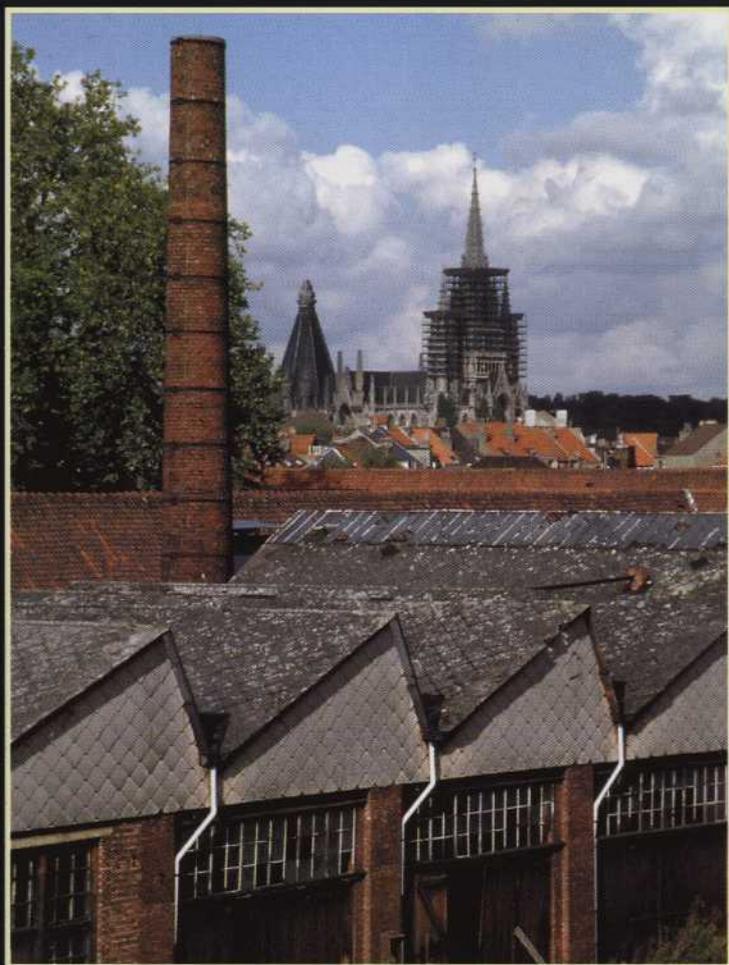


Promenades bruxelloises



Patrimoine industriel à Laeken



Ville de Bruxelles
Cellule Patrimoine historique
Boulevard Anspach, 6
1000 Bruxelles • T. : 279.30.10

4



L'industrialisa

La commune de Laeken est plus connue pour la présence du Domaine Royal que pour son passé industriel. Pourtant, bénéficiant dès le XIXe siècle de l'aménagement d'importantes infrastructures de transport, elle devait connaître un essor industriel remarquable. Il en résulte aujourd'hui un paysage contrasté, dans lequel se mêlent ou se côtoient logements sociaux et ouvriers, industrie lourde ou urbaine, larges avenues bordées de maisons bourgeoises et ouvrages d'art inscrits dans les grands travaux d'embellissement voulus par Léopold II pour cette commune au statut royal.



Le faubourg de Laeken au début des années 1930

Résidence princière proche de la ville de Bruxelles et dotée de larges espaces verts, la commune de Laeken aurait pu conserver sa vocation de commune rurale, partageant sa superficie entre le Domaine royal, les exploitations agricoles et les «campagnes» de nombreuses personnalités bruxelloises. L'Allée Verte et les berges du canal, ponctuées d'auberges et de cabarets célèbres, y attireraient de nombreux partisans. Au début du XIXe siècle, la majeure partie des habitations du village étaient échelonnées des deux côtés du «chemin de Laeken» qui, partant de la «porte de Laeken» à Bruxelles, rejoignait la route de Meysse. La chaussée d'Anvers et, sur la rive occidentale du canal, la rue des Palais-Outre-Ponts, y compris le tronçon baptisé aujourd'hui rue de Mellery, sont les parties subsistantes de cette ancienne voirie. Au-delà, elle a été englobée dans le Domaine Royal.

Le quartier situé à l'extérieur de la porte de Laeken fut le premier à connaître, vers 1840, un réel développement urbain et industriel. La proximité de la ville et de son port, la présence du canal et de la Senne, celle

enfin de la gare de l'Allée Verte, construite en 1835, ont initié cet essor. Le voûtement de la Senne dans le centre ville, la suppression des octrois et des droits de barrière, poussant les industries à quitter la ville pour s'installer dans les quartiers proches mais dotés déjà d'importantes infrastructures de transport, l'ont poursuivi dans les années 1860-1870.

Face au Domaine Royal, le quai des Usines connut également une industrialisation précoce. Un premier établissement industriel -l'usine chimique Cappellemans- s'y installa dès 1824, suivi par l'usine Godin en 1858 et la Visserie Belge en 1867. L'Usine à Gaz de la Ville de Bruxelles s'y implanta en 1875, date à laquelle la ville commença à exploiter en régie le service de l'éclairage public. La Centrale Electrique de la Ville (1907) et les Chantiers Houilliers (1922-1923) achevèrent alors de donner à ce quai l'image d'une zone vouée à la production de l'énergie. La présence des voies ferrées reliant les gares de Schaerbeek et du Nord constituait cependant un obstacle à une réelle urbanisation de cette zone. Le paysage y demeura donc monofonctionnel, dominé par ces très grandes

tion de Laeken



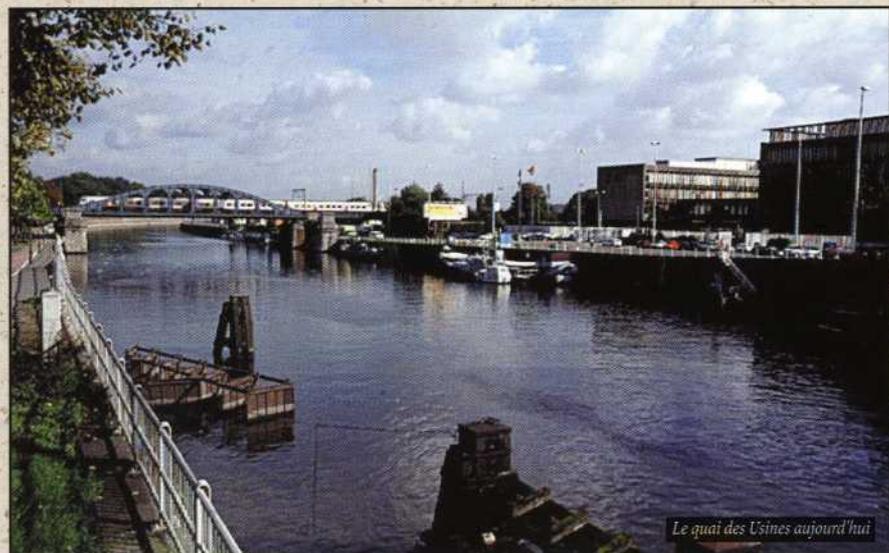
différentes de l'affectation d'origine, mais qui ont suffi à en assurer la pérennité. Ces industries prospères occupaient une main d'oeuvre nombreuse qui ne tarda pas à s'installer dans la commune, attirée par des logements bon marché. La bourgade agricole de 1800 habitants (en 1830) devint ainsi, au tournant du siècle, une commune industrielle recensant plus de 31000 habitants.

entreprises, même si quelques logements ouvriers y ont également été construits.

Aujourd'hui, excepté l'usine Godin, il ne reste rien de ce passé industriel. La plus grande partie du quai a été envahie par les parkings et les hangars sans intérêt du Centre Européen des fruits et légumes et du marché matinal.

L'industrialisation de l'ancien noyau villageois fut plus lente. La disparition progressive mais inéluctable - il n'en reste plus aucune trace physique aujourd'hui - des activités agricoles et pré-industrielles comme les petites brasseries locales, les moulins à eau et à vent ou les industries extractives (sable, pierre et briqueteries), laissa la place à une industrie diversifiée. Plus légère que sur la rive orientale du canal, insérée dans le tissu bâti environnant, cette industrie «urbaine» put s'adapter aux changements. Chaque bâtiment connut une succession d'activités, parfois fort

En 1895, les travaux des Installations Maritimes, prévoyant la construction de la gare et des entrepôts douaniers de Tour et Taxis et la création d'un port extra-muros, furent décrétés. La loi du 19 août 1897 autorisa l'annexion, par la Ville de Bruxelles, des terrains appartenant à Molenbeek et à Laeken nécessaires à la réalisation du projet. Ce furent pourtant ces deux communes qui bénéficièrent de l'essor industriel et commercial généré par le nouveau port. En 1902-1904, le quartier situé entre le noyau communal ancien et les nouvelles installations s'urbanisa à son tour, attirant notamment nombre d'industries dont l'activité était liée au port et aux douanes. Les jours de la commune étaient cependant comptés, et en 1921, dans le cadre des travaux d'agrandissement du port et de l'ayant-port maritime de Bruxelles, le territoire de Laeken dans sa totalité fut finalement intégré à Bruxelles.



A La première industrialisation

Proche de la ville de Bruxelles et de son port intra-muros, bénéficiant de la présence de la Senne, du canal de Willebroeck et du chemin de fer, le faubourg de Laeken, traversé par la chaussée d'Anvers, connut une urbanisation et un développement industriel précoces. La modernisation du canal, l'aménagement du port extra-muros puis de l'avant-port, allaient permettre de poursuivre ce développement bien au-delà des limites de la commune et y attirer une industrie plus lourde.

1. Ferme des Boues

Quai de Willebroeck - quai de la Voirie



En 1620, un dépôt d'immondices ou «Mestback», dans lequel boues et déchets urbains étaient accumulés avant leur évacuation par bateau, existait à proximité de la propriété dite du «Petit-Château». Le stockage et la manipulation des immondices à l'intérieur de la ville présentaient cependant nombre d'inconvénients et il fut décidé de déplacer le dépôt et son bassin de chargement. Commencée en 1853 et achevée en 1864, la «Ferme des Boues» occupait un terrain triangulaire de 190 sur 75 mètres, pointé sur le canal de Willebroeck et séparé du bassin de la Voirie par le quai du même nom. Elle comportait des écuries, une habitation pour le concierge, des hangars pour les charrettes ainsi que divers locaux et ateliers de service. Au début du XXe siècle, les travaux des Installations Maritimes entraînèrent un déplacement du canal de 60 mètres vers l'ouest, en travers du bassin et des bâtiments de la Ferme. Seules les écuries situées près de la pointe du triangle furent conservées et intégrées dans le nouvel ensemble inauguré en 1902 mais dont l'architecture s'inspire des bâtiments de 1853. Sur un des angles, la demeure du directeur affecte l'apparence d'une élégante villa de bord de mer. Tous ces bâtiments sont remarquablement conservés et ont été classés en janvier 1998. Ils sont utilisés actuellement par les services de la voirie de la Ville de Bruxelles pour l'entretien de ses véhicules.

2. Meunerie Bruxelloise

Allée Verte, 8

Un immeuble isolé en bordure de l'Allée Verte témoigne encore du passé industriel de cette ancienne artère. Il s'agit du silo à grains de la Meunerie Bruxelloise, fon-



dée en 1889. A la suite d'un incendie en 1908, l'usine de l'Allée Verte fut délaissée par la société, qui consacra désormais tous ses investissements à la nouvelle minoterie qu'elle avait fait construire le long de l'avenue de Vilvorde, sur les quais de ce qui allait devenir l'avant-port de Bruxelles. Si l'ancienne usine n'est plus aujourd'hui qu'une ruine, le silo connu, par contre, a un destin inattendu. Au début des années 1930, il fut transformé en immeuble à appartements, sur les plans de l'architecte Notéris. Ces transformations entraînèrent une reconstruction totale des façades avant et arrière, percées de fenêtres et dotées de balcons et de bow-windows. Seule la façade nord a conservé ses arcades caractéristiques et rappelle l'édifice de 1907.

3. Maison du garde-barrière

Chaussée d'Anvers, 291



Le 5 mai 1835, aux abords de l'ancienne porte de Cologne, le premier train du continent quittait la gare de

l'Allée Verte à destination de Malines. Aujourd'hui, l'avenue de l'Héliport épouse le tracé de cette première voie historique. A son croisement avec la chaussée d'Anvers, une maisonnette d'apparence anodine rappelle l'existence d'un passage à niveau à cet endroit.

Son architecture sobre est caractéristique de ces petits logements de fonction construits par les Chemins de fer, de même que sa couleur bleue sur soubassement goudronné. Son état de conservation est excellent mais on ne peut que déplorer la présence d'un panneau publicitaire contre sa façade latérale.

4. Anciens établissements Honoré Demoor & Cie

Chaussée d'Anvers, 317-325

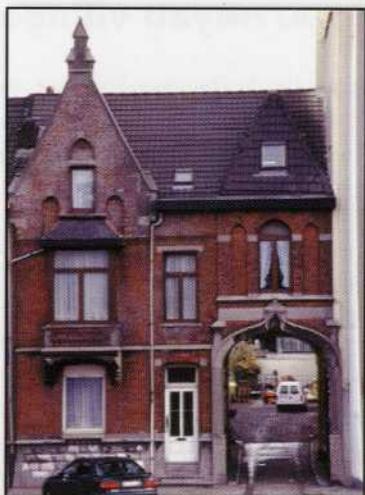


Les établissements H. Demoor, spécialisés dans la construction de machines-outils, se sont implantés au début du siècle, à l'emplacement d'une ancienne rubannerie située entre le lit de la Senne et la chaussée d'Anvers. En 1905, l'atelier employait déjà 120 ouvriers mais ce chiffre augmenta probablement car, en 1916, les bâtiments furent presque entièrement reconstruits et agrandis sur les plans de l'architecte W. Plas. Le bâtiment à front de la chaussée abritait les locaux administratifs de la firme. D'aspect assez sobre, sa façade n'est animée que par la porte d'entrée surmontée d'une loggia. De larges baies donnent accès aux ateliers situés à l'arrière et partiellement construits sur le lit de la Senne. A la fermeture de l'usine Demoor et jusqu'en 1992, les bâtiments furent repris par la firme Brenta, spécialisée elle aussi dans les constructions mécaniques. Depuis, ils ont connu diverses affectations, notamment comme garage. Certaines parties du complexe sont cependant désaffectées et proches de la ruine.

5. Visserie Belge

Quai des Usines, 9

Créée en 1853 à Bruxelles et installée à Laeken depuis 1867, à la suite des travaux de voûtement de la Senne, cette visserie fut sans conteste un des grands établissements qui valurent son nom au quai des Usines. Fabriquant vis et rivets, à une époque où l'architecture métallique était à son apogée, elle connut un essor fulgurant : vers 1900, elle comptait déjà 260 ouvriers. Agrandie progressivement et englobant plusieurs usines et bâtiments



voisins, elle atteignit sa taille maximale vers 1960. Elle s'étendait alors jusqu'à la Senne, coulant à proximité de la place Masui. L'entreprise fonctionna jusqu'à la fin des années 1980. Depuis, la plupart des bâtiments ont été démolis et seule une petite habitation d'inspiration néo-gothique, comportant une large entrée cochère qui donnait autrefois accès à l'usine, évoque encore son existence.

6. Usine Godin

Quai des Usines, 156



Cette fabrique de poêles et d'objets émaillés fut fondée en 1858 par J.-B. Godin, industriel français exilé en Belgique. Quoique défigurée, elle existe toujours et témoigne de la conception rationaliste qui présida à sa construction : côte à côte, en apparence identiques, les différents ateliers se succédaient. Etape après étape, suivant un cheminement étudié pour supprimer toute manutention inutile, les poêles Godin étaient conçus, dessinés, fondus et assemblés, passant ainsi, en l'espace de quelques dizaines de mètres, du stade de minerai à celui de produit fini.

A côté de l'usine, le familistère (1887) constitue un exemple unique en Belgique d'habitat communautaire, édifié par un patron aux idées généreuses (voir *Promenades Bruxelloises/3. Logement ouvrier et social à Laeken*).

B Du noyau villageois à Tour et Taxis

La présence du Domaine Royal eut une influence considérable sur l'urbanisme de Laeken et entraîna d'important travaux d'embellissement, réalisés pour l'essentiel à l'initiative de Léopold II. Le quartier situé de part et d'autre de la ligne vers Gand, voie ferrée qui coupe la rue des Palais outre-Ponts, a cependant échappé à cette volonté d'assainissement et d'embellissement. Il reste le témoin du premier noyau de la commune et de son industrialisation progressive à partir du XIXe siècle. L'industrie y est généralement plus légère, plus «urbaine», notamment à proximité du Domaine Royal. S'y ajoutent, plus au sud mais toujours à l'ouest du canal, une série d'industries construites à partir des années 1905 et spécifiquement liées à la présence des installations ferroviaires et douanières de Tour et Taxis.

7. Monument au travail

Quai des Yachts



Entre 1894 et 1901, Constantin Meunier travaille à un ensemble de 4 reliefs et 5 statues conçu comme un hommage aux hommes et aux femmes dans leur travail quotidien. Le sculpteur fait ensuite appel à Horta pour la présentation architecturale et voudrait installer son monument sur le rond-point de l'avenue de Terveuren. L'Etat refuse, craignant qu'il ne devienne un point de rassemblement pour des manifestations. Il se décide quand même à acquérir l'oeuvre en 1903, mais les pièces sont stockées dans les caves du Musée des Beaux-Arts. Il faut attendre 1930 pour que les oeuvres soient enfin présentées au public. Elles sont alors installées au square Jules de Trooz et intégrées dans une construction réalisée à la suite d'un concours, par l'architecte Mario Knauer. L'ensemble est érigé à l'extrémité du bassin Vergote, sur une des voies menant au plateau du Heysel, site de l'Exposition Universelle de 1935. En 1951-54, suite à la construction du nouveau pont de Laeken, le monument est déplacé vers l'autre rive du canal. Sa localisation, comme élément d'articulation entre la zone portuaire et des quartiers commerciaux, industriels et résidentiels, est remarquable même si, malheureusement, son cadre est aujourd'hui particulièrement délabré.

8. Bureau d'embauche des Dockers

Avenue du Port, 79

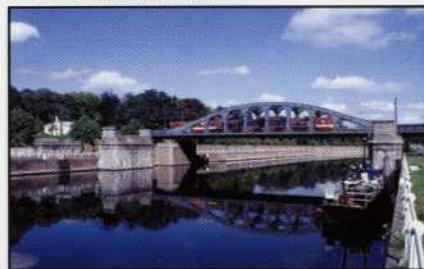
En 1936, après des pourparlers avec le ministère du Travail et de la Prévoyance Sociale, la Société du Port fut



chargée de construire, entre l'avenue du Port et le quai des Steamers, un bâtiment d'embauche pour les ouvriers du port. A la même époque, pour satisfaire à une législation sociale naissante, deux postes de premiers soins furent également construits, l'un sur le même quai, l'autre au quai des Armateurs. Civières, boîtes de secours, postes téléphoniques devenaient désormais obligatoires sur le port, l'avant-port et à l'entrepôt. Le bureau d'embauche a fonctionné jusqu'après la Deuxième Guerre mondiale. Par la suite, les tractations se sont déroulées rue de l'Entrepôt et le bureau a été réaffecté à l'usage du port et des entreprises à béton, nombreuses encore le long des quais. Sur la façade de ce discret petit bâtiment, seule une inscription bilingue peinte sous la corniche rappelle encore cette fonction.

9. Pont ferroviaire

Rue des Palais outre-Ponts



En aval du square Jules de Trooz, le canal de Willebroeck croise le pont métallique de la ligne Bruxelles-Gand. A proximité de celui-ci, on peut encore aperce-

voir quatre massifs de maçonnerie soigneusement appareillés. Ce sont les culées d'un précédent pont de chemin de fer. Depuis le milieu du XIXe siècle, un pont existait à cet endroit, mais ses dimensions réduites imposaient, même aux bateaux les plus petits, d'attendre parfois longuement qu'aucun train ne soit annoncé. Au début du siècle, on entreprit de résoudre ce problème par la construction d'un nouveau pont tournant à pile centrale, qui permettait le passage des bateaux simultanément dans les deux sens. Surélevé, il franchissait également la chaussée de Vilvorde et le quai des Usines. Les travaux commencés en 1901 furent achevés en 1908, autorisant la démolition de l'ancien pont la même année. Remplacé à son tour par le pont fixe actuel, datant de 1946, l'ouvrage d'art du début du siècle a été démoli. Les quatre massifs de culée proches du canal, ainsi que ceux ornés d'obélisques du viaduc franchissant la rue des Palais outre-Ponts, sont tout ce qui en subsiste.

10. Ancienne minoterie

Rue du Timon, 2



L'implantation de cette ancienne minoterie dans une rue longeant le Domaine royal peut paraître étonnante. La longévité des activités industrielles qui se sont succédées dans ses murs témoigne cependant de la vivacité de l'industrie même en milieu urbain. En effet, outre la meunerie d'origine datant de la fin du siècle dernier, le bâtiment abrita un dépôt de brasserie, une imprimerie, une carrosserie, ainsi que quelques logements. Le motif du pignon, recouvert d'un cimentage moderne, illustre l'effort d'intégration consenti par les industriels soucieux de donner à leurs établissements une architecture compatible avec leur environnement bâti.

11. Pont Chambon

Avenue de la Reine

Dessiné par l'architecte A. Chambon, ce pont de chemin de fer fut construit dans les années 1905, en rem-



placement d'un passage à niveau. Aménagé pour permettre la circulation des piétons entre l'avenue de la Reine, à hauteur de la voie ferrée, et la rue Stiernet, située en contrebas et proche de l'ancienne maison communale, il relie des quartiers autrefois isolés les uns des autres, en plein centre de Laeken, par la coupure du chemin de fer. Comme beaucoup d'ouvrages d'art de cette époque, et plus particulièrement ceux construits à Laeken à proximité du Domaine Royal, il a bénéficié d'un soin particulier à la fois dans ses éléments décoratifs et dans le choix de ses matériaux. Vases et balustrades en pierre bleue, colonnes en granit rose, garde-corps et lampadaire en fer forgé contribuent à faire de ce pont discret un petit chef-d'oeuvre méconnu.

12. Gare de Laeken

Rue du Champ de l'Eglise



La gare de Laeken est un élégant pavillon de style néo-Renaissance édifié en 1880. Située sur la ligne de Gand, ouverte en 1856, elle remplace une première halte ouverte au service voyageurs en 1872. Bâtiment de plan rectangulaire, de deux niveaux sous toiture mansardée, elle comporte quatre façades percées de baies surbaissées, où alternent maçonnerie de briques et bandeaux de grès jaunâtre. Chacune est surmontée d'une lucarne à fronton, celle tournée vers le sud étant ornée du monogramme de Léopold II. L'ancienne galerie d'accès aux quais a été remplacée par une construction récente qui enlaidit cette gare aujourd'hui désaffectée.

13. Atelier Ernest Salu

Parvis Notre-Dame, 16

L'atelier Salu, fondé en 1879 à l'entrée du cimetière de Laeken, était un des sept ateliers de taille de pierre et de sculpture que compta la commune de Laeken. Propriété



de trois générations successives de sculpteurs spécialisés dans l'édification de monuments funéraires, l'établissement employa jusqu'à 40 sculpteurs et ouvriers. Après la cessation de ses activités, Ernest Salu III a conservé les divers ateliers, le jardin d'hiver et les vitrines d'exposition dans leur état d'origine. Le site accueille aujourd'hui un Musée de l'Art funéraire animé par l'association EPITAAF. La vitrine et l'entrée des ateliers - transformée en 1934 - forment avec le portail Art Déco du cimetière voisin un ensemble d'une qualité architecturale remarquable. Le cimetière lui-même, ancien cimetière de village aménagé autour du choeur de l'église Notre-Dame, abrite les sépultures de nombreuses personnalités artistiques, scientifiques et politiques belges.

14. Société Laitière «Hollandia»

Rue E. Tollenaere, 56-76



Évoquant par son activité le passé rural de la commune, l'ancienne laiterie Hollandia fut construite vers 1910. En 1929, la construction de quatre nouvelles écuries vers la rue du Pannenhuis témoigne de la vitalité de la société, qui occupe alors une grande partie de l'îlot. Mais dès 1934, et malgré une diversification de ses activités, l'usine périclité et se voit contrainte de partager ses bâtiments avec l'Innovation qui y installe un garage et divers dépôts. Cinq ans plus tard, la laiterie ferme ses portes et cède la place à une biscuiterie. Perdant finalement toute activité de production, les bâtiments seront utilisés comme dépôt par la brasserie Haelterman et une société pharmaceutique. Ils sont aujourd'hui partiellement désaffectés. A front de la rue Tollenaere, le bâtiment principal déploie une façade de sept travées rythmée de pilastres et surmontée d'un fronton courbé sur lequel se devinent encore les noms de certaines sociétés qui se sont succédées dans ses murs. Malgré des dimensions importantes, l'utilisation de matériaux traditionnels - brique et pierre bleue - et

un gabarit limité à trois niveaux suffisent à intégrer le bâtiment dans son contexte urbain.

15. Vinaigrierie de l'Etoile

Rue de la Chanterelle, 8



L'ancienne vinaigrierie de l'Etoile, dissimulée en intérieur d'îlot, occupe un fond de parcelle, à l'extrémité d'une ruelle en impasse bordée de diverses dépendances. Elle est située à proximité du boulevard Bockstael, dans un îlot essentiellement résidentiel urbanisé après la construction de l'usine. Datant de la fin du 19^e siècle, elle servit par la suite de dépôt de pommes de terre, puis d'annexe pour une usine de matelas voisine, avant d'abriter aujourd'hui des studios d'enregistrement. Le bâtiment principal, imposant par sa taille, forme un ensemble symétrique sur lequel de hautes arcades cintrées participent autant d'un souci décoratif que d'une nécessité constructive. Les dépendances et les bordures de rives qui ornent certains bâtiments rappellent, quant à elles, l'architecture rurale qui fut longtemps présente à Laeken.

16. Chocolaterie Derbaix - Frères

Rue de Molenbeek, 169



Avec 198 ouvriers répartis dans deux établissements, la chocolaterie était un secteur important dans la commune de Laeken au début du siècle. Fondée à la fin du siècle dernier, l'usine Derbaix - Frères était l'une de ces grandes chocolateries. Elle comportait deux grands bâtiments en L encadrant une vaste aire de manuten-

tion. Depuis la reprise des bâtiments par la firme de transport ZIEGLER, l'aile à front de la rue de Molenbeek a été en grande partie démolie pour faciliter l'accès à la cour. Ne subsiste donc plus que le corps de bâtiment reliant les rues de Molenbeek et de la Briqueterie, dont les dimensions - 80 sur 20 mètres - paraissent à peine croyables en milieu urbain. Malgré son mauvais état, cet édifice de trois niveaux reste très représentatif de l'architecture industrielle de la fin du siècle passé : murs en brique enduits, dissimulant une solide structure interne constituée de voussettes de briques et de colonnes de fonte, percés de baies rectangulaires sous linteaux métalliques continus. Une des cheminées cylindriques a été conservée, de même qu'une lucarne abritant autrefois un monte-charge.

17. Ecole Provinciale de Batellerie

Jean Dubrucq

Rue Claessens, 10



L'école-internat Jean Dubrucq, dont le nom rappelle un des promoteurs du port de Bruxelles, a été fondée en 1917, suite à la loi de 1914 relative à la scolarité obligatoire et bien que cette obligation n'ait été appliquée qu'en 1926 aux enfants de bateliers. Les bâtiments, de deux niveaux, sont implantés en U autour d'une cour. Les travées centrales, traitées en avant-corps, sont surmontées d'une table portant le nom de l'établissement et la date de sa fondation. Les façades à rue des deux ailes en retour présentent une décoration en relief comportant des figures allégoriques et divers motifs évoquant la navigation fluviale.

18. Bois Brabant

Rue Claessens, 127-129



Ce chantier de bois de construction, un des trois que comptait la commune de Laeken au début du siècle, fut

fondé en 1878. Il regroupait à cette époque une scierie à vapeur, une salle des machines et divers hangars de séchage en bois et maçonnerie, ainsi qu'une conciergerie. La plupart ont été préservés, de même que la cheminée en brique et les hangars à toiture en sheds sur charpentes métalliques, datant de 1926. Le site a conservé sa fonction d'origine jusqu'au début des années 1980 et sert actuellement, comme l'ancienne Maison BYRRH qui lui fait face, de dépôt pour la société Belgacom.

19. Tour et Taxis

Rue Picard - Avenue du Port



Les travaux d'aménagement du port extra-muros, au début de ce siècle, entraînent la construction d'un nouvel entrepôt public. Le projet de l'ingénieur Jules Zone, prévoyant l'aménagement des installations portuaires dans les plaines de Tour et Taxis, fut adopté dès 1895, car cet emplacement, à l'angle de la rue Picard et de l'avenue de Tour et Taxis, offrait plusieurs avantages, dont sa faible urbanisation et sa proximité avec la ville. Le site de Tour et Taxis regroupe deux parties distinctes - la zone ferroviaire et la zone douanière - dont les bâtiments furent construits presque simultanément de 1902 à 1907. Plusieurs lignes assuraient autrefois la liaison entre la gare, les entrepôts et les quais du bassin Vergote.

La zone du chemin de fer comporte la Gare Maritime ou Hangar aux Marchandises, l'Hôtel des Postes et d'Administration et l'ensemble des installations et bâtiments de service nécessaires à son fonctionnement. Tous ont été dessinés par les architectes C. Bosmans et H. Vandeveld. A front de la rue Picard, la gare présente une succession de trois pignons vitrés, correspondant aux trois vaisseaux principaux, dont le décor de ferronnerie a malheureusement été démonté au milieu des années 1970. A ses côtés, la zone douanière regroupe les cinq bâtiments dessinés par l'architecte E. Van Humbeek : l'Entrepôt Public (ou entrepôt B), la Succursale (ou entrepôt A), le Hall de Réexpédition, l'Hôtel des Douanes et le dépôt des produits dangereux. Remarquable par son homogénéité, le site de Tour et Taxis l'est aussi comme exemple d'architecture industrielle de style néo-Renaissance flamande. Son originalité réside cependant dans la spécificité de chaque bâtiment, utilisant les techniques les plus modernes du

début du XX^e siècle pour faciliter la manutention et l'entreposage des marchandises : l'Entrepôt Public fut l'une des premières constructions, et sans doute la plus imposante, à utiliser le béton armé Hennebique; la Succursale comporte une charpente métallique articulée et auto-portante inégale à ce jour, offrant une souplesse d'emploi et des potentialités de reconversion dont sont dépourvus la plupart des édifices modernes; la gare, enfin, fut la première à Bruxelles à afficher en façade sa structure métallique, sans la dissimuler derrière un corps de bâtiment d'apparence plus classique.

Les terrains sur lesquels fut construit le site de Tour et Taxis, anciennement sur Laeken et Molenbeek, furent annexés par la ville de Bruxelles soucieuse de garder la maîtrise des activités commerciales et industrielles générées par le port. C'est cependant sur le territoire de ces deux communes que se développèrent les activités de transformation et de conditionnement de marchandises, destinées ensuite à être redistribuées à travers la ville et le pays : fabriques de cigarettes, dépôts et mise en bouteille d'alcools et de bières, importateurs de «denrées coloniales» s'y retrouvent en nombre important.

20. Dépôt de bières Wouters et Cie

Rue Ch. Demeer, 1-3

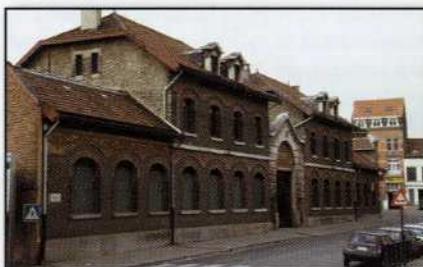


Situé face au dépôt BYRRH, le dépôt de bières étrangères Wouters et Cie a été dessiné par l'architecte Paul Hamesse en 1923. Il comprend une habitation directoriale, des bureaux et des dépôts organisés autour d'une cour intérieure fermée, partiellement occupée par des hangars à charpente métallique. Les principaux bâtiments viennent d'être rénovés.

21. Dépôt de vin Byrrh

Rue D. Lefèvre, 4

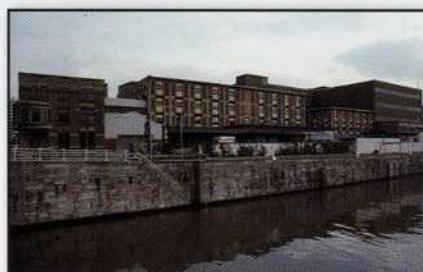
Dessiné par l'architecte parisien A. Laquerrière et construit en 1923 par les entreprises Louis De Waele, le dépôt de vin des frères Violet doit sa localisation à la proximité des installations douanières et ferroviaires de Tour et Taxis, avec lesquelles elle possédait un raccordement ferré. Formant un vaste front bâti, les bâtiments administratifs encadrant l'entrée cochère et les



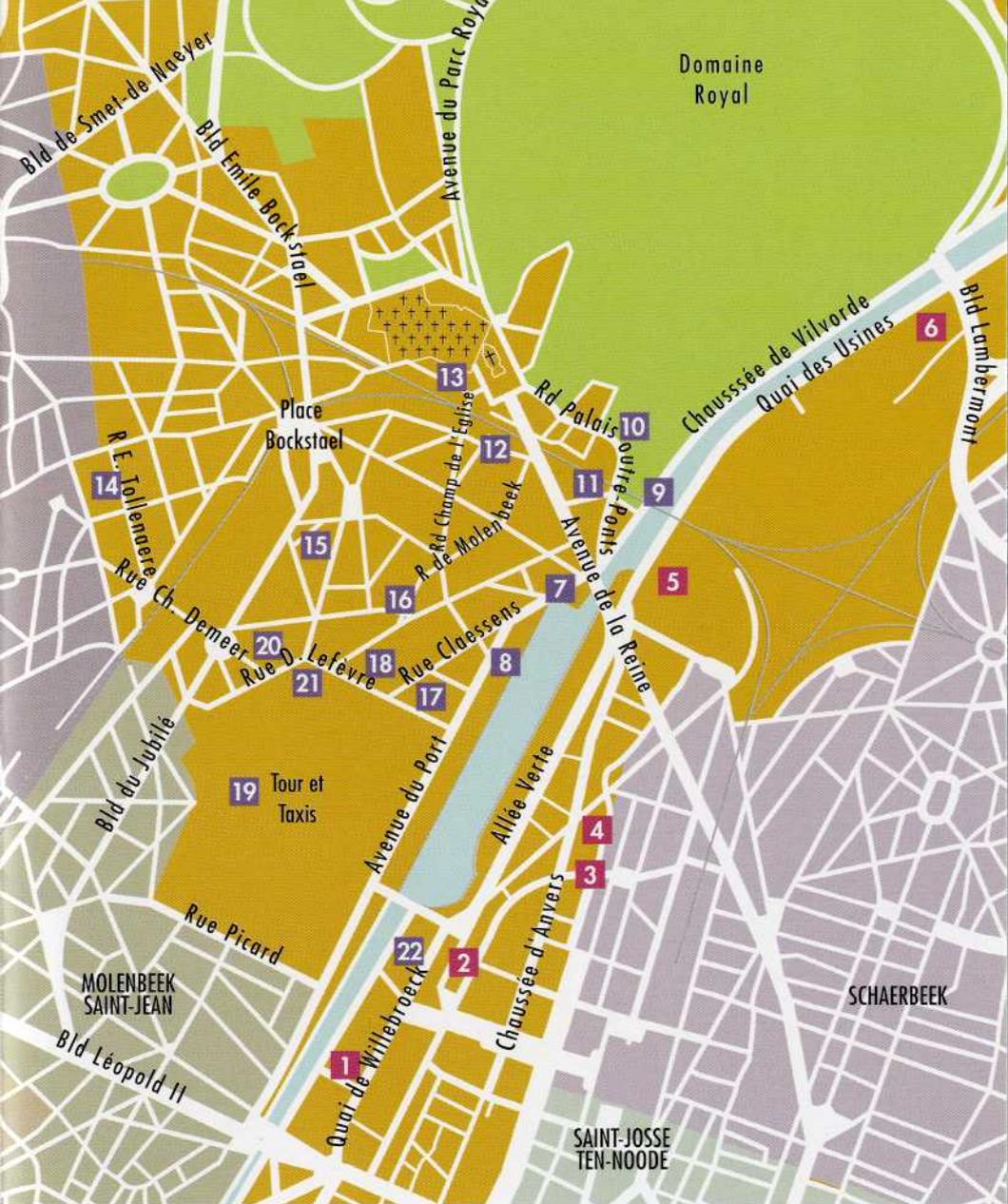
locaux industriels présentent une même décoration qui évoque, par ses motifs de vignes, l'affectation d'origine des bâtiments. Un pignon à vocation publicitaire, reprend sur une des façades à la fois le nom des propriétaires et celui de leur produit. Les structures intérieures ont été en partie démolies, mais les façades ont heureusement été conservées dans leur état d'origine. Les bâtiments sont actuellement utilisés comme dépôt par la société Belgacom.

22. Anciens entrepôts Adolphe Delhaize

Place des Armateurs, 4 - Quai des Péniches, 55



Ce vaste complexe fut dessiné par l'architecte E. François pour la société Adolphe Delhaize et Cie, importatrice de «Denrées Coloniales», vins et spiritueux. La société entendait ainsi regrouper sur un même site ses principaux entrepôts, ses bureaux, ainsi que divers ateliers (chocolaterie, charcuterie) et bâtiments de service (conciergerie, écuries, sellerie, garages, etc.). Par ces bâtiments devaient transiter les denrées destinées aux 725 succursales que comptait la société en Belgique. Ces bâtiments, construits en 1912-1913, occupaient la plus grande partie de leur îlot. Malgré d'importantes transformations et démolitions, réalisées pour la plupart lors de la reprise par les Galeries Anspach, ils ont conservé leur cachet architectural. Les bureaux, situés à l'angle de la place des Armateurs et du quai des Péniches, ont notamment conservé leur décor en sgraffite où apparaissent les initiales ADDCie.



- | | |
|---|--|
| 1 Ferme des Boues | 12 Gare de Laeken |
| 2 Meunerie Bruxelloise | 13 Atelier Ernest Salu |
| 3 Maison du garde-barrière | 14 Société laitière «Hollandia» |
| 4 Anciens Ets Honoré Demoor & Co | 15 Vinaigrerie de l'Etoile |
| 5 Visserie Belge | 16 Chocolaterie Derbaix - Frères |
| 6 Usine Godin | 17 Ecole Provinciale de Batellerie J. Dubrucq |
| 7 Monument au travail | 18 Bois Brabant |
| 8 Bureau d'embauche des Dockers | 19 Tour et Taxis |
| 9 Pont ferroviaire | 20 Dépôt de bières Wouters & Cie |
| 10 Ancienne minoterie | 21 Dépôt de vin Byrrh |
| 11 Pont Chambon | 22 Anciens entrepôts Adolphe Delhaize |



La commune de Laeken, rattachée à la Ville de Bruxelles depuis 1921, s'urbanisa de manière spectaculaire au XIXe siècle, suite à une augmentation démographique et à une industrialisation importantes. L'aspect de la commune est d'ailleurs fortement marqué par ces deux phénomènes.

Une première brochure, consacrée à Laeken et plus particulièrement à son patrimoine social, a été publiée à partir d'une étude réalisée par la Cellule Patrimoine historique de la Ville de Bruxelles. Il était important de ne pas en rester là et d'offrir aux lecteurs une image plus complète en présentant, après les lieux de vie, les lieux de travail qui constituent le patrimoine de la commune.

Spécialisée en histoire économique et sociale, LA FONDERIE était toute désignée pour concevoir cette plaquette. Elle dispose en effet d'un fonds documentaire très important couvrant le domaine du patrimoine industriel bruxellois et possède une expérience déjà longue dans l'organisation de visites guidées thématiques.

Deux promenades sont ici proposées au lecteur, qui l'emmènent de part et d'autre des rives du canal. Partant à la découverte d'un passé proche et cependant méconnu, ces itinéraires passionneront les personnes intéressées par l'histoire industrielle ou tout simplement curieuses de leur cadre de vie.

OLIVIER MAINGAIN,
*Echevin de la protection
du patrimoine de la Ville de Bruxelles*

Editeur responsable :

Olivier Maingain - Hôtel de Ville, Grand-Place, 1000 Bruxelles

Conception, textes :

LA FONDERIE - Paulo Valente

Photos :

LA FONDERIE - Christophe Chapel

Coordination :

Ville de Bruxelles - Cellule Patrimoine historique.

Présentation, graphisme :

André Dael [arcadel grafix]

Photo de couverture :

Chantier de bois de construction, rue Claessens 127-129

Coordination par la Cellule Patrimoine historique:

Paula Cordeiro, Sarah Moutury, Vincent Heymans

Boulevard Anspach, 6 • 1000 Bruxelles • T. : 279-30-10

ISBN D/1999/8333/1