

Le Site de Tours et Taxis: un site exceptionnel plein d'avenir

Le Conseil d'Administration de la SNCB vient de décider le transfert à court terme de la gare des petits colis qui fonctionnait à Tours et Taxis. La Région bruxelloise fait étudier des plans et propositions pour aménager le site en y maintenant une priorité à l'industrie (au sens large!) et reconvertisant une bonne partie à d'autres fonctions urbaines comme l'espace vert, le logement, le bureau. Bref le site devient un enjeu pour rêveurs, promoteurs, urbanistes, industriels et habitants.

C'est le moment de souligner farouchement peut-être, sa valeur de patrimoine d'histoire, économique, industrielle et sociale. C'est le moment de rappeler une proposition de valorisation originale de ce patrimoine.

Le site constitue un exemple remarquablement conservé de l'implantation d'un Centre de transbordement, d'entreposage et de dédouanement, infrastructure indispensable à l'économie d'une Ville-Région.

Nœud de communications, pôle essentiel du transit de marchandises à la porte de la Capitale, remarquable ensemble de 250.000 m²,



**Site de Tours et Taxis depuis la rue Lefebvre, Château d'eau et station électrique
(Photo La Fonderie).**

superbe architecture industrielle constitué par l'entrepôt public, les halls aux trains, la gare et les édicules entre les rails, le château d'eau, la centrale électrique et l'hôtel des postes.

Cet ensemble a une très forte implication sur les entreprises des environs. La fonction de douanes et d'imports-exports a créé nombre d'emplois dans les secteurs comme les alcools, les tabacs, les cafés, le conditionnement... Les quartiers environnants ont été réfléchis et présentent une mixité de fonctions quasi optimale et dont on devrait largement s'inspirer.

Le Site de Tours et Taxis en tant que tel a été construit en 1907 pour assurer quatre fonctions prédominantes qui ont été voulues interpenetrées et complémentaires :

1. La gare de chemin de fer, les voies et les quais de transbordement.
2. L'hôtel des Douanes et les magasins spéciaux.
3. Les Entrepôts publics en franchise de douanes.
4. L'Hôtel des Postes.

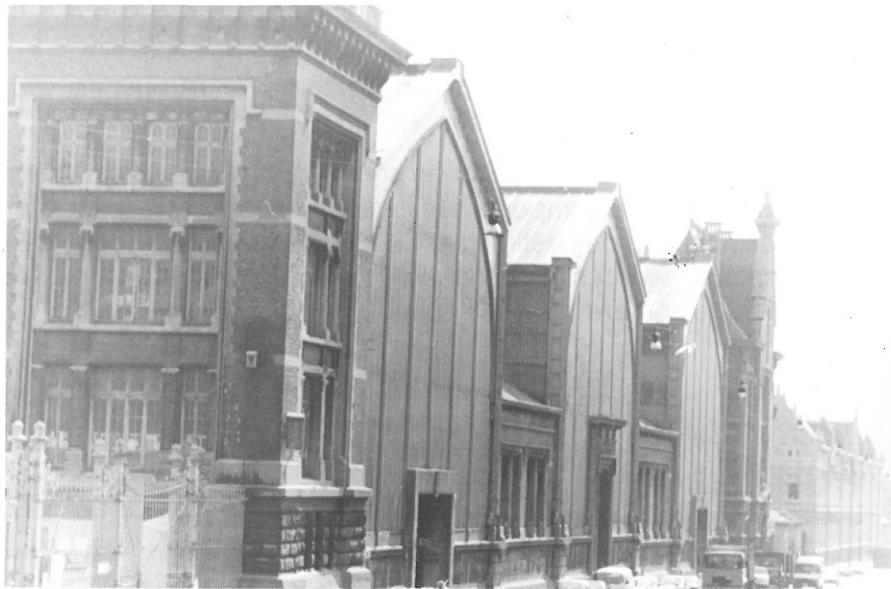
Un site unique au monde

Il convient particulièrement d'attirer l'attention sur le fait que, lors du Septième Congrès pour la Sauvegarde du Patrimoine industriel, congrès qui a réuni cent septante personnes en septembre 1990 à Bruxelles, Congrès qui s'est tenu sous le patronage entre autres de la Communauté Française, de la Région bruxelloise, de la Commission Européenne, les responsables internationaux ont demandé de présenter ce site comme «*Land Mark*», significatif au plan international.

Ces personnalités proposent de l'inclure dans un répertoire en cours de publication. Ce répertoire ne reprend qu'une centaine de sites au plan international.

Ces personnalités n'ont bien sûr pas pu apprécier chaque élément de ce site. Elles m'ont chargé, en tant que Président de la Section Belge du TICCIH et Administrateur-délégué de La Fonderie, de préparer un dossier pour cette mise en valeur au plan international.

La proposition en terme de classement de l'ensemble du site ne signifie bien sûr pas le blocage quant à une réflexion de réaffectation de tout ou partie de ce site. Il s'agit pour que le maximum de précautions soient prises dans le cadre des propositions de modifications et réaffectations de ce site que propose les études sur l'avenir du Canal. D'autres sites sur le même axe du canal méritent également une prise en considération appuyée.



Site de Tours et Taxis depuis la rue Lefebvre, Château d'eau et station électrique (Photo La Fonderie).

Un Centre belge du Chemin de Fer

Par ailleurs, j'ai déjà eu l'occasion de proposer à diverses occasions l'aménagement d'un *Centre belge du Chemin de Fer dans les Halls*, encore en activité, de la station de Chemin de fer.

Cette idée est soutenue par le Patrimoine Industriel Wallonie Bruxelles, asbl, association qui regroupe quasi tous les partenaires wallons et bruxellois préoccupés de ce patrimoine.

D'autres personnes se préoccupent par ailleurs d'y faire un musée classique du Chemin de Fer. Le problème est *d'y faire un Musée sans en faire un, c'est à dire sans figer les choses* comme au Musée du Chemin de Fer de Mulhouse. L'essentiel est de garder dans un pôle économique réel et très vivant un Centre tout aussi actif concernant le patrimoine Chemin de fer de ce pays.

Un Centre et pourquoi pas un Musée ?

Ce Centre doit donc être fréquenté comme un pôle d'activités économiques peut l'être. Il s'agirait d'inscrire dans le présent et le futur les traces significatives du passé industriel et social, traces qui seraient valorisées de diverses façons, comme dans certains bons musées, mais sans empêcher le développement d'activités économiques, c'est

en cela que le Centre serait *aussi* culturel. Je ne m'étendrai pas ici sur les arguments qui plaident en faveur de cette implantation, espérant bien pouvoir y contribuer dans un proche avenir, fort des appuis d'experts en Belgique et à l'étranger.

Les autres immeubles du site ne sont pas tous pris en compte par les diverses études. Il importe que l'activité économique reste *primordiale* dans chacun des bâtiments. Ce n'est qu'une mixité de fonctions alliant habitat, services, transformations artisanales et industrielles, qui fera vivre ce remarquable complexe que bien d'autres pays nous envient.

Guido VANDERHULST

Publications

□ Georges VAN den ABEELEN, **L'archéologie industrielle**, 3^e édition. Bruxelles, Editions de la Fédération des entreprises de Belgique, 1988. In-4, illustrations en noir et blanc. 350 FB.

G. van den Abeelen présente ici la troisième édition de sa brochure dont la première mouture remonte à février 1972; elle fut alors insérée dans *Industrie*, la revue mensuelle qu'éditait à cette époque la Fédération des industries belges. En nous donnant cette dernière édition, totalement refondue, l'auteur veut en somme attirer l'attention sur notre discipline, qui fait désormais partie des grands courants qui se dessinent dans la vie culturelle contemporaine.

Destinée surtout au grand public, mais non dépourvue d'esprit scientifique, cette plaquette suit la longue trace physique qu'ont laissée sur la terre les réalisations, les projets, les rêves – et parfois les échecs – d'un grand nombre de chefs d'entreprises et de ceux qui se sont trouvés associés à ce qu'ils réalisaient. Elle montre également que les méthodes de l'archéologie industrielle se sont considérablement affinées et que son champ d'investigation s'est, surtout, véritablement universalisé, se manifestant aujourd'hui du lointain Spitzberg, où l'on a fouillé les ateliers des baleiniers hollandais, à l'Australie, où de nombreux musées content le souvenir vivant des ruées vers l'or.

Concrètement, sont ici passées en revue les réalisations archéologico-industrielles des pays suivants: Grande-Bretagne («Un centre créateur»), République fédérale d'Allemagne («La vision allemande des choses»), ancienne D.D.R. («Ce qui s'y passe»), Pologne («Une attitude très constructive»), Belgique («L'historique d'un effort»), Pays-Bas («Problèmes et réalisations»), Pays scandinaves, France («Des sites à profusion»), Suisse («Le respect de la tradition technique»), Italie («Une participation très vivante»), Australie («De pionniers en pionniers»), Brésil («Un pays témoin, une expérience à suivre») et, enfin, Etats-Unis («L'archéologie industrielle