

Tour et Taxis

Composé d'entrepôts et des bureaux entourant une gare abritée sous une vaste halle, le site a été désaffecté puis partiellement restauré pour accueillir des entreprises et de grandes manifestations culturelles. Il est situé le long du canal de Bruxelles, à quelques minutes à peine du centre de la capitale, sur le territoire de la commune de Bruxelles-Ville, et comporte plusieurs grands bâtiments et entrepôts faits de briques, de verre et de fer forgé.

Le site de Tour et Taxis a joué un rôle important dans le développement économique de Bruxelles.

Dans la longue histoire de ces terrains marécageux, certaines parcelles ont appartenu à la famille *Thurn und Tassis* originaire de Bergame en Italie. Cette famille a deux branches principales aujourd'hui, l'autrichienne *Thurn und Taxis* localisée à Ratisbonne et l'italienne (*della Torre e Tasso*) localisée à Duino. On raconte à tort que ces terrains avaient été utilisés en guise de pâturage pour ses chevaux de poste. Du temps du Saint-Empire romain germanique, la famille assurait déjà « la poste » de la cour, de la Vénétie et du Vatican. François del Tassis avait un château à Bruxelles et c'est alors que le roi Philippe le Beau le nomme *maître des postes*.



Le nom de *Thurn und Taxis* est utilisé dès les années 1650. La famille *Thurn und Taxis* contrôlera les Postes impériales à partir de Bruxelles pendant deux siècles et ne déménagera vers Francfort-sur-le-Main qu'en 1704. Le nom de *Thurn und Tassis*, francisé en *Tour et Taxis*, désignait une petite rue qui traversait ces terrains, qui sera donné au site après la transformation de ces quartiers en quartiers portuaires.



Entrepôt royal, la travée centrale surmontée de sa tour à horloge.

À la fin du xix^e siècle, la Belgique est la 5^e puissance économique d'Europe. Un accès direct à la mer grâce au canal de Willebroeck, ainsi que la forte augmentation des échanges commerciaux, engorgent le port intérieur de Bruxelles. La ville et le département des chemins de fer s'intéressent dès 1873 au site semi-marécageux qui borde le port de Bruxelles sur la rive gauche du canal de Willebroeck, à quelques centaines de mètres du point où celui-ci rejoint le canal de Charleroi. Un premier entrepôt public avait été construit à cet endroit en 1851. Une association privée, le *Cercle des Installations maritimes de Bruxelles*, se crée en 1881 afin de promouvoir la création du nouveau port. La *Société Anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles* est créée en 1896 et la ville achète pour l'équivalent de 50 millions d'euros le site de Tour et Taxis.

Le site est idéal pour les développements envisagés : proche du centre de la ville, peu urbanisé, à proximité de l'ancien port, de la gare de l'Allée Verte (première gare de Belgique en 1835 sur la ligne Bruxelles-Malines), des canaux de Charleroi et de Willebroek, des boulevards de la ville et du nouveau boulevard Léopold II.

Une série de bâtiments imposants, dont l'Entrepôt royal et ses dépendances - l'Entrepôt spécial, le hangar de transbordement, le hangar des produits dangereux et l'Hôtel des douanes - seront construits entre 1904 et 1907 sur la base des plans de l'architecte Ernest Van Humbeek. L'entrepôt était destiné au stockage des marchandises sous le contrôle de l'administration douanière belge. Le bâtiment est caractérisé par d'imposantes façades, revêtues de briques et de pierre bleue. L'épaisseur des murs et la qualité des caves permettaient un entreposage de qualité des produits.

Dans le même temps, la SNCB construit une nouvelle gare de marchandises sur le site, au plus près de la future installation portuaire. La gare maritime érigée entre 1902 et 1910 sous un immense hall de métal et de verre occupe 4 hectares, l'implantation des voies ferrées et des bâtiments permettant de charger et décharger plusieurs trains en même temps.

Dès 1911, l'ensemble de la vie économique bruxelloise liée au transport et à l'entreposage des marchandises se déplace vers le site. Tour et Taxis est en effet ce qu'on appellerait aujourd'hui une plate-forme multimodale, puisque sont associées, pour la première fois de l'histoire sur un même site de 37 hectares, les fonctions de perception des douanes, d'entreposage de marchandises et de transport, par chemin de fer, voie d'eau et route.

Cette dynamique confère une impulsion nouvelle aux quartiers voisins tels que Laeken et Molenbeek, et transforme la rive droite du canal en une véritable zone économique et industrielle. Le site est complété, en 1922, par un nouvel entrepôt constitué d'une Grande Halle et de caves. Cette même année, le nouveau port est inauguré, les travaux ayant pris du retard du fait de la Première Guerre mondiale.



Près de 3 000 personnes ont travaillé sur le site où passaient quelque 1 400 wagons par jour dans la gare, qui était une des plus importantes du pays, tandis que la capacité d'entreposage atteindra 240 000 m² lorsqu'un centre de fret pour le trafic ferroviaire et routier s'y installe en 1958.

Pourtant, avec la levée progressive des barrières douanières européennes, la raison d'être du dépôt des douanes disparut peu à peu, tandis que le développement du transport routier mettait à mal l'activité maritime et ferroviaire. La dernière institution qui occupa le site, la Poste, le quitta en 1987, pour le laisser totalement désaffecté.