

Usine centrale des Tramways Bruxellois

Dr. Thibault JACOBS

mars 2019

Nom du bien	Centrale électrique des Tramways Bruxellois
Autre(s) nom(s)	Usine des tramways, Usine centrale de la STIB
ID DMS	37006
Commune	Anderlecht
Adresse(s)	Quai Demets 33-34
Parcelle(s) cadastrale(s)	div. 4, sec. B, 70 W, 70 Z
Architecte(s)	INCONNU
Typologie	Usine électrique

Localisation



Figure 1 : Localisation du site. Fonds de plan: Brugis, 2018.



Figure 2 : Vue aérienne du site. Source: Brugis, Orthophotoplans 2018.

Distinction des différents bâtiments existant : en rouge : halle des machines ; en orange : ancien logement du directeur ; en vert : travée et pignon subsistants du hangar à charbon ; en bleu : balustrade et escalier monumental.

Aperçu historique avant implantation

Avant implantation de l'usine, le site a une fonction agricole et reste au cadastre qualifié de prairie. Dès la fin du XIX^e siècle cependant, son environnement est fortement marqué par des fonctions de transport et de logistique majeures. Le site est ainsi bordé d'une part par le canal Bruxelles-Charleroi, creusé au cours de la première moitié du XIX^e siècle, et d'autre part par le chemin de fer de contournement de la ville. La ligne 28, dont le talus longe le site au nord-ouest, est mise en service en juin 1871. Enfin pour compléter ce triangle, une portion de ligne ferroviaire est créée dans la décennie qui suit pour approvisionner le nouvel abattoir d'Anderlecht en charbon et bestiaux. La ligne en cul-de-sac enjambe le canal par un pont qui sera désaffecté après la Deuxième Guerre mondiale.



Figure 3: Le pont ferroviaire de l'abattoir avant 1902. Détail d'une carte postale. Source: Delcampe.net [en ligne, février 2019: https://images-03.delcampe-static.net/img_large/auction/000/682/147/201_001.jpg].

Implantation initiale

À partir de 1894, la société « Les Tramways bruxellois » qui exploite une grande partie du réseau de tramways à Bruxelles entame l'électrification de ses lignes. Les installations d'alimentation électrique initiales situées rue Brogniez, suppléées par deux petites usines à Ixelles, se révèlent rapidement insuffisantes. Le Conseil d'Administration de l'entreprise prend donc la décision en août 1901 d'acquérir un terrain le long du canal de Charleroi pour la construction d'une nouvelle usine électrique capable d'alimenter son réseau en pleine extension. La proximité de l'axe d'approvisionnement du canal, permettant d'acheminer le charbon depuis les bassins houillers du Hainaut, est évidemment déterminante dans le choix du site. Le canal fournit aussi l'eau nécessaire au fonctionnement des turbines à vapeur qui produisent l'électricité. La société allemande *Union-Elektricitäts-Gesellschaft* est choisie pour la fourniture des machines après un appel d'offres européen. La maison de direction s'implante le long du canal.

Moins de deux ans suffisent à la construction et l'usine est mise en fonctionnement en mai 1903. Le roi Léopold II vient inaugurer le bâtiment au caractère monumental en juin 1903. Cette visite prestigieuse témoigne de la modernité et de la performance technique que représente le bâtiment pour l'époque. L'ambition est d'ailleurs grande : la place est prévue pour une expansion de l'activité, voire un doublement des installations. Le radier de la grande halle fait 1,5 m d'épaisseur et s'étend 3 m au-delà des murs qui font eux-mêmes 1 m de large. La solidité et la modernité de la structure se traduisent dans la mécanique de l'ensemble du site.

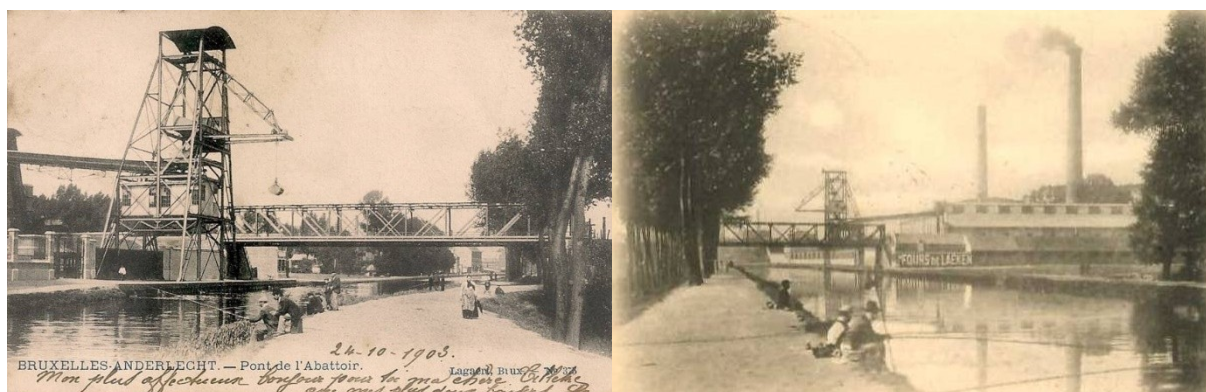


Figure 4: Cartes postales représentant en haut, l'usine centrale des tramways avant 1920, à l'avant-plan, la maison de direction (Collection Dexia –Académie Royale); en bas la grue de déchargement du charbon de l'usine devant le pont de l'abattoir en 1903 et 1911 (Source: Reflexcity [en ligne, février 2019:

<http://www.reflexcity.net/bruxelles/photo/88a89d37477c53382fabf3626ea5e2dc>]).

Le charbon qui arrive par le canal est extrait des péniches par une grue à vapeur sur portique roulant circulant sur les rives du canal. Le combustible est ensuite acheminé sur un tapis roulant dans une trémie qui perce le pignon du hall à charbon installé perpendiculairement au canal et parallèlement à la voie ferrée de l'abattoir. Différents silos alignés dans le hall sous le tapis accueillent le charbon selon sa qualité. Des trappes situées sous chacun de ces silos commandent la chute du charbon sur un autre tapis qui, passant dans un tunnel sous la cour, verse le charbon dans des godets tournant en mouvement circulaire dans les caves de la centrale, jusqu'à chacun des fours de la salle de chauffe où les chauffeurs alimentent alors l'une des dix chaudières. Celles-ci fournissent la vapeur nécessaire aux cinq moteurs électrogènes de 1.500 kilovoltampère chacun et à la turbodynamo de 6.000 KVA.

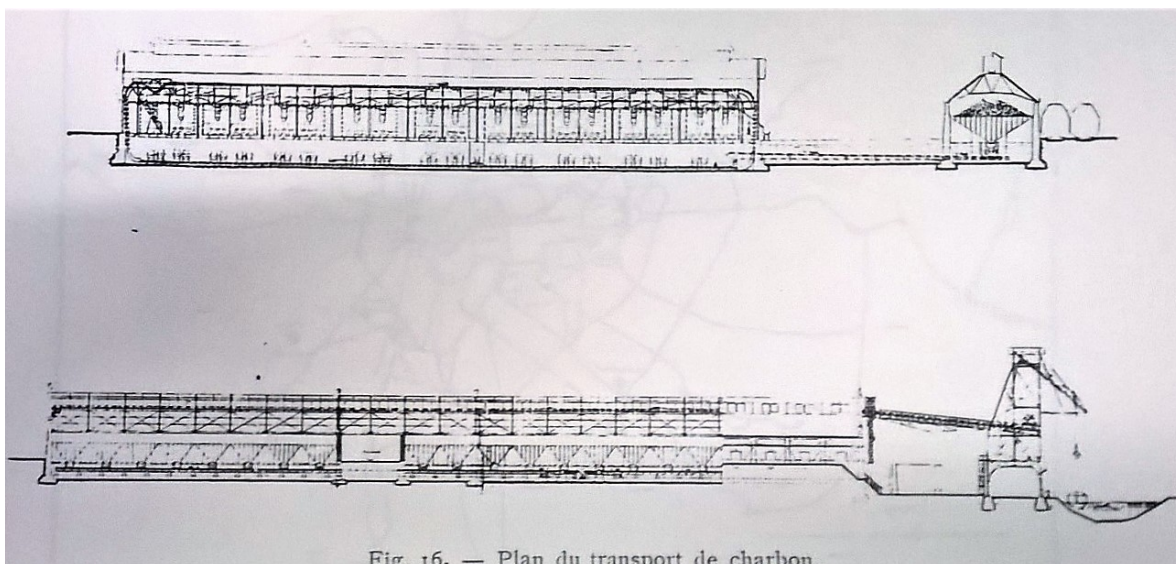


Figure 5: Schéma de la circulation du charbon dans l'usine centrale. Extrait de *Les tramways Bruxellois. Description de l'Usine Centrale et de Sous-Station, Bruxelles, Imprimerie des travaux publics, 1922.*

Évolution

Les équipements de la centrale sont renouvelés et adaptés après la Première Guerre mondiale, mais ils deviennent rapidement obsolètes. La centrale cesse son activité en 1932. Des sous-stations électriques disséminées dans l'agglomération prennent le relai de la fourniture au réseau de transport. Les équipements sont pour un temps maintenus en place afin de servir de groupe d'assistance et de réserve pour la *Société bruxelloise de distribution d'électricité*. Dès 1936, l'ensemble des machines, générateurs, chaudières et économiseurs sont définitivement mis à l'arrêt et démontés. La jeune Société des Transports publics Intercommunaux Bruxellois (STIB) hérite des bâtiments désaffectés en décembre 1954.

La STIB y installe ensuite des ateliers mécaniques et métallurgiques. La grande halle débarrassée des turbines et alternateurs accueille des outils et machines de montage des voies qui sont ici préassemblées avant d'être installées sur les voiries de la capitale. Pièces mécaniques, outillage électrique, moteurs à aiguillage et cabines de commande destinées à être intégrées à la voirie sont également fabriqués sur place. Les caves où se trouvaient autrefois les chaufferies servent d'entrepôt. Les rails et autres grandes pièces sont stockés dans la grande cour à l'arrière de l'usine.

Dans les années 1968-70, dans le cadre des projets d'agrandissements du métro, il est un temps question de raser l'ensemble du site pour y établir un large dépôt de véhicules. La STIB achète également les terrains voisins, des numéros 35 à 41 quai Fernand Demets après la fermeture des sociétés Socobra (Société des combustibles du Brabant), Cobraco (Comptoir Brabançon des Cokes) et Sobecom (Société Belge pour le Commerce et l'Industrie – voir fiche sur les halles de cette entreprise). Le projet ne verra finalement pas le jour, tout comme celui de voie rapide sur la rive du canal qui aurait détruit une partie du complexe. Seul un grand parking sera installé en fond de parcelle du numéro 35, le long de la rue de Birmingham.

Dans les années qui suivent, afin d'accommoder la salle des machines à ses nouvelles fonctions de hall de montage, la STIB effectue quelques interventions mineures sur le bâtiment. La toiture est ainsi refaite, mais celle-ci s'appuie sur les charpentes métalliques d'origine et reproduit le volume et la lumière zénithale initiale. Les cheminées d'évacuations des gaz de combustion sont également

détruites. Il en va de même pour des hangars à bois en arrière-cour ainsi que la moitié supérieure de la longue halle à silo.

Situation actuelle

Destination

Le bâtiment a fait l'objet de plusieurs demandes de protection. La Commission Royale des Monuments et Sites introduit le 9 juin 1994 une première demande de classement de l'ensemble du site. Cette proposition évolue vers une demande d'inscription sur la liste de sauvegarde, entérinée par arrêté du gouvernement du 13 avril 1995. Cette décision est cependant annulée après un recours auprès du Conseil d'État du propriétaire, la STIB. Une nouvelle demande d'inscription sur la liste de sauvegarde, datant de 1997, de certaines parties des bâtiments n'est pas suivie d'un arrêté.

En octobre 2004, la STIB demande la démolition de l'ancien hangar à silo désaffecté. L'espace libéré doit permettre le stockage et le transport aisé des voies construites dans l'atelier au moyen d'un pont roulant (dont l'autorisation est délivrée en 2011)¹. La CRMS et la DMS obtiennent le maintien du pignon et de la première travée de la halle du côté du canal, ainsi que l'infrastructure souterraine de conduite du charbon, permettant de lire in situ l'ancien fonctionnement des installations².



Figure 6: Halle principale et pignon subsistant du hangar à charbon. Direction des Monuments et des Sites - SPRB, 2015.

Intérêt

L'ancienne usine centrale d'électricité présente aujourd'hui un véritable intérêt historique. Elle est un témoignage manifeste de l'histoire du développement des tramways à Bruxelles et particulièrement du déploiement de l'électricité dans tous les aspects de la vie urbaine. Elle incarne les idées de progrès et de modernité qui prévalaient alors dans l'organisation des transports et de l'énergie. Le site dans sa globalité a en effet un grand intérêt technique. Malgré la disparition des machines dans la halle centrale, on peut lire dans la répartition et la conception des espaces la mécanique complexe et bien articulée de la production d'énergie, depuis le déchargement des péniches jusqu'aux turbines, en passant par le long tunnel sous-terrain conduisant les wagonnets de charbon aux chaudières. La halle centrale en elle-même est d'une grande robustesse, avec son radier et ses murs particulièrement épais, conçus pour accueillir des machines lourdes. Pour autant, cette robustesse n'enlève rien à l'intérêt esthétique du site. La salle des machines est rythmée

1 ARCHIVES COMMUNALES D'ANDERLECHT (ACA), TP. 48.952bis (2004) et 49.849 bis (2001).

2 ACA, TP. 49.171 bis (2004).

verticalement par de grandes baies et horizontalement par des bandeaux de pierre donnant à l'ensemble une monumentalité empreinte de sobriété. On peut y percevoir une volonté de démonstration d'une modernité technique et d'un prestige qui doit se lire à l'extérieur. Construit sur un promontoire surplombant légèrement le canal, le bâtiment doit être vu, à l'instar de la maison du directeur placée le long du quai. L'escalier monumental et la balustrade renforcent cette impression d'ensemble. Le site mérite à ces titres divers d'être protégé.

Références

ARCHIVES COMMUNALES D'ANDERLECHT (ACA), TP. 49.849 bis (2001), 48.952bis (2004) et 49.171 bis (2004).

E. COSAERT, J. DELMELLE, *Histoire des transports publics à Bruxelles*, Bruxelles, STIB, 1976

LA FONDERIE, *Patrimoine immobilier industriel et social bruxellois*, 1992, fiche 89.

Les tramways Bruxellois. Description de l'Usine Centrale et de Sous-Station, Bruxelles, Imprimerie des travaux publics, 1922

STIB, 1903-2003, *100 ans Usine Centrale*, Bruxelles, STIB, 2002

Guido VANDERHULST, *La Centrale électrique des Tramways bruxellois*, Bruxelles, 2013 [en ligne sur : <http://www.bruxellesfabriques.be/spip.php?article34>].