

# BRUXELLES PATRIMOINES



Une publication de la Région  
de Bruxelles-Capitale



**DOSSIER**  
ARCHITECTURES INDUSTRIELLES

N°008  
NOVEMBRE 2013



# Entrepôts bruxellois

## UN AVENIR INCERTAIN ?

### Dr INGE BERTELS

Historienne de l'architecture et master en conservation, Vrije Universiteit Brussel.

### Dr ARCH. SARA WERMIEL

Architecte et urbaniste, chercheuse indépendante et chargée de cours, Massachusetts Institute of Technology (MIT)

### Dr IR ARCH. INE WOUTERS

Ingénieur-architecte, professeur principal et présidente du Vakgroep Architectonische Ingenieurswetenschappen, Vrije Universiteit Brussel

Quantité d'entrepôts historiques ont perdu leur fonction d'origine au cours du XX<sup>e</sup> siècle et les transformations et réaffectations ultérieures qu'ils ont subies ont souvent laissé de profondes marques. Les entrepôts historiques sont aujourd'hui menacés de démolition par le développement et les transformations de l'espace urbain. Ceci soulève par ailleurs la question d'une juste réaffectation des entrepôts historiques, qu'ils soient classés ou non. Par cet article, les auteurs souhaitent susciter une réflexion et attirer l'attention des différents acteurs de la ville sur les qualités spécifiques de ce patrimoine afin que son identité et sa lisibilité soient préservées lors de réaffectations futures.

L'entrepôt inoccupé à l'angle de la rue du Cheval Noir et de la rue des Mariniers à Molenbeek-Saint-Jean attend sa réaffectation. En dépit de son état de délabrement, les caractéristiques de l'entrepôt sont conservées (A. de Ville de Goyet, 2012 © MRBC).

**L**es entrepôts constituent aujourd'hui un élément important du patrimoine bruxellois. Ils sont de considérables témoins matériels de l'évolution économique urbaine et régionale. En tant que patrimoine architectural, ils sont toutefois longtemps restés dans l'oubli, ce qui les rend éminemment vulnérables en dépit de leur robuste architecture.

### QU'EST-CE QU'UN ENTREPÔT ?

Un entrepôt est tout simplement un bâtiment dans lequel sont entreposées des marchandises. En 1904 déjà, l'historien de l'architecture Russell Sturgis les a définis comme des bâtiments "where the goods are piled up, where the unloading and loading, the receiving and the shipping of such goods goes on continually, where the floors are to a great extent left open in great 'lofts' and where in consequence the general character of the structure within and without is the reverse of elegant"<sup>1</sup>. Bien qu'il s'agisse là de caractéristiques générales claires, il n'est pas rare que l'on fasse la distinction entre d'une part les hangars

et les dépôts et d'autre part les entrepôts et les magasins. Dans cette distinction, l'accent est mis sur le stockage horizontal ou vertical des marchandises. En règle générale, les hangars ne possèdent qu'un seul niveau et une charpente ouverte. Bien que réalisés dans d'autres matériaux, leur fonction et leur structure sont très semblables à celles des lieux de stockage actuels, que l'on retrouve fréquemment dans les zones industrielles et logistiques en périphérie des villes. Les entrepôts historiques, en revanche, se caractérisent par une structure verticale, à plusieurs niveaux, dans laquelle des portefaix ou porteurs amenaient les marchandises par des escaliers escarpés ou à l'aide de potences de levage et plus tard, par des ascenseurs.

Ce mode de fonctionnement et cette structure étaient fortement conditionnés par leur intégration dans le tissu urbain historique. On retrouve fréquemment des entrepôts aux environs des ports, des gares ou, plus générale-

**Les entrepôts historiques se caractérisent par une structure verticale, à plusieurs niveaux, dans laquelle des portefaix ou porteurs amenaient les marchandises par des escaliers escarpés ou à l'aide de potences de levage et plus tard, par des ascenseurs.**

ment, des grands nœuds de transport (routiers, fluviaux, ferroviaires ou une combinaison de ceux-ci). De tels nœuds avaient vu le jour avec le commerce, ils en facilitaient les activités et constituaient donc des endroits propices à l'implantation d'entrepôts. De plus, la pression économique et financière subie par ces emplacements urbains incitait les propriétaires à limiter la superficie occupée au sol et à privilégier un stockage vertical des marchandises. Ces entrepôts historiques se caractérisaient dès lors très souvent par une structure à plusieurs étages à plans ouverts, dotés de cloisons provisoires, dans divers matériaux en fonction des marchandises à stocker. Les murs verticaux fixes étaient limités et n'étaient présents qu'aux endroits où ils étaient structurellement indispensables ou utilisés

comme éléments de compartimentage servant notamment à garantir la sécurité incendie.

Selon leurs propriétaires ou commanditaires, les entrepôts pouvaient également être classés en entrepôts publics ou entrepôts pour négociants. Il n'était pas rare, en effet, que négociants et commerçants décident de construire leur propre entrepôt, afin de pouvoir non seulement stocker les marchandises, mais aussi les exposer. En revanche, dans les entrepôts publics, l'espace était notamment sous-loué à des commerçants et à des artisans au mètre carré, par compartiment ou par étage. Dans bon nombre de communes et de villes, de tels entrepôts étaient érigés par les autorités publiques, ce qui transparaissait souvent dans leur dénomination: entrepôt communal, de la ville ou royal. Souvent, ces édifices historiques avaient également un lien direct avec un site de production industriel et étaient alors désignés par le mot «magasin». Bien que très semblables aux autres entrepôts, leur implantation et leur utilisation dépendaient clairement de l'activité de production voisine. Quantité d'usines, mais aussi de grands ateliers, disposaient de leur propre entrepôt pour le stockage des matières premières, des produits semi-finis et finis. Les entrepôts des brasseries, comme le magasin Verelst à Bruxelles, en sont des exemples marquants (fig. 1).

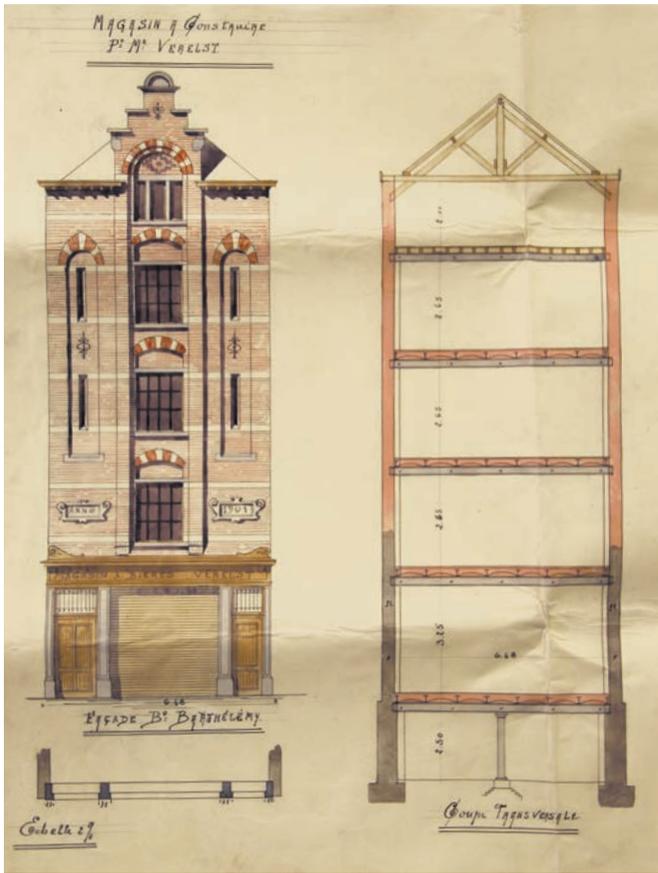
Les entrepôts, qu'ils aient été construits par des commerçants, des négociants, ou encore par des autorités publiques ou des industriels, se caractérisent tous par une architecture robuste. Ce sont des bâtiments sobres, compacts, avec un nombre limité et judicieusement pensé de baies de fenêtres dans les façades extérieures. C'est la fonctionnalité du bâtiment qui domine, ce qui explique le peu d'attention portée aux aspects esthétiques de leur architecture. Les bâtiments sont conçus pour permettre un transbordement rapide et efficace des marchandises depuis le quai, la rue ou la cour intérieure vers l'un des étages

de l'entrepôt. C'est donc le levage et le gerbage de marchandises qui occupent toute l'attention. C'est la raison pour laquelle une potence permettant le levage ou le hissage des marchandises est souvent prévue à l'extérieur de l'entrepôt. Le dessin en coupe de l'entrepôt du Marché aux Peaux illustre le fonctionnement d'une telle installation (fig. 2).

Les grandes baies de porte, alignées sous la potence, permettent de rentrer les marchandises. Un grand portail est prévu au rez-de-chaussée. La hauteur de la dalle du rez-de-chaussée est adaptée au moyen de transport le plus fréquemment utilisé. On peut ainsi observer des dalles surélevées pour les marchandises qui étaient le plus fréquemment acheminées par charrette hippomobile ou par le rail. La structure portante de l'entrepôt est conçue de manière à pouvoir supporter de lourdes charges et est constituée de bois, de fer, d'acier ou de béton armé. Pour chacun de ces matériaux, la structure portante se compose de planchers, de poutres et de colonnes. Ceci donne lieu à des plateformes ouvertes qui permettent un agencement libre et une utilisation flexible des espaces. Si des murs intérieurs ont néanmoins été prévus, ceux-ci ont une fonction de séparation et sont censés confiner le feu en cas d'incendie. Par ailleurs, la hauteur d'étage était limitée, tant pour faciliter l'empilement des marchandises que pour empêcher une surcharge des planchers lorsque les marchandises étaient stockées trop en hauteur.

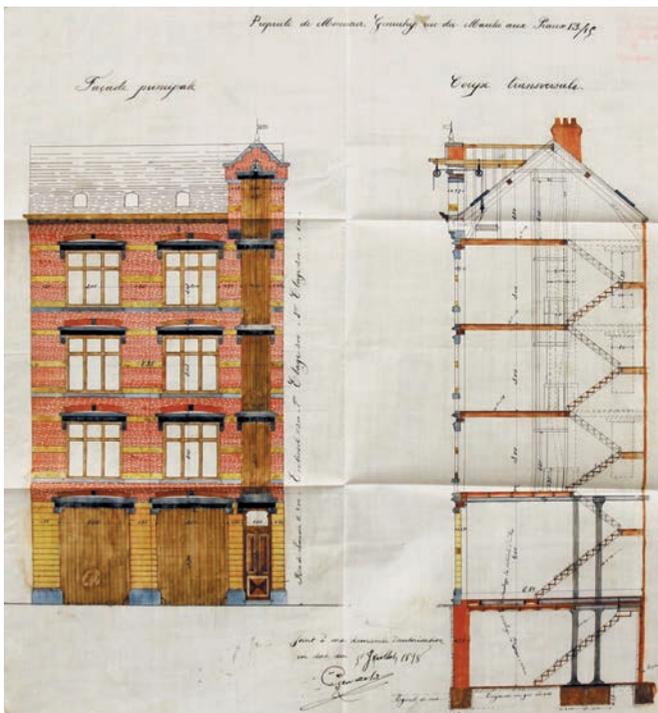
#### ..... INSERTION DANS LE TISSU URBAIN BRUXELLOIS .....

De par la corrélation directe avec les réseaux commerciaux et les infrastructures de transport, cette insertion des entrepôts dans le tissu urbain historique a fortement évolué au fil du temps. Par ailleurs, ces transformations de la ville ont atténué le lien direct entre l'entrepôt, situé ou non à l'intérieur d'un complexe plus vaste, et son environnement historique. À Bruxelles, les activités portuaires se sont continuellement déplacées. Les plus anciens entrepôts se retrouvent ainsi le long de la Senne, de ses



**Fig. 1**

Élévation et coupe de la façade du magasin de la brasserie Verelst au boulevard Barthélémy à Bruxelles, 1901 (© AVB).



**Fig. 2**

La demande de permis de bâtir de l'entrepôt de la rue du Marché aux Peaux 13-15 à Bruxelles montre le fonctionnement de l'installation de levage (1898) (© AVB).

**Fig. 3**

Vue ancienne des quais au Foin et aux Pierres de Taille à Bruxelles. Le premier entrepôt public, construit par Nivoy en 1781 et réaffecté en Théâtre royal flamand, apparaît à l'arrière-plan (coll. Banque Belfius-Académie royale de Belgique ©ARB-MRBC).

**Fig. 4**

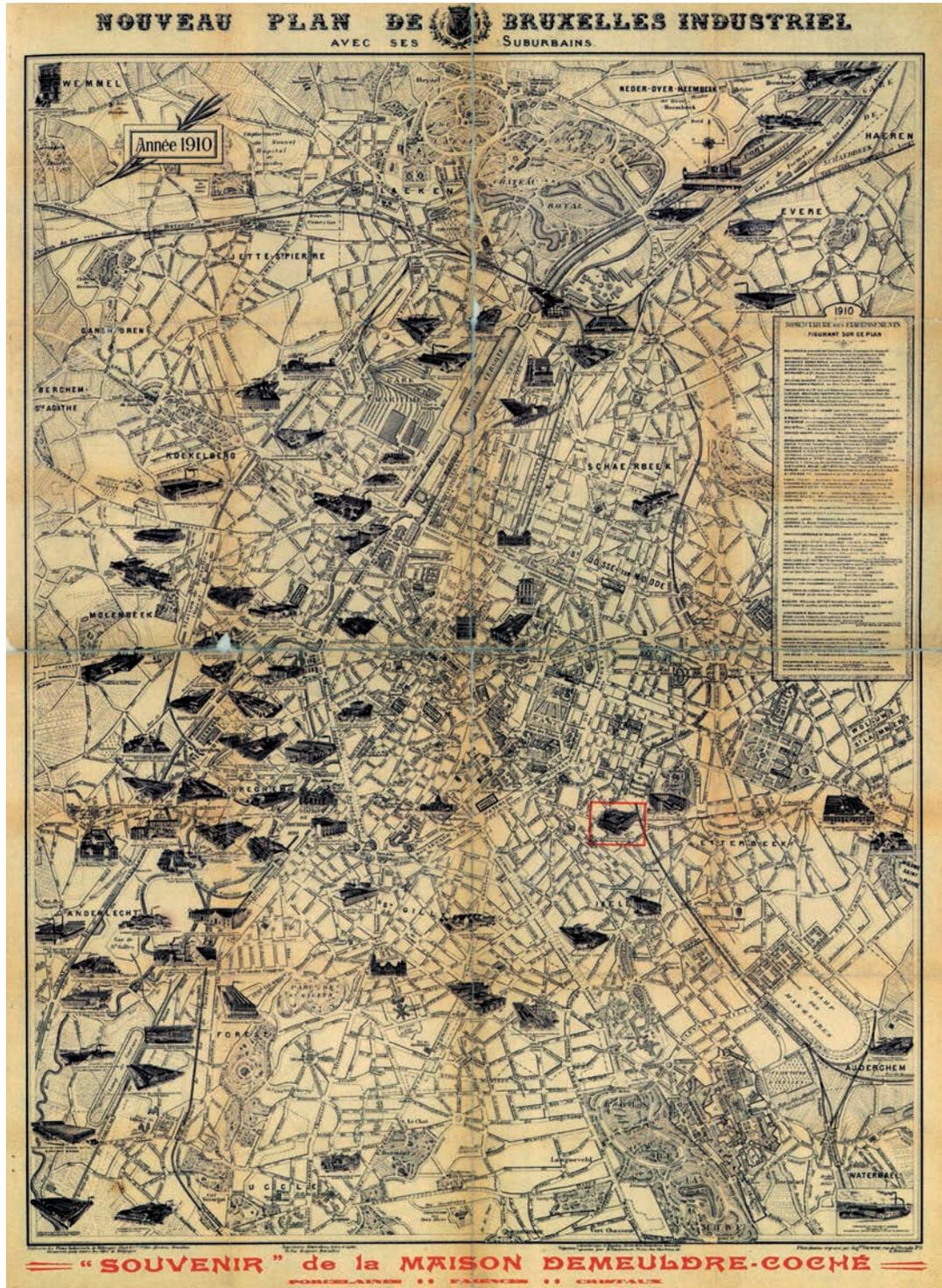
Entrepôt du XVII<sup>e</sup> siècle situé quai aux Pierres de Taille 20, classé en 2002 et restauré avec respect (photo de l'auteur).

**Fig. 5**

Les Halles America, halle aux fruits construite par la société America et C<sup>o</sup>, boulevard de Dixmude 21-29 à Bruxelles (A. de Ville de Goyet, 2012 ©MRBC).

Fig. 6

Le Nouveau plan de Bruxelles industriel, dessiné et gravé par A. Verwest (1910) montre le corridor industriel le long des canaux de Willebroeck et de Charleroi (© La Fonderie).



bras ou des bassins intérieurs (fig. 3). Hélas, seul un nombre restreint de ces entrepôts a été effectivement conservé. L'un d'entre eux est l'entrepôt situé au quai aux Pierres de Taille 20. Il a été classé à juste titre en 2002 et a récemment subi une restauration de qualité (fig. 4). Après le comblement des bassins intérieurs en 1910, les activités portuaires se sont déplacées vers la zone du canal et une forte concentration de divers types d'entrepôts y a vu le jour.

Les activités commerciales du centre-ville ne se sont pas arrêtées pour autant. À l'endroit du Grand Bassin comblé, de nouvelles parcelles ont été libérées le long du quai du Commerce et des boulevards d'Ypres et de Dixmude. C'est notamment là qu'ont été érigées les *Halles America* en 1925-1926 (projet de 1921 par F. Petit). La société America et Cie y construisit un entrepôt de fruits et légumes où les commerçants pouvaient s'approvisionner. Entrepôts, bureaux et unités d'habitation s'y intègrent en parfaite complémentarité. Cet usage mixte, qui s'efforce d'exploiter de manière optimale l'espace urbain disponible, est typique de ce nouveau quartier, mais aussi de Bruxelles en général. L'attention architecturale portée aux façades de ces bâtiments lors de leur conception a accéléré la procédure de classement en 1998 (fig. 5).

L'économie bruxelloise est aussi étroitement liée à l'industrie et au développement industriel. Bruxelles a été, dès le Moyen Âge, un grand centre de production textile. Dès le XIX<sup>e</sup> siècle, la ville fut aussi, sous l'impulsion d'une forte croissance démographique et du développement des infrastructures de transport (canaux, routes et rail), un important centre industriel, au même titre que Charleroi, Liège, Gand et Anvers. Le *Nouveau plan de Bruxelles industriel* dresse une cartographie de l'emplacement des activités industrielles à Bruxelles vers 1910 et montre clairement leur concentration le long des infrastructures de transport (fig. 6). Divers entrepôts sont sortis de terre – à l'intérieur ou non d'un complexe plus vaste – le long du nouveau port, du canal de Willebroeck et de Charleroi, donnant ainsi naissance à un corridor nord-sud.

Bruxelles a également connu une forte croissance de divers secteurs industriels durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, mais celle-ci diminua à partir des années soixante. Ceci est perceptible à la fois sur le plan de l'emploi et sur celui des surfaces construites occupées par les activités de production<sup>2</sup>. Cette évolution entraîna une réaffectation de certains entrepôts et complexes industriels existants, comme ce fut le

**Lorsqu'une réaffectation s'accompagne de transformations lourdes à l'échelle d'un bâtiment isolé mais également des rues et des îlots, la lisibilité d'un bâtiment s'en trouve fortement compliquée.**

cas pour l'entrepôt transformé qui fait partie de la brasserie *Cheval Noir* à Molenbeek-Saint-Jean. Par ailleurs quantité de bâtiments furent démolis, un processus qui se poursuit intensivement à l'heure actuelle. En effet, entre 1997 et 2011, pas moins de 25 % de la surface construite encore occupée par des activités de production a été réaffectés de la sorte. Lorsqu'une réaffectation s'accompagne de transformations lourdes à l'échelle d'un bâtiment isolé mais également des rues et des îlots, la lisibilité d'un bâtiment s'en trouve fortement compliquée. De ce fait, ces entrepôts sont aujourd'hui en grande partie méconnaissables pour qui se promène dans les rues de la ville, même dans des zones telles que le Pentagone, les zones portuaires et les communes «industrielles» comme Molenbeek-Saint-Jean et Anderlecht, où ils sont encore fort présents.

#### BILAN DU PATRIMOINE DES ENTREPÔTS À BRUXELLES

L'attention dont ont, jusqu'à présent, bénéficié ces entrepôts historiques doit en grande partie être resituée dans le cadre de l'intérêt porté à l'archéologie et au patrimoine industriel. Si, dans le contexte de l'archéologie industrielle, y compris sur le plan international, l'intérêt était au départ fortement centré sur le patrimoine conservé de certaines grandes entreprises et complexes

industriels, il a progressivement fait place à une définition plus large du patrimoine industriel, incluant explicitement les entrepôts: «*Industrial heritage consists of the remains of industrial culture which are of historical, technological, social, architectural or scientific value. These remains consist of buildings and machinery, workshops, mills and factories, mines and sites for processing and refining, warehouses and stores, places where energy is generated, transmitted and used, transport and all its infrastructure, as well as places used for social activities related to industry such as housing, religious worship or education*»<sup>3</sup>. Parallèlement, l'attention s'est d'abord portée sur les sites menacés, mais aujourd'hui, on tente de plus en plus d'étudier et de conserver la variété et la spécificité de ce patrimoine.

Bien que, lors des grands projets d'inventaire du patrimoine architectural bruxellois dès 1978, les critères traditionnels d'esthétique et d'ancienneté n'aient pas été les seuls pris en compte au départ, et que les valeurs sociales, scientifiques et archéo-industrielles l'aient été également, le patrimoine industriel bruxellois semble ne représenter que 1 % de l'*Inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale*. La même constatation s'impose s'agissant des classements: seuls 11 entrepôts historiques sont classés sur un total d'environ 3.000 bâtiments classés. Le fait en soi n'est pas si étonnant, car si les critères ont été clairement élargis et pris en compte, les connaissances historiques et scientifiques existantes sont assez limitées<sup>4</sup>. En effet, bon nombre de questions d'histoire de l'architecture, mais aussi socio-économiques, restent sans réponse. Cette situation entraîne une limitation des connaissances actuelles et, dès lors, l'argumentation indispensable à toute documentation, conservation et valorisation fait défaut. Dans *Le patrimoine industriel en Région de Bruxelles-Capitale*, Jonathan Truillet indique notamment que pour le premier monument industriel bruxellois, le moulin à eau du Nekkersgat à Uccle, classé en 1977, ce sont surtout les

**LISTE DES ENTREPÔTS CLASSÉS  
DANS LES COMMUNES DE BRUXELLES,  
DE MOLENBEEK-SAINT-JEAN  
ET D'ANDERLECHT**

**Entrepôt quai au Foin**

Actuel quai aux Pierres de Taille 20  
(Bruxelles, XVII<sup>e</sup> siècle, entrepôt)  
Classé en 2003.

**Dépôt de l'ancienne manufacture  
de tabac AJJA**

Rue Vandermaelen 5-7  
(Molenbeek-Saint-Jean, 1873, 1910,  
fonction mixte)  
Classé en 1997.

**Anciens Établissements Absalon**

Rue Saint-Christophe 41-45  
et rue Van Artevelde 70-72  
(Bruxelles, 1891 et 1913, magasin)  
Classés en 1999.

**Ancien dépôt et magasin Besse**

Rue de l'Escaut 122  
(Molenbeek-Saint-Jean, 1908,  
fonction mixte stockage et magasin)  
Classé en 1997.

**Anciens Magasins Wolfers Frères**

Rue d'Arenberg 11-13  
(Bruxelles, 1909, fonction mixte)  
Classés en 1981.

**Halles America**

Boulevard de Dixmude 23-29  
(Bruxelles, 1921-1929,  
fonction mixte habitat et stockage)  
Classées en 1998.

**Anciens dépôts des Grands Magasins  
de la Bourse**

Rue d'Alost 7-11  
(Bruxelles, 1924, mixte commerce  
et stockage)  
Classés en 1998.

**Ancienne Société des Entrepôts de Bruxelles**

Rue Van Meyel 26-32  
(Molenbeek-Saint-Jean, 1924)  
Classée en 1997.

**Ancien dépôt Stiel & Rothschild**

Quai aux Pierres de Taille 28-29  
(Bruxelles, 1926)  
Classé en 1998.

**Anciens bâtiments de la société G.K.F.  
(Gérard Koninckx Frères - grossiste en  
fruits exotiques)**

Rue du Vieux Marché aux Grains 7-11  
(Bruxelles, 1927, fonction mixte  
habitat et stockage)  
Classés en 1998.

**Anciens Établissements BLUM**

Rue des Commerçants 67  
(Bruxelles, 1933)  
Classés en 1998.



Rue des Commerçants 67  
à Bruxelles (Eberlin-Brunetta  
© MRBC-MBGH).

qualités paysagères qui ont été déterminantes dans l'arrêté de classement. Un autre exemple est celui des *Magasins Wolfers Frères* (y compris l'entrepôt), classés en 1981, conçus par Victor Horta en 1909, où les qualités architecturales et esthétiques ont principalement été prépondérantes.

Ce n'est que depuis les années 1980, mais surtout 1990, que la motivation se base également directement sur la valeur en tant que patrimoine industriel. Cette manœuvre de rattrapage a été stimulée par les recherches et les activités des Archives d'Architecture Moderne et de La Fonderie - dont il sera plus amplement question ci-après. Celles-ci ont notamment donné lieu à un certain nombre de classements d'ensembles du patrimoine industriel, à l'occasion desquels, durant la période 1997-1999, outre par exemple une ancienne centrale électrique ou l'ancienne brasserie Van Dooren, un certain nombre d'entrepôts ont, eux aussi, été classés, comme les *Halles America*, le dépôt Stiel & Rothschild ou la *Société des Entrepôts de Bruxelles*. Les motivations de ces classements sont claires: en plus des qualités architecturales, urbanistiques et historiques, elles prennent également en compte les valeurs patrimoniales industrielles et techniques des bâtiments en question. Depuis 2002 et le classement de l'entrepôt du XVII<sup>e</sup> siècle du quai aux Pierres de Taille 20, nous n'avons plus connaissance du moindre classement d'un entrepôt historique.

.....  
**INVENTAIRE DES ENTREPÔTS  
DE BRUXELLES, D'ANDERLECHT  
ET DE MOLENBEEK-SAINT-JEAN**  
.....

Pour vérifier si les caractéristiques générales de l'entrepôt, telles que décrites ci-dessus, se retrouvent également dans les exemples bruxellois, une base de données - qui regroupe des entrepôts historiques connus, transformés et disparus ou non - a été créée. Compte tenu du délai, nous avons focalisé notre attention sur les principales zones portuaires et commerciales de la Région de Bruxelles-Capitale. Les premières activités portuaires et commerciales étaient concentrées autour de la Senne



**Fig. 7a**

Quai aux Pierres de Taille 20.  
 Détail (© A. de Ville de Goyet,  
 2012 ©MRBC).



**Fig. 7b**

Quai du Chantier. Les  
 entrepôts avec une structure  
 portante en bois sont assez  
 rares (photo de l'auteur).



**Fig. 7c**

Intérieur d'un entrepôt au  
 quai du Chantier à Bruxelles.  
 L'escalier escarpé avec ses  
 courtes marches est typique  
 (photo de l'auteur).

l'époque de construction: en bois massif, elle est refermée par des parois en maçonnerie (fig. 7b et 7c).

Ce n'est qu'au XIX<sup>e</sup> siècle que de nouveaux matériaux de construction voient le jour sur le marché: la fonte et le fer forgé font leur apparition. Ils sont vantés dans la littérature technique pour leur meilleure résistance au feu et leur capacité portante supérieure. L'entrepôt public *Nouvel Entrepôt* est un exemple précoce et intéressant de construction selon cette nouvelle technique anti-incendie. Le chantier, commencé en 1842, ne sera finalement achevé qu'en 1847. Contrairement à d'autres pays où, en raison du prix de revient élevé du fer, les entrepôts étaient majoritairement réalisés en bois, il semble que Bruxelles ait résolument opté pour le fer à partir de 1840. Des recherches plus poussées doivent confirmer si les entrepôts à structure en fer ou en acier sont réellement typiques de Bruxelles. Il est possible en effet que les exemples en bois aient été moins nombreux à résister à l'usure du temps. D'autre part, il se pourrait que le grand chantier du *Nouvel Entrepôt*, situé à un endroit très fréquenté, ait incité différents architectes, maîtres d'ouvrage, entrepreneurs et ingénieurs à construire selon la nouvelle technique anti-incendie. Il est également probable que le fer et l'acier étaient plus abordables pour les entrepreneurs bruxellois, vu l'importance de l'industrie du fer à Bruxelles et les bonnes liaisons avec Charleroi.

Le béton armé est introduit vers le tournant du siècle. Parmi les exemples précoces de structures monolithiques, citons la meunerie Moulart, située quai Demets à Anderlecht (1903), le magasin du grossiste en articles de quincaillerie Lafosse de la rue des Commerçants à Bruxelles (1905) et l'Entrepôt royal sur le site de Tour & Taxis (construit entre 1904 et 1906) (fig. 8). Ces constructions précoces en béton se caractérisent par des dalles de faible épaisseur et des portées relativement courtes. Dans la meunerie Moulart, les dalles de sol sont soutenues tous les 1,70 m par une poutre en béton, tous les 2,00 m dans la quincaillerie Lafosse. Concernant

les dalles de l'Entrepôt royal, selon un brevet de François Hennebique, l'intervalle peut aller jusqu'à 4,00 m.

Cette évolution rapide de l'allongement des portées dans les constructions en béton armé n'éclaire qu'un aspect des innovations. Les brevets relatifs à la forme et à l'agencement de l'armature se sont succédé à un rythme soutenu, diverses études ont porté sur la composition du béton et les méthodes de calcul ont été mises au point à l'aide de multiples essais de chargement réalisés sur place. Autrement dit, de nouveaux matériaux et de nouvelles techniques ont été introduits très tôt dans ces bâtiments industriels. Outre les caractéristiques architecturales, il est donc important d'en étudier la technique de construction et les équipements.

La hauteur d'étage limitée n'est pas une caractéristique représentative des entrepôts bruxellois. Les entrepôts publics, brassicoles et commerciaux affichent tous des hauteurs confortables. Dans le *Nouvel Entrepôt*, réceptionné en 1847 avec une structure portante constituée de voûtes en briques, de poutres et de colonnes en fonte, la hauteur d'étage s'élève à près de 4 m, avec une hauteur de passage sous les poutres de 3 m. Cette impression d'espace peut aujourd'hui encore être perçue dans l'ancien magasin Val Saint-Lambert, construit en 1854 rue du Vieux Marché aux Grains (fig. 9). Cette hauteur de passage de 3 m sera encore recherchée dans les entrepôts plus tardifs et lors du passage à de nouveaux matériaux de construction. Ceci apparaît notamment dans la construction de l'Entrepôt royal où l'application du béton armé permet de réduire la hauteur d'étage à 3,50 m tout en conservant une hauteur de passage de 3 m (fig. 10). Ces grandes hauteurs présentent des avantages lors de l'utilisation et de la réaffectation des entrepôts. Il existe néanmoins des exceptions, comme le dépôt de l'ancienne sucrerie *Graeffe*, construit rue

de Manchester à Molenbeek-Saint-Jean en 1889, qui possède une hauteur d'étage de 2,50 m avec une hauteur de passage libre d'à peine 2,20 m. Cela n'a pas empêché une réaffectation: le bâtiment abrite la troupe de danse Charleroi Danses depuis 2001 (fig. 11 et fig. 12).

Les potences de levage et les baies de chargement sont des éléments très caractéristiques d'un entrepôt. Les potences de levage servaient en effet à rentrer dans l'entrepôt les marchandises acheminées par bateau ou par un autre moyen de transport. Toutefois, on peine à retrouver ces caractéristiques dans les entrepôts bruxellois. Les vieilles photos, dessins et peintures du port intérieur de Bruxelles ne montrent qu'un nombre restreint d'entrepôts équipés d'une potence de levage. L'entrepôt du XVII<sup>e</sup> siècle situé quai aux Pierres de Taille 20 en est un exemple typique. Après son classement comme monument en 2002, le bâtiment délabré subit une restauration en profondeur. La potence de levage et les volets des baies de chargement ont été réparés. Dans la plupart des cas cependant, les marchandises étaient probablement amenées directement à l'intérieur et, ensuite, hissées vers les différents étages à l'aide d'une poulie ou d'un système

**Les potences de levage et les baies de chargement sont des éléments très caractéristiques d'un entrepôt. Les potences de levage servaient en effet à rentrer dans l'entrepôt les marchandises acheminées par bateau ou par un autre moyen de transport. Toutefois, on peine à retrouver ces caractéristiques dans les entrepôts bruxellois.**

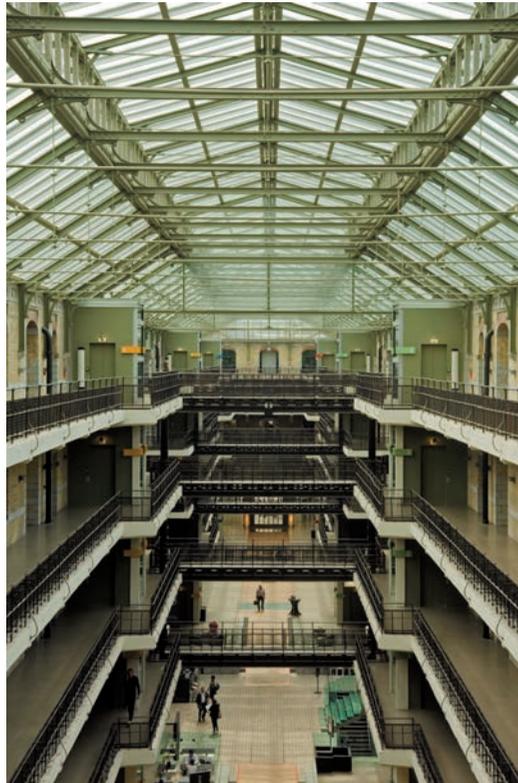
de monte-charge. La raison pour laquelle le système de chargement-déchargement se déroulait autrement à Bruxelles doit faire l'objet d'études plus poussées. La densité plus tenue du port bruxellois, l'agencement des ensembles de bâtiments et la taille et l'accessibilité des parcelles y jouent assurément un rôle.

**Fig. 8**

Tour & Taxis. Structure portante en béton (photo site web Tour & Taxis © www.tour-taxis.com).

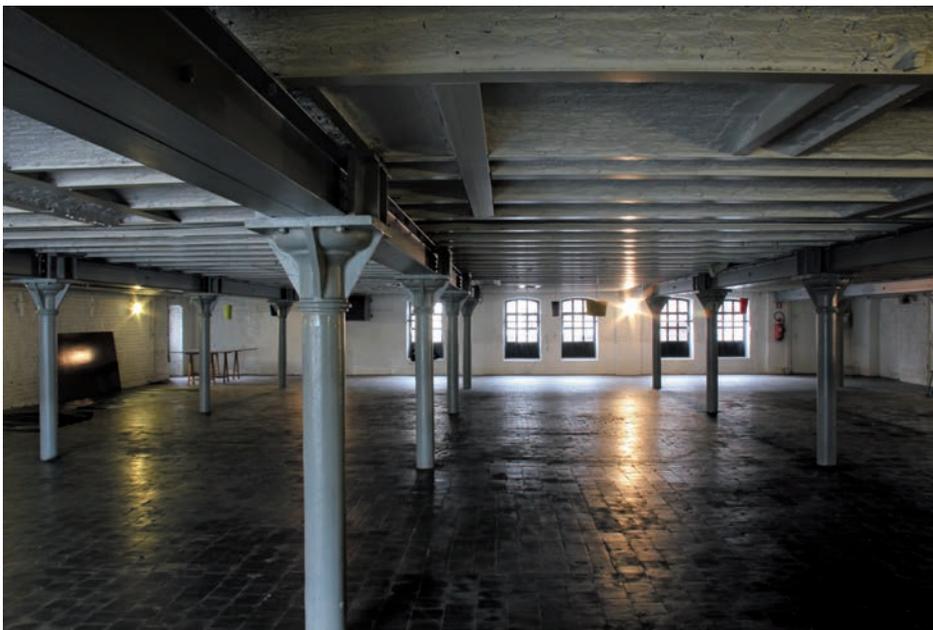
**Fig. 9**

Ancien dépôt du Val Saint-Lambert (1854), place du Vieux Marché aux Grains à Bruxelles, réaffecté en centre communautaire flamand *De Markten*. Le bois et la fonte sont combinés dans la structure portante aux étages (photo de l'auteur).



**Fig. 10**

Tour & Taxis. L'Entrepôt royal (A. de Ville de Goyet, 2012 © MRBC).



**Fig. 11**

Ancienne raffinerie de sucre *Graeffe*, rue de Manchester à Molenbeek-Saint-Jean. Les hauteurs d'étage réduites peuvent constituer un obstacle à la réaffectation. Le nouvel utilisateur, Charleroi Danses, adapte la fonction de l'espace à son architecture (photo de l'auteur).



Fig. 12

Façade à rue de l'ancienne raffinerie de sucre *Graeffe* à Molenbeek-Saint-Jean. Les baies de fenêtre de petite taille sont caractéristiques des entrepôts du XIX<sup>e</sup> siècle (A. de Ville de Goyet, 2012 ©MRBC).

Étant donné que les zones commerciales se sont déplacées, au fil des années, de la Senne vers le port intérieur et finalement vers la zone du canal, Bruxelles ne connaît pas de concentration d'entrepôts. Tout comme les autres secteurs de l'industrie, les entrepôts se sont déve-

**Tout comme les autres secteurs de l'industrie, les entrepôts se sont développés à l'intérieur de la structure existante de la ville, donnant lieu ainsi à des zones mixtes regroupant habitat, commerce et industrie. Les exigences esthétiques imposées aux façades de rue ont donc également été transposées aux entrepôts situés à front de rue.**

loppés à l'intérieur de la structure existante de la ville, donnant lieu ainsi à des zones mixtes regroupant habitat, commerce et industrie. Les exigences esthétiques imposées aux façades de rue ont donc également été transposées aux entrepôts situés à front de rue. Les façades

des anciens magasins brassicoles sur le boulevard Barthélémy et dans la rue Vandenbranden présentent une maçonnerie polychrome et en saillie. Il arrivait, très exceptionnellement, qu'un maître d'ouvrage accorde spontanément de l'attention aux détails archi-

tecturaux dans le cadre d'une stratégie de marketing. C'était surtout le cas lorsque les commerçants venaient examiner les marchandises dans les entrepôts, comme par exemple pour les marchands de tissus. L'entrepôt que l'entreprise textile Stiel & Rothschild fit construire en 1936 en est un exemple intéressant.

La façade d'inspiration Art Déco servait en effet de surface publicitaire à la firme (fig. 13). Les entrepôts construits avec un souci d'esthétique architecturale étaient toutefois peu nombreux. À Bruxelles comme ailleurs, ce sont les aspects fonctionnels qui primaient.



**Fig. 13**

Quai aux Pierres de Taille  
28-29 à Bruxelles, anciens  
entrepôts *Stiel & Rothschild*,  
protégés en 1998 (A. de Ville  
de Goyet, 2012 ©MRBC).

.....  
**RECOMMANDATIONS POUR  
LA SÉLECTION, LA CONSERVA-  
TION, LA VALORISATION  
ET LA RÉUTILISATION**  
.....

Lors de la transposition des données chiffrées de la base de données sur un graphique, on observe la construction continue de nouveaux entrepôts, tant au XIX<sup>e</sup> qu'au XX<sup>e</sup> siècles. Les entrepôts sélectionnés en vue d'un classement datent cependant d'une période de construction étonnamment courte, 1920-1929. De ce fait, les entrepôts datant de périodes plus anciennes sont quelque peu oubliés de la politique de classement. Ils sont pourtant des témoins précoces de l'introduction de nouveaux matériaux de construction et de procédés de production innovants. La grande variété de lieux d'entreposage comprenant entrepôts, magasins et entrepôts publics retrouvés dans les trois communes étudiées, ne se reflète pas encore dans la liste des classements. À l'heure actuelle, l'accent est mis sur les entrepôts à haute valeur

architecturale qui, outre le stockage, abritent également d'autres fonctions (habitat, commerce). Le classement de l'entrepôt du quai aux Pierres de Taille 20 en 2002 vient compléter la gamme. L'intégration d'un magasin brassicole, un type très fréquent et caractéristique de Bruxelles, peut contribuer à accroître la représentativité de la liste de classement.

L'inventaire systématique du patrimoine présent reste une étape importante pour évaluer la valeur. L'inventaire est le document de départ par excellence qui stimule d'autres chercheurs, issus de diverses disciplines, à approfondir les recherches. Les études complémentaires permettent à leur tour d'obtenir des connaissances plus fondées au sujet du patrimoine et de sa signification. À l'inverse, l'absence d'inventaire effraiera et ralentira les chercheurs. Cette réalité a assurément joué un rôle dans l'étude de la liste restreinte des entrepôts connus dans les communes de Molenbeek-Saint-Jean et d'Anderlecht.





#### COMITÉ DE RÉDACTION

Jean-Marc Basyn, Stéphane Demeter, Paula Dumont, Murielle Lesecque, Cecilia Paredes et Brigitte Vander Brugghen

#### SECRÉTARIAT

Cindy De Brandt et Linda Evens

#### RÉDACTION

Inge Bertels, Paula Dumont, Harry Lelièvre, Teresa Patricio, Barbara Pecheur, Julie Scandolo, Tarcis Stevens, Sybille Valcke, Stephan Van Bellingen, Tom Verhofstadt, Sara Wermiel, Ine Wouters

#### TRADUCTION

Gitracom

#### RELECTURE

Martine Maillard et le comité de rédaction

#### GRAPHISME

supersimple.be

#### IMPRESSION

Dereume Printing

#### REMERCIEMENTS

Philippe Charlier, Julie Coppens, Alice Gerard et Alfred de Ville de Goyet (Centre de Documentation de l'Aménagement du Territoire et du Logement).

#### ÉDITEUR RESPONSABLE

Arlette Verkruyssen, Directeur général de l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale/Direction des Monuments et des Sites, CCN - rue du Progrès 80, 1035 Bruxelles

Les articles sont publiés sous la responsabilité de leur auteur. Tout droit de reproduction, traduction et adaptation réservé.

#### CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

*Malgré tout le soin apporté à la recherche des ayants droit, les éventuels bénéficiaires n'ayant pas été contactés sont priés de se manifester auprès de la Direction des Monuments et des Sites de la Région de Bruxelles-Capitale.*

#### IMAGE DE COUVERTURE

Abattoirs d'Anderlecht (Mohamed Hadj@MRBC)

#### LISTE DES ABRÉVIATIONS

AAM - Archives d'Architecture Moderne  
AVB - Archives de la Ville de Bruxelles  
ACMSJ - Archives de la Commune de Molenbeek-Saint-Jean  
ACSJTN - Archives de la Commune de Saint-Josse-ten-Noode  
KBR - Bibliothèque royale de Belgique  
MRBC - Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale - Centre de Documentation de l'Administration du Territoire et du Logement

#### ISSN

2034-578X

#### DÉPÔT LÉGAL

D/2013/6860/014

**Dit tijdschrift verschijnt ook in het Nederlands onder de titel *Erfgoed Brussel*.**