée en 1825 et implantée à l'Allée Verte avant l'existence du nouveau port. Avec d'autres, comme l'armateur SMET, elle travaillait sur le quai de Willebroeck qui entrainait dans le Port à l'intérieur du Pentagone. Elle déménage au quai des matériaux avec l'ouverture du nouveau port maritime. La Société du Canal et des Installations maritimes restait et est toujours propriétaire du «fond», du terrain et concède des espaces. Elle mettait à disposition pas mal de grues électriques et dans le cas d'Ackermans construit son premier dépôt que la firme agrandira en 1923. ACKERMANS était très connue pour les carrelages et briques de verre.

La firme BINJE est fondée en 1903 et s'est associée à la maison WEEMAES dès le début du XIXe. Ils étaient implantés en 1930 au Quai du Hainaut, au coin de la rue des Mariniers à Molenbeek. Les propriétaires habitaient à coté. Ils étaient marchands de matériaux de construction et spécialistes en briques de parement (briques de Silésie), ciments spéciaux et carrelages. La firme BINJE avait déjà des magasins à la gare d'Etterbeek Ixelles (XL carrelages) et à Laeken, à l'Avenue Jean Dubrucq (gare de l'Ouest).

Weemaes était actionnaire. Monsieur le Comte Weemaes était secrétaire du Roi Léopold III.

Ils disposaient de deux portiques de déchargement pour décharger les péniches. Ces portiques ont été sauvés et maintenus en place. (photo)

Déjà en 1963, la firme Francis SCHOONJANS, transporteur, conclut un accord pour les livraisons avec la firme BINJE & WEEMAES et assure aussi le service commercial. Emile DE BEYS est employé responsable des services financiers. Les deux amis rachètent la firme en 1979.

Ancien Magasin Ackermans depuis le Canal.



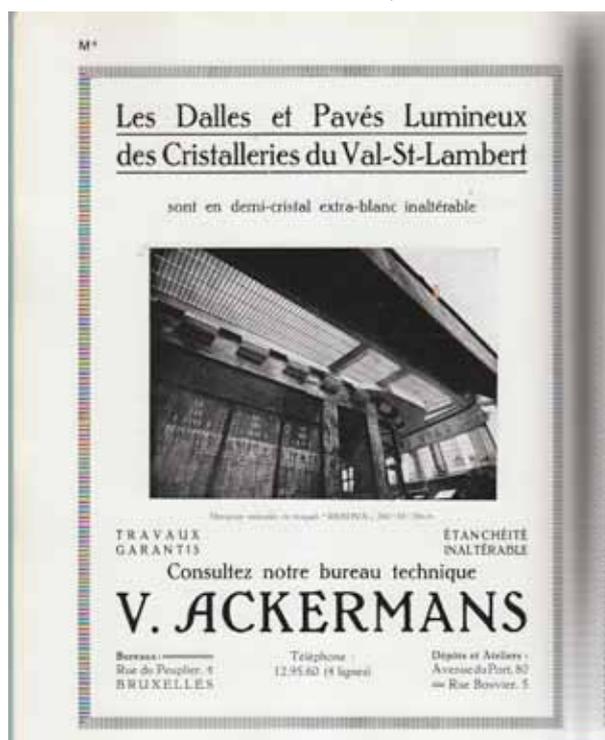
Sur le même quai des Matériaux la firme VAN MEULKEBROECK, marchand de matériaux de construction, fait faillite en 1970 ainsi que sa voisine marchande de sable SEGERS à la fin de la même année. Le «Maritime» comme on disait alors, à savoir la Société du Canal et des Installations maritimes était et est toujours propriétaire du sol. Les concessionnaires peuvent construire, le bâti leur appartient alors.

Vers 1980, le «Maritime» a construit les immeubles des firmes pour toitures LEYPAERT et BAILLY déjà présentes sur ce quai depuis le début du Port. La firme RAG/RONDIA est devenue propriétaire de ces biens. L'administrateur-délégué était déjà administrateur chez ACKERMANS.

C'est en 1995 que Francis SCHOONJANS reprend ACKERMANS et donc toutes ses installations du Quai des Matériaux. Il construit son propre magasin, au n°25, toujours actif sous le nom de MPRO. Monsieur De Beys quitte la firme. La firme reprend le nom BINJE & ACKERMANS plus connue, et quitte le Quai du Hainaut en 1999 tout en revendant la firme à un groupe anglo-français qui revend à son tour quelques années plus tard à MPRO, filiale de St Gobain. Cette dernière firme renoue avec le transport fluvial en s'approvisionnant par péniche pour certains matériaux.

Donc aujourd'hui la firme R.A.G. est connue comme propriétaire des constructions qu'elle loue à MPRO, devenu le gestionnaire de toutes les entreprises du Quai des Matériaux. Les immeubles sont récents et très bien entretenus. Il faudra relocaliser ce type d'activités en maintenant la proximité de services. Elle n'a rien reçu comme information sauf par la presse, de projet de piscine ou de parc.

Publicité ACKERMANS + CRISTALLERIE dans le répertoire du bâtiment de 1936.





Ancien Ackermans sur l'avenue du port.



Façade du côté du quai des matériaux.



Carte postale Ackermans à l'allée verte-bassin Gobert, devant la Ferme des boues toujours existante.

Intérieur de ces locaux restaurés et occupés par le Centre d'Animation en Langues.

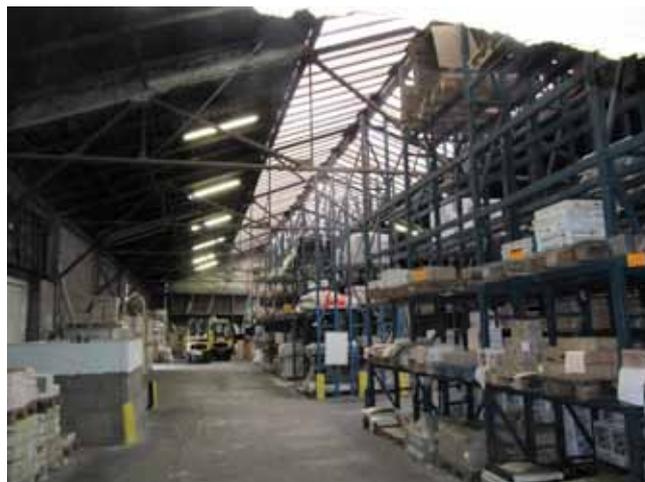


Local du personnel.





Hangar prolongeant ces magasins.



Intérieur de ce hangar.



Magasins vu depuis le quai des Péniches en face.



Bureau et magasin Binje & Ackermans au 25.



Extérieur des nouveaux magasins MPRO3 sur le quai des Matériaux vers la place des Armateurs.



Ce magasin vu dans la perspective de la rue Picard, là où viendrait la passerelle.

LES BUREAUX ET MAGASINS THOMÉ ARCHIVES ET GHÉMAR IMPORT-EXPORT, POUR PARTIE ACTUELLEMENT CEREG, 53 AV. DU PORT

Au cadastre et dans les Annuaire de commerce et de l'industrie de l'année 1931 cet immeuble du 53 Avenue du Port a été celui des anciens établissements des frères THOMÉ, actif jusqu'en 1960 dans la destruction d'archives. Le bien est revendu à Louis GHÉMAR en 1963. Ce dernier apporte pas mal de modifications jusqu'en 1969.

La firme Louis GHÉMAR, (à ne pas confondre avec Louis Ghémar le peintre), a installé Quai aux Foins, face à l'entrepôt sous douane devenu le KVS, un service fluvial entre Bruxelles et Anvers. Elle déménage avec la délocalisation du Port hors Pentagone et le comblement des bassins par la Ville en 1910. Elle occupe alors une grande surface sur ces quais des matériaux. Elle se développe très notablement dans l'affrètement, l'entrepôt, le courtage en transports maritimes. Elle dessert une ligne régulière vers Hambourg. Elle se fait une réputation dans le transport par bateaux de marchandises fragiles (verres, porcelaines ...). Elle aura des succursales surtout dans l'est du pays.

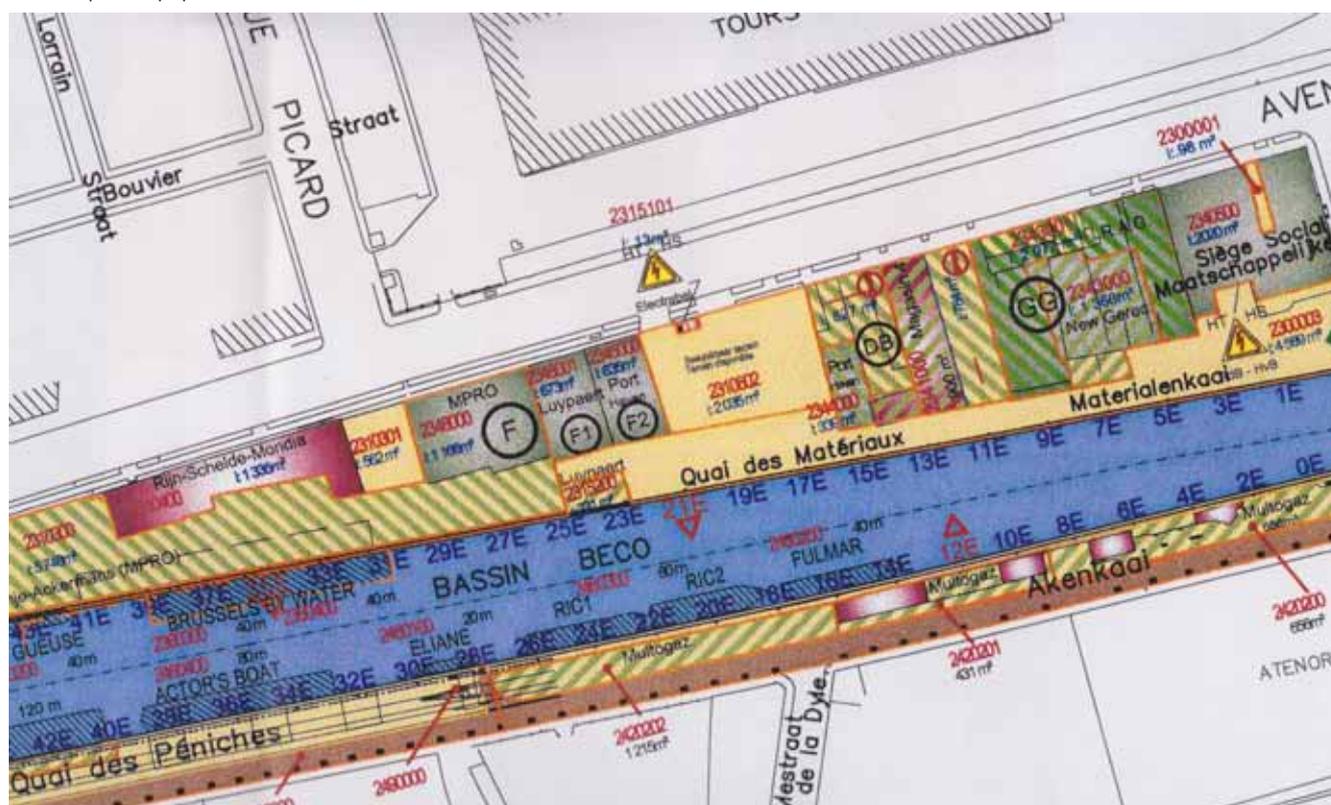
La firme aurait été reprise en décembre 1999 par le « Koninklijke Frans Maas Groep ». Groupe lui-même repris par une firme danoise très importante la « DSV Global Transport and Logistics ».

GHÉMAR aurait eu des bureaux dans des immeubles encore existants sur l'Avenue du Port. L'immeuble est traversant l'îlot qui débouche au Quai des Matériaux. La partie sur le quai est actuellement louée par la firme New GEREG, spécialisée dans la destruction des archives confidentielles. Cette firme compte se délocaliser à Anderlecht avant fin 2012.

L'immeuble est aujourd'hui propriété de la Société du Port. Il est assez curieux. Deux façades quasi identiques se dressent Avenue du Port et Quai des Matériaux. L'un abrite les bureaux, avec de superbes cheminées de pierre, et un escalier en granito. L'autre est de « service », il donne accès à la partie centrale couverte d'une toiture à deux versants, et à deux petits appartements qui ont été récemment encore utilisés, par un superbe escalier en colimaçon sur poteau central d'un seul tenant en bois. La partie centrale présente une dalle de béton au rez-de-chaussée et est utilisée en partie par New GEREG pour ses activités industrielles. Le reste est inaccessible à ce jour. L'étage par contre présente de grandes surfaces et a été cloisonné récemment. Un bar y est installé! les immeubles mitoyens n'ont pas beaucoup d'intérêt en terme de patrimoine.

Ce complexe est d'un intérêt certain dans le cadre de quelque réaffectation que ce soit, avec sa partie prestige Avenue du Port et sa partie service donnant sur le quai. Même les toitures et les charpentes renforcées semblent en bon état.

Extrait du plan des propriétés de la Société du PORT.



ARCHES ET FLÈCHES.
(Voir *Bibliothèque et Jeux.*)

ARDOISES À COUVRIR
(Frs et métr.)

ACKERMANS V., rue de Poupier, 2 et 4, quai au Bois à Bréler, 23 (☎ 12.48.11 et 12.80.13), ardoises françaises et du pays; *dépôts* - avenue du Port, 80 et quai des Matériaux, 5; *usines à pierre*: quai des Dalmes, 200.
Ardoisiers Belges, ch. de Wavre, 175. ☎ 844.69.

Ardoisiers de Corment, chaussée de Wavre, 177. ☎ 12.44.67 (voir ann. ci-dessus).

BAILLY C. & O., succ. de Fontaine (Vve), grande spécialité d'ardoises de tous modèles, crochets en cuivre et en galvanisé de tous genres *Bureaux et Magasins*: quai des Matériaux, 3. ☎ 26.76.59.

Hélène L., ch. de Wavre, 175-177. ☎ 12.44.67.

Binje et Weemaes, q. du Halnaut, 9 à 17; (☎ 26.82.84), *usines* - maison: av. des Nations, 86-88-90, Ixelles (near Kierberg) ☎ 48.05.09, av. Jean Debruyn, 225. ☎ 26.16.33. (Gare Bruxelles Nord-Ouest).

Claudine K. (*imp.-exp.*), rue de Lombard, 72. ☎ 11.19.70.

De Decker P., ch. de Hollaert, 22.
Pilat F., (agent), r. Piers, 41.

ARDOISES À ÉCRIRE.

Devet Gérard, (technicien, conseil, fabricant), r. de Neuhuisel, 26 (ch. de Charleroi). ☎ 27.35.59.
Eversart Vve (*facture*), rue des Poulons 10-11.

FRANKFORT J., (ardoises en pierre et carton) rue Montagne aux Herbes Potagères, 27. ☎ 17.02.47 et 15.71.00.

Papeterie « *Éclair* » - demandes notre **ARDOISE INCA-SABLE** en 100g, rue de l'Instruction, 128-132 (Bruxelles-Midi). ☎ 11.05.45.

ARDOISES ARTIFICIELLES

BAILLY C. & O., succ. de Fontaine (Vve), ardoises artificielles, plaques ondules, aloues temple et autres accessoires: *Bureaux et Magasins*, quai des Matériaux, 3. ☎ 26.76.59.

CANTILLANA (*Etablissements*) Soc. en ardoises artificielles et accessoires, rue de France, 29. ☎ 12.23.75 et 12.23.76.

ARGENTEURS SUR GLACES VERDE etc.

BRUYLANTS A., rue Jules Dehalin, 42.
CHARLIER J. (miroiterie), ch. de Wavre, 613. ☎ 33.87.54. (Voir annonce à: Glaces).

Anciens Etablissements THOMÉ Frères
Société anonyme
Téléphone: 26.72.94
Avenue du Port, 53, Bruxelles-Maritime
Achat de rognures en tous genres
Destruction mécanique d'archives et papiers d'affaires
IMPORTATION — EXPORTATION (2873)
SPÉCIALITÉ DE ROGNURES POUR CONFISERIES ET CHOCOLATERIES

ements Généraux d'Impimerie, 11, rue d'Or, FROXE, CS



Le même immeuble vu du quai des matériaux.



Façade de l'immeuble de l'avenue du Port.



Le même immeuble avec ses voisins sans intérêt.



Au 1^{er} étage, dans l'immeuble Thomé de l'avenue du Port :
une cheminée en pierre sculptée.



Escalier colimaçon dans le « Thomé » du quai des matériaux.



Détail central de cette cheminée.



Une des charpentes de la partie centrale du Cereg-Thomé.

LES ENTREPÔTS DE TABAC GOSSET-ST MICHEL, RUE PICARD ET RUE VANDENBOOGAERDE

Nous n'allons pas raconter ici toute l'histoire de la manufacture de Tabac GOSSET, qui fabriqua et vendit la fameuse cigarette Saint Michel.

Un bref historique pourtant :

Tout commence en 1885, année où Félicien GOSSET, natif de Spy, ouvre un atelier-boutique de cigarettes non loin de la Grand-Place, à la Putterie. Il a l'idée de fabriquer des cigarettes préroulées pour le peuple. Jusque-là, ce type de produit était réservé à une élite. Ces cigarettes sont vendues à la pièce et il met sa marque sous le patronage de Saint Michel patron de la Ville. La production explose, il déménage plusieurs fois ses ateliers où la cigarette est faite à la main. En décembre 1927 il se constitue en société et en 1930, il fait construire par les frères Adrien et Yvan BLOMME l'usine de Molenbeek, rue Gabrielle Petit. L'usine s'est constamment modernisée et a subi des modifications nombreuses. Ici on travaille avec des machines au taux de production exponentiel. Mais la concurrence américaine s'impose. En 1989 Reynolds firme américaine de North Carolina, achète la marque à laquelle elle était déjà associée depuis 1980, la délocalise en Allemagne et l'usine de Molenbeek ferme. La SDRB achète, aménage et s'y installe.

Mais pourquoi quasi tous les fabricants bruxellois de cigarettes se sont-ils installés dans ces quartiers (Odon Warland, Laurens, BAT, ...). C'est que le tabac doit être dédouané et des taxes sont à payer. Le tabac passe donc par les contrôles douaniers de Tour & Taxis. Il arrive en wagons plombés.

On aura compris que le dépôt GOSSET de la Rue Picard, portant l'enseigne St Michel a pour fonction de recevoir le tabac étranger en vrac pour le faire dédouaner, le conserver et le répartir pour l'usine de la rue Gabrielle Petit qui est à deux pas de là. Le site de la rue Gabrielle Petit n'est pas conçu pour cela.

La firme Sofinco dont le siège est rue Gabrielle Petit comme l'usine Gosset est déjà propriétaire d'un dépôt rue Vandenboogaerde. Cette partie est construite en 1905. La firme a acquis en juin 1959 le terrain du CPAS de Bruxelles, à savoir le terrain faisant le coin et se développant sur 93m rue Picard, le tout est loué à GOSSET en emphytéose dès janvier 1960.

GOSSET introduit une demande de permis pour construire ce dépôt qui doit répondre aux normes de conservation de tabac (aération permanente et à l'abri de la lumière) et des douanes (un seul accès – fenêtres à grillage et scellées pour empêcher toute fraude). Le projet intègre la première construction de 1905 tout en gardant une cour centrale.

Deux projets sont refusés par manque d'esthétique. Finalement le 29 décembre 1959 la Commune de Molenbeek accorde le permis devant l'effort important d'intégration dans la ville. Les barreaux prévus ont été remplacés par des éléments architectoniques, les treillis métalliques placés à l'intérieur, la façade est en brique comme toute habitation, une ample corniche, une fresque en grès vernissé la décore. « contrairement aux solides barreaux et treillis métalliques... véritables entorses au sens esthétique... cela pouvait s'intégrer dans le mouvement visuel » Cela fait très majestueux, ce qui aurait pu être un banal entrepôt devient une « enseigne urbaine permanente » de grande qualité.

C'est l'architecte Julien DE RIDDER d'Etterbeek qui est l'auteur de ces plans. Il est aussi celui qui dessine la fresque en grès de Guérin. Robert GUERIN, fonde les « Grès GUERIN » en 1918 en reprenant l'atelier de son maître à Bouffloux, région de Châtelet depuis toujours productrice de grès en terre cuite pour la vaisselle, les conduits, la faïence... Il est aussi enseignant aux « Arts décoratifs de la Cambre » à Bruxelles et y invente des procédés nouveaux. Il expose de part le monde et ses œuvres sont acquises par plusieurs musées et même le roi Albert I^{er}. Les grès du Musée d'histoire naturelle sont de son atelier. En 1964 son fils reprend l'atelier pour en faire une grande manufacture, qui fermera pourtant ses portes en 1988.

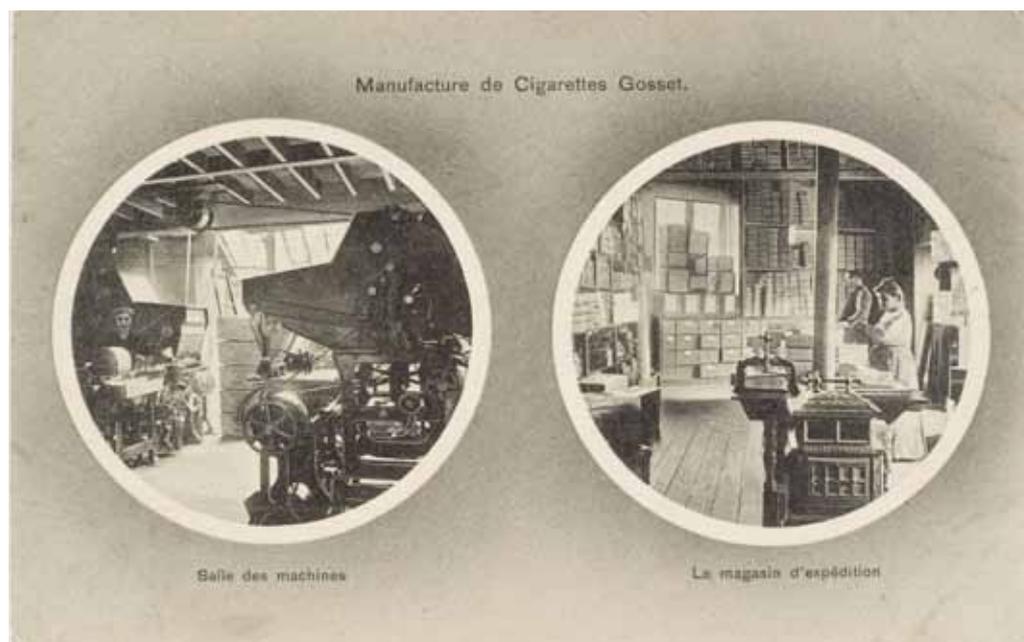
La firme GOSSET a vendu ce bien lors de sa dissolution. Un promoteur vient d'y jeter son dévolu. Il veut y développer un complexe d'apart-hôtels, de magasins et d'appartements haut de gamme. Les immenses plateaux sans lumière naturelle, seront coupés par une « brèche » en son centre pour y faire rentrer la lumière. Les façades ne seront en rien altérées et garderont leurs claustras et l'immense œuvre d'art. Une entrée sera réalisée sous la fresque de grès. La rue étant en pente, cette partie de la rue Vandenboogaerde serait dévolue au parking, mais cela doit encore être précisé, des commerces pourraient s'y installer. Le premier bâtiment en intérieur d'ilot, le plus ancien du site, datant donc de 1905 serait adapté en appartements avec aménagements de terrasses à l'arrière, du côté sud.



Vue du dépôt St Michel au coin de la rue Picard et de la rue Van den Bogaerde.



Façade du dépôt sur la rue Picard.



Carte postale de deux vues des ateliers et ouvrières dans la manufacture. Fonds DEXIA- Direction des Monuments et sites - Académie Royale de Belgique.



Extrait du registre cadastrale pour la construction du premier dépôt en 1905.



Le dépôt de 1905.



Vue d'un plateau type du dépôt à tabac, vers la rue Picard.



La partie centrale de la façade, avec la grande céramique St Michel.



Signature de l'architecte De RIDDER au coin inférieur gauche.



Indication « GRES GUERIN 1961 » au coin inférieur droit.

LOGEMENTS SOCIAUX DU LAEKENVELD

Nous sommes dans le contexte de l'après-guerre 1914-1918. Les sociétés locales voulant offrir du logement aux plus pauvres, s'étaient mises dans un déficit abyssal que la Société Nationale des Habitations à Bon Marché (SNHBM) devait combler. Il fallait réagir. La Société Nationale commence par accorder des primes aux gens à revenu modeste qui veulent acquérir «à bon marché» sur le marché privé mais aussi dans le cas où des sociétés locales construisaient pour vendre et ainsi récupérer des fonds. Il existe en région bruxelloise plusieurs constructions réalisées à cette époque dans cette optique.

Faute de terrains à un prix abordable les autorités décident de privilégier des logements « multiples » auxquels la classe ouvrière n'était pas du tout coutumière. L'hygiénisme et le contrôle des bénéficiaires devenaient des critères de choix. Ce n'est donc pas le succès dès le départ, mais faute de mieux...

Par ailleurs le développement du site de Tour & Taxis imposait la disposition de terrains pour l'industrie, particulièrement pour le conditionnement des produits dédouanés (tabac, alcools, bières

étrangères, café, cacao...). La commune parvient à obtenir des terrains pour loger les ouvriers car la majorité libérale voulait écarter quelque peu cette population du centre congestionné de la commune. Les impératifs de la SNHBM étaient de construire le maximum de logements, de lutter contre la spéculation mais au prix le moins élevé possible.

La Commune de Molenbeek met à disposition de la société locale des terrains, encourageant ainsi le développement du quartier de la Rue de l'Escaut. Les architectes choisis en concours devaient être associés à des entrepreneurs pour démontrer le faible coût de leurs projets. Par volonté de réduction de ce coût, la SNHBM impose trois étages pour rentabiliser les investissements et l'utilisation de matériaux « neufs et expérimentaux ». On écarte la brique et la pierre pour un essai de ciments agglomérés donnant l'aspect de la pierre blanche. La Commune exige pourtant une qualité de construction. L'impératif de base était « au moindre coût ». Toute une polémique s'installa parce que l'amortissement des investissements imposa malgré tout de choisir des locataires capables de payer et donc ce n'est pas les moins qualifiés ni les plus pauvres qui furent les premiers bénéficiaires!

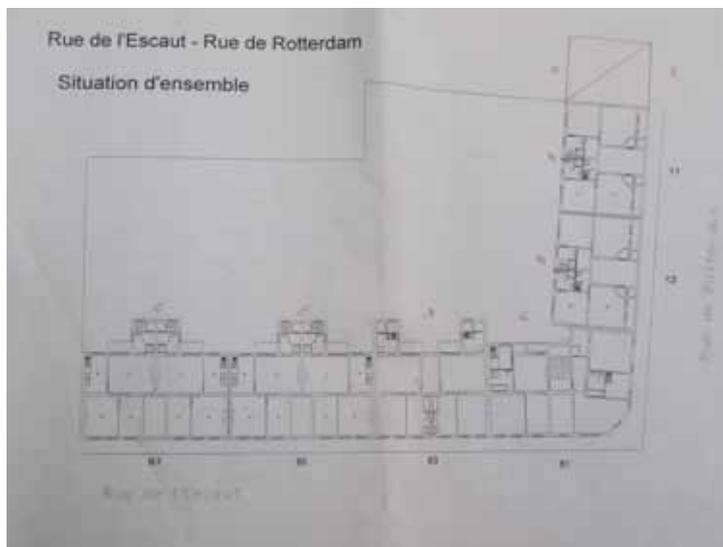
Les constructions d'Eugène Diongre rue de l'Escaut.



Les constructions d'Eugène Diongre rue de Rotterdam.



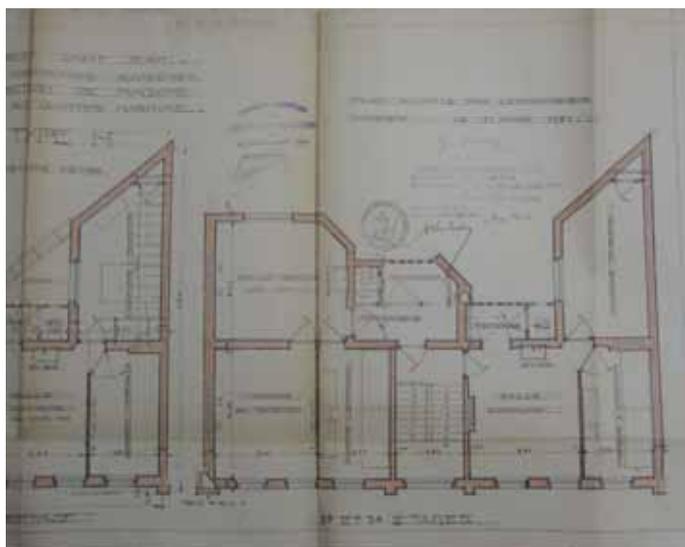
Un niveau type de la construction Diongre reprenant le coin de rue.



LOGEMENTS SOCIAUX DIONGRE RUE DE ROTTERDAM ET DE L'ESCAUT

La « Société anonyme pour les habitations ouvrières » choisit en décembre 1921, par concours, l'architecte Eugène DIONGRE pour réaliser sur le coin de la Rue de Rotterdam et de la Rue de l'Escaut une série de « blocs comportant quatre logements pour ménages avec enfants des deux sexes et quatre logements pour enfants du même sexe ». Ces logements offrent une chambre pour les parents, une pour les enfants, une salle commune où se trouve le point d'eau. Le WC est sur le palier dans l'anti-chambre donnant sur une terrasse. DIONGRE en construira 110 à cet endroit.

Eugène DIONGRE a été particulièrement impliqué dans le logement pour ouvriers. Rappelons des constructions à Laeken, St Gilles, la cité Diongre au Boulevard Mettwie, ou la cité St Lazarre. Chaque logement « multiple », donc à étage, présentait une terrasse, car DIONGRE savait combien l'air et donc l'ouverture sur l'extérieur était important quand on sort d'avoir habité des impasses. Chaque entrée présente un motif, souvent par série (des oiseaux, des outils...) plus facile à voir qu'un chiffre! Ces logements ont été améliorés plus tard par l'ajout d'une pièce d'eau qui occupe l'espace de la terrasse.



Appartements types de la construction Diongre.



Construction de Armand De Saulnier depuis la placette du Laekenveld.

LOGEMENTS SOCIAUX DE SAULNIER RUE DU LAEKENVELD

La « société anonyme pour les habitations ouvrières » choisit en 1921 par concours l'architecte Armand DE SAULNIER pour réaliser un ensemble de 64 logements « multiples » Rue de Laekenveld. Une seconde tranche suivra rapidement en 1922. Chaque logement présente autour de la cage d'escalier, commune à tous les étages, quatre pièces dont les deux arrières donnent sur une véranda qui elle dispose d'une laverie et du WC. Il est composé de deux ou quatre chambres.

L'ajout d'une pièce d'eau est fait seulement en 1992 sans dépailler l'architecture arrière du complexe donnant sur le site de Tour & Taxis.

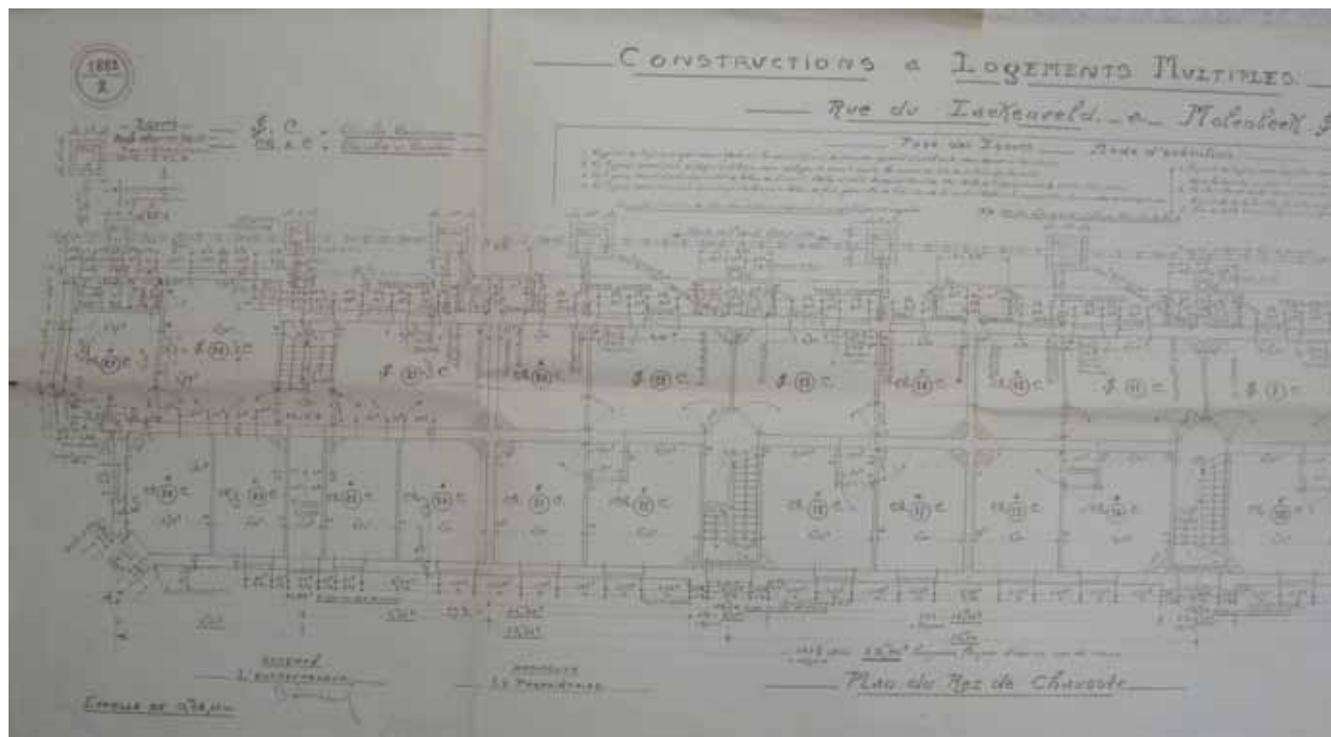
Cet architecte réalisera aussi à Molenbeek-Saint-Jean la Cité DE SAULNIER comprenant 99 logements, remarquable exemple de cité sociale construite avec un budget de crise. Il y utilisera les mêmes matériaux de ciment aggloméré. Cette Cité fait face à la Cité Diongre, près du boulevard Mettwie.



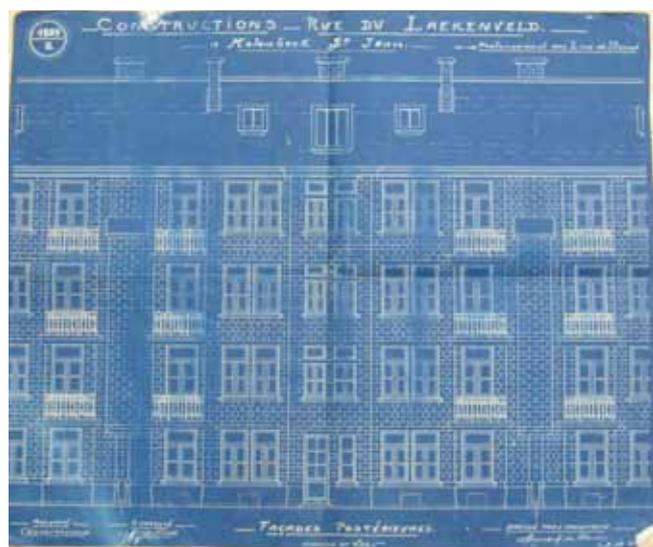
Dessus sculpté de porte signature type de Diongre, rue de l'Escaut.



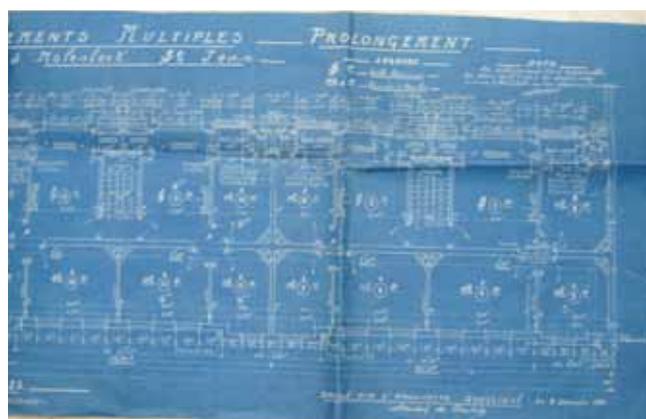
Vue du logement social, rue du Laekenveld vers la placette.



Plan type 2 de la construction De Saulnier.



Plan pour la façade postérieure de la construction De Saulnier.



Un niveau type de la construction De Saulnier.

Vue arrière actuelle, depuis le site de T&T des logements sociaux de Saulnier, avec l'ajout des salles d'eau.



MAISON JAUNE ET « CAFÉ DE LA CLEF ». LOCALISÉE AU COIN DU QUAI DES PÉNICHES ET DE LA RUE DE LA DYLE

C'était son nom en 1931, le seul immeuble qui subsiste aujourd'hui d'un front bâti comprenant des maisons du même type entre des entrepôts et magasins.

Elle est composée de quatre niveaux dont des combles, sur un rez-de-chaussée et des caves. Le WC était sur le palier. Chacun des trois étages présente quatre pièces autonomes, accessibles par un petit couloir. Chaque pièce dispose d'un conduit de cheminée. Les combles mansardés présentent également ces quatre pièces avec conduits de cheminées. Les fenêtres donnant sur le Quai des Péniches ont un balcon. Ce rez-de-chaussée a toujours été un débit de boissons.

L'immeuble a été construit en 1911, au moment de la construction du Bassin de la Jonction devenu depuis Bassin Béco, quand les activités portuaires ont quitté le pentagone pour le Port Maritime. La destination du bien, à partir de la disposition des pièces et de leur accès, est clairement la location de chambres isolées. Le rez-de-chaussée est un bistrot avec encore ses bancs de chènes d'époque, le reste ayant été modifié. Il a du connaître ses heures de gloire avec les dockers, bateliers, agents en douanes et courtiers, ouvriers des marchands de matériaux et de charbons, et autres publics fréquentant les quais. Simenon aurait pu s'y être attabler!



Vue depuis la quai aux matériaux du coin rue de la Dyle et quai des Péniches.

Ce qui est étrange est que le terrain appartenait à un certain « WIELEMANS » qui inscrit le bien dans la société WIELEMANS-CEUPPENS en 1930 avant de le reprendre à son nom propre à nouveau en 1962. C'est donc lui qui a construit l'immeuble.

Il faudra écrire l'histoire et donc la stratégie de cette famille de brasseurs qui contrôlait un nombre incroyable de débits de boissons avec exclusivité d'approvisionnement. Ce cas est la démonstration qu'ils achetaient et construisaient aussi des bistrots.

Il est actuellement loué à titre précaire par de jeunes artistes et étudiants. Ceux-ci l'entretiennent parfaitement. Un promoteur avait voulu raser le bien pour prolonger ses constructions attenantes. Cela lui a été refusé. Il revient aujourd'hui avec la même demande de démolition.

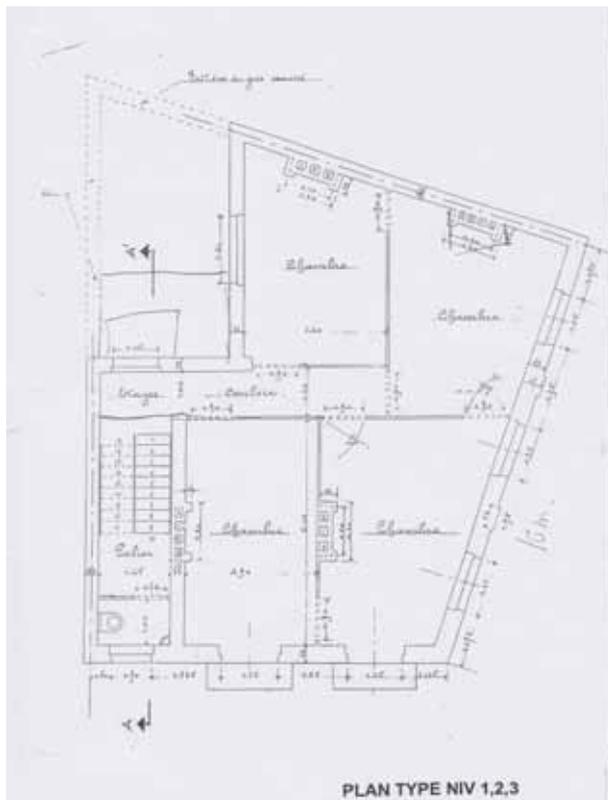
Sa fonction ne devrait pas être changée. Une modernisation s'impose pourtant pour une mise en conformité en termes de sécurité. Certaines cloisons ont déjà été supprimées pour faire des pièces plus grandes. La vue sur le bassin Béco est imprenable. Les chambres pourraient être aménagées pour le même type de public que jadis. Le bistrot du rez-de-chaussée retrouvera facilement sa vocation première de lieu de rencontres des publics fréquentant aujourd'hui et demain ces quartiers.



Escalier et palier intérieurs de la maison jaune.



Plafond d'une pièce du 2d vers rue Dyle.
L'on voit que des cloisons ont été enlevées.

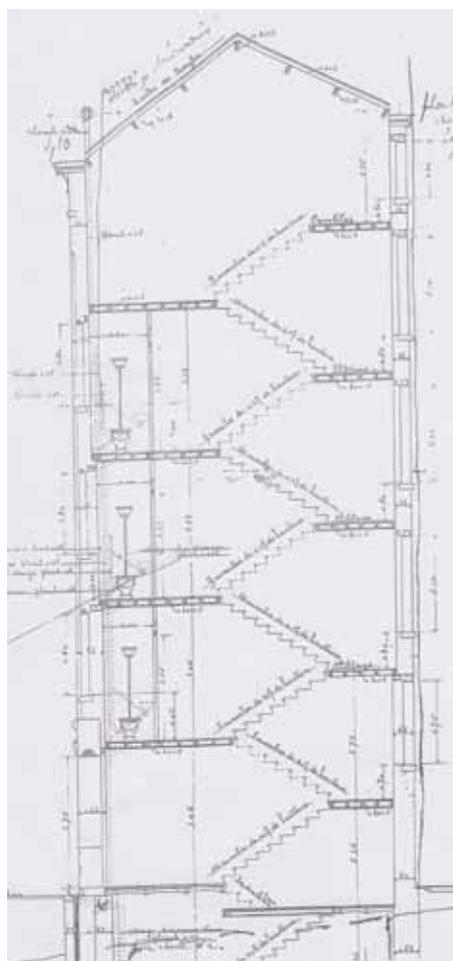


PLAN TYPE NIV 1,2,3

Plan type d'un niveau.



Plan de la façade du quai.



Coupe. On voit bien les wc à chaque palier.

L'ANCIENNE GRUE SMET DE MARQUE TITAN N°15 AU QUAI DES PÉNICHES

Il y avait en 1958, quinze grues au bassin Vergote, une au bassin Béco et un portique face à Ackermans. Les grues roulaient sur des rails fixés au bord des quais. C'est dire l'importance de ce dispositif de levage dans les activités du Port. Elles étaient toutes propriétés de la Société du Canal et des Installations Maritimes qui en assuraient la maintenance et la conduite.

Les grues de l'avant-port étaient propriété du privé. Les deux Armateurs SMET et MEYERS & GERTH avaient leurs grues, des Titan d'Antwerpen, d'autres construites aux Ateliers du Thiriau à La Courrière.

Celle qui a été offerte par l'armateur SMET est une «Titan» de 10T de capacité portante, ayant appartenu à MEYERS & GERTH, société qui a fait faillite. Elle était en activité dans l'avant-port, juste devant la Minoteries CERES. Elle portait le

n° 15. L'entreprise TITAN est anversoise, elle a construit et installé des grues de tous types de part le monde. Elles étaient surtout utilisées sur les chantiers de constructions navales et pour les activités portuaires, là où la puissance et la portée étaient essentielles. C'est grâce au soutien de la Région en 2001, qu'elle a pu être démontée, mise sur barge et transportée au quai Béco, pour être remise sur des rails. Le port l'a restaurée et repeinte. Magnifique témoignage de cette activité portuaire.



Rails pour les grues du quai des matériaux, face à Thome-Ghémar.

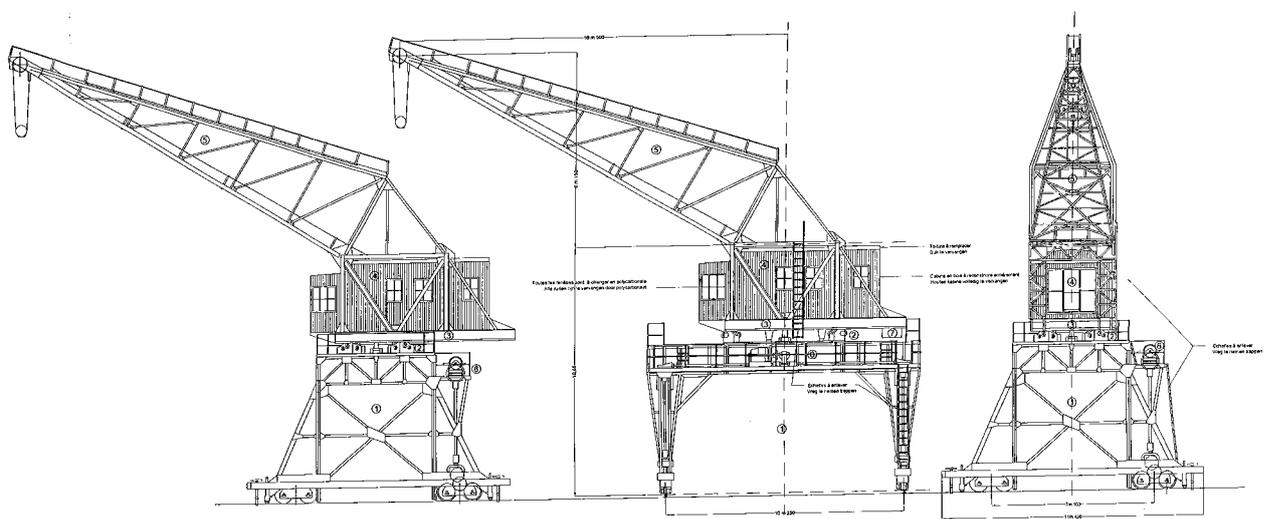


La grue SMET n°15, remontée sur le quai des péniches.



Carte postale des Bassins Vergote avec grues vers 1925.

Plan de la grue n°15.



PEINTURE MURALE « CORTO MALTESE » HUGO PRATT - QUAI DES PÉNICHES

C'est au Quai des Péniches, là où se déroule depuis huit ans « Bruxelles les Bains », sur un mur des bâtiments appartenant à la voirie de Bruxelles et longeant le canal, que David VANDEGEERDE, Georges OREOPOULOS et ROLAND de l'asbl « Art Mural » donnent naissance à 800 m² de BD, la plus grande fresque de BD jamais réalisée à Bruxelles, et la plus grande d'Europe, une fresque de Hugo PRATT.

Elle a été inaugurée le mercredi 28 octobre 2009. Elle mesure 80 m de long et est consacrée à Hugo PRATT et son héros ténébreux, CORTO Maltese.

L'artiste Hugo PRATT est né à Rimini (Italie) en 1927 et est mort à Pully (Suisse), le 20 août 1995.

Il s'agit de la 40^e fresque du parcours dans la ville. La fresque se décline en quatre tableaux extraits d'autant d'albums :

- Corto dans la vallée des pierres (*Les Ethiopiennes*)
- Corto et Changhaï Li (*Corto Maltese en Sibérie*)
- Corto à l'amarrage (*La maison dorée de Samarkand*)
- Corto sur la dune (*Les Celtiques*)

© Dominique Duchesnes.

Il faut remarquer que les artistes ont laissé en place les pierres sculptées rendant hommage aux ouvriers des services de voiries et du port. C'est assez exceptionnel pour le souligner, de réaliser ces pierres taillées sur ce sujet et de les garder, pour le souligner.



Premier panneau mural
Corto Maltese-Pratt.



Second panneau mural
Corto Maltese-Pratt.



Un des bas-relief, celui du balayeur.



Troisième panneau mural Corto Maltese-Pratt.



Un second bas-relief, celui du mécanicien.



Quatrième panneau mural Corto Maltese-Pratt.

PONT MONUMENTAL DES BOULEVARDS DU JUBILÉ - BOCKSTAEL

Construit en 1903, ce pont est d'une qualité exceptionnelle, aussi impressionnante que les constructions du site de Tour & Taxis qu'il surplombe dans l'axe Ouest-Est.

D'une largeur de 30 m, ce pont entièrement en métal, est installé sur deux culées et deux groupes de trois piles en pierre bleue. Deux colonnes se dressent aux angles d'entrées du pont. Elles sont en granit rose, polies et creuses, avec un socle et un couronnement en pierre bleue. A l'origine ces colonnes

portaient des luminaires en fer forgé et bronze. Ils ont disparu sans qu'une date ne puisse être avancée.

Le tablier était en pavés de bois posés en biais, pour éviter que les sabots des chevaux ne dérapent et pour amortir les chocs. Ils sont pourtant remplacés en décembre 1934 par un pavement en pavés de grès.

Il a été classé le 19 avril 2007. Un programme de restauration devrait être initié. Mais le propriétaire, à savoir la SNCB a d'autres priorités.



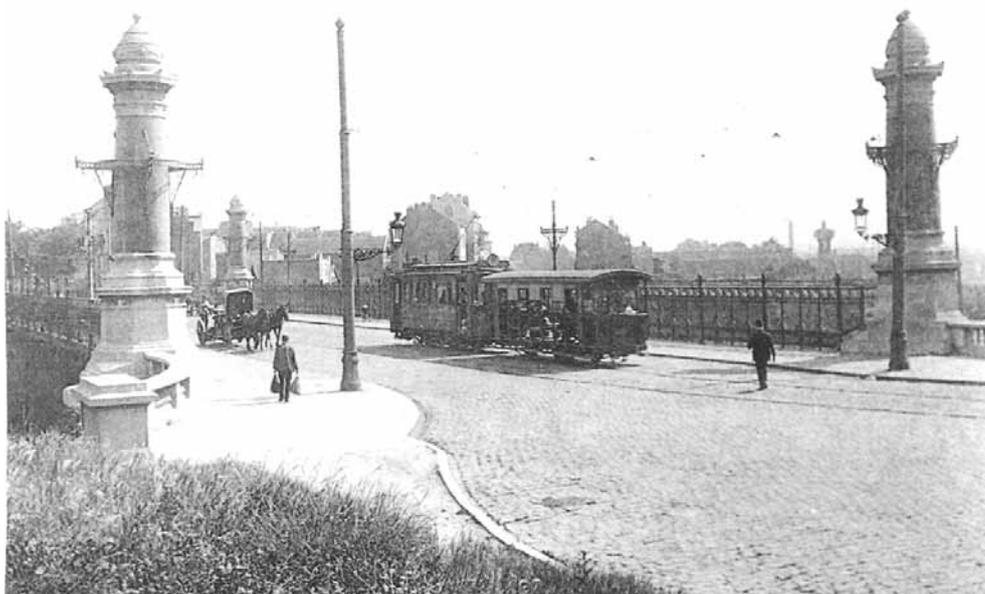
Carte postale : Le pont Monumental complet, vers la Gare de Tour & Taxis.



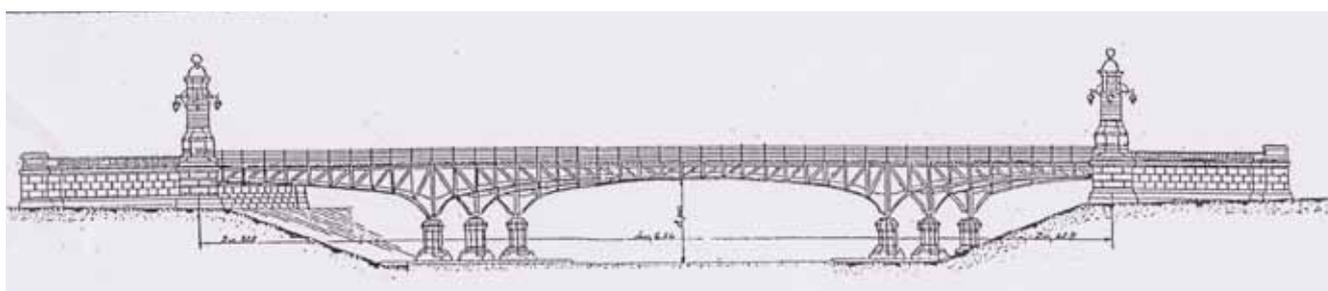
Carte postale : Vue axiale du nouveau pont Monumental. Fonds DEXIA - Direction des Monuments et sites - Académie Royale de Belgique.



Molenbeek-Bruxelles. — Grand Pont sur le Chemin de fer.



Carte postale du même pont monumental avec un tram à remorque. Fonds Laca.



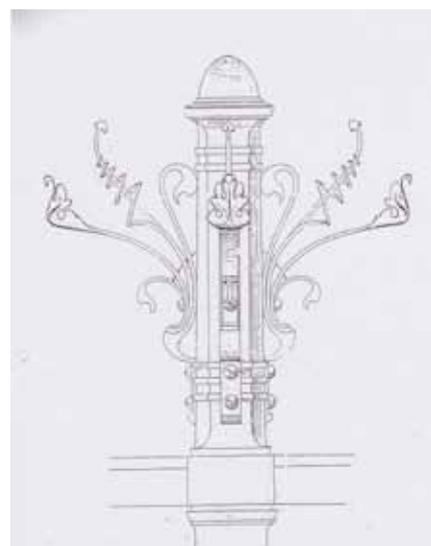
Silhouette sur plan du pont.



Fleur centrale du pont avec indication de date et du propriétaire, « anno 1905 – Etat belge » la roue ailée était le premier symbole de la société du chemin de fer.



Photo d'une revue d'art montrant un des piliers avec candélabres lumineux du pont.



Dessin d'une décoration florale des rambardes du pont.

PONT DES RUES CLESSE ET DUBRUCQ

Pour faire passer les voies de chemin de fer vers la ligne 28 et la gare de l'Ouest puis du Nord, ce pont est construit en 1905. Il est d'une facture un rien plus modeste que le pont monumental du Boulevard. Etabli sur des culées en briques et pierre de taille, le tablier est porté par des poutres métalliques en intrados incurvé, d'une seule portée et donc sans piles, le passage pour trains est plus étroit. Une balustrade en pierre taillée et fer forgé existait. Seule a disparu une partie en pierre taillée.

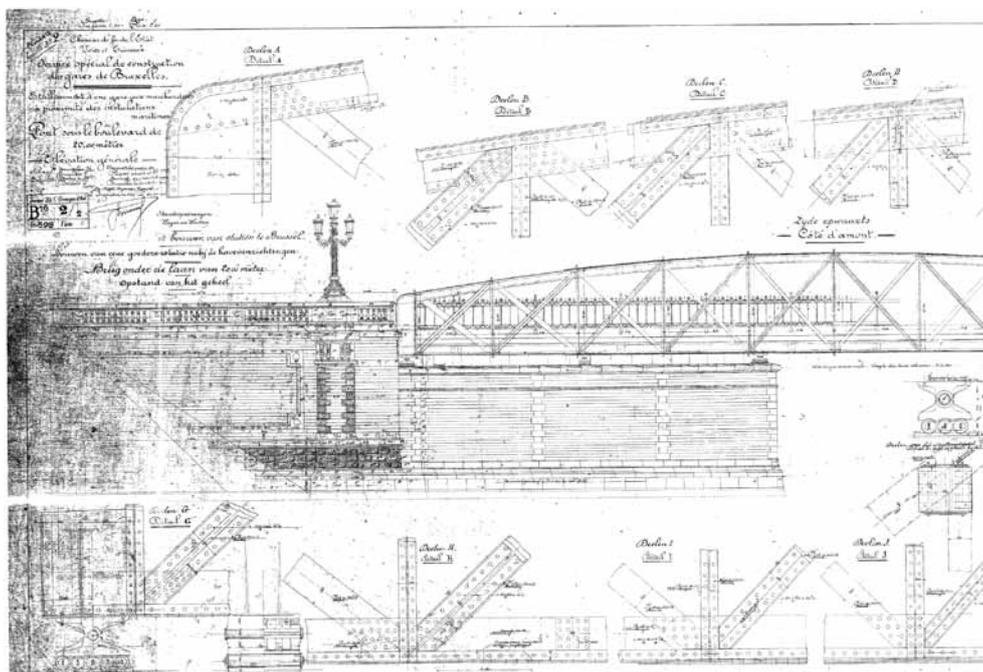
Les luminaires en fonte fonctionnant au gaz subsistent, mais sont fortement détériorés. Ce sont les seuls qui existent encore en Région bruxelloise.

Ce pont mérite un classement comme le pont monumental en a bénéficié. Les trottoirs viennent d'être refaits. Un programme de restauration devrait être entamé.

Déjà la Délégation au Développement de la Ville a proposé son classement, ainsi qu'à d'autres ponts, principalement sur le Canal et les voies de chemins de fer.



Le pont de la rue Clesse-Dubrucq depuis le pont monumental.



Extrait de la Silhouette sur plan du pont Clesse.



Carte postale du Pont monumental vers le pont Clesse.
Fonds DEXIA- Direction des Monuments et sites - Académie Royale de Belgique.



Marque du constructeur-fondeur Jules Génant de Cureghem.



Une structure du pont Clesse.

PONT RAILS DE LA PLACE DES ARMATEURS

Sa qualité et son fonctionnement. Seules les illustrations disent qu'il était levant en deux parties, et portait une voie de tram, avec une

Plusieurs cartes postales mentionnent le pont de Laeken. Ce n'est pas le pont-rail. Il se trouvait en perpendiculaire au canal dans l'axe de l'avenue de la Reine. Il a été remplacé plusieurs fois pour finir fixe, avec la construction du pont actuel en biais et dans l'axe de l'avenue, quand les bateaux n'ont plus pu accéder au Bassin Vergote.

Le plan de gestion des voies de chemin de fer sur le site et hors du site, datant de 1958, indique clairement qu'il avait un rôle important dans l'articulation « port, site et chemin de fer ». Il desservait la partie Est du Bassin Vergote et longeait

donc l'Allée Verte. C'est par ce pont que les établissements Delhaize, qui disposaient d'un superbe complexe industrialo-commercial là où aujourd'hui une tour à tous vents s'érige! Un pont-tournant était situé à la limite du site et servait à placer les locomotives en marche avant ou arrière des convois.

Ce pont a été démoli au début de la guerre et reconstruit en 1941 puis modernisé. Mais il n'est pas possible à ce stade de dire si le pont démoli était commun au trafic charroi et train. Le plan de 1958 est celui de la situation existante, donc parallèle à un pont fixe de voirie.

Il a été récemment remis en couleurs et, comme toutes les propriétés du Port, est en parfait état d'entretien alors qu'il ne remplit plus de fonction. Il a été question de placer une ancienne locomotive sur les rails, pourquoi pas?



Carte postale du pont levant de Laeken sans structure.



Carte postale du pont de Laeken en 1906 avec sa structure ouvragée de pont levant. Fonds DEXIA- Direction des Monuments et sites - Académie Royale de Belgique.



Vue actuelle du pont-rail de la place des Armateurs vers le bassin Vergote.

Vue axiale du même pont-rail.

REMERCIEMENTS ET SOURCES DOCUMENTAIRES

Archives d'Architecture Moderne, inventaire visuel
Archives de la Commune de Molenbeek St Jean,
Archives de la Société Coopérative Le Logement Molenbeekois
Archives de la SNCB à Tour & Taxis,
Archives de la SNCB- bureau de dessins
Association LACA, Cercle d'histoire de Laeken,
Archives Smet armateurs
Archives de la Ville de Bruxelles,
Archives du Port de Bruxelles
Cadastrés du Ministère des Finances,
Centre de documentation de La Fonderie, iconothèque
Documentation de Guido Vanderhulst
La collection Abeels-Dexia,
par la Direction des Monuments et Sites et l'Académie Royale de Belgique
La CRMS Commission Royale des Monuments et Sites
Les Services techniques du Port de Bruxelles
La SDRB Société de Développement Régional Bruxellois.

Madame Geneviève Origer, Madame Anne Van Loo, Monsieur Adelin Villers, Monsieur Francis Schoonjans,
Monsieur Gerbahaye, Architectes Jaspers

Les quotidiens Le Soir, La Libre, La DH.

Graphisme et mise en page : www.stylegraphique.be

Avec l'appui de l'association BruxellesFabriques-BrusselFabriek