GRDC 12.03.26
Point 8

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

12/03/2026-BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING TOT BESCHERMING ALS MONUMENT VAN BEPAALDE DELEN VAN DE WATERTOREN EN DE ELEKTRICITEITSCENTRALE VAN THURN EN TAXIS GELEGEN AAN DE HAVENLAAN 104 IN BRUSSEL

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening, artikel 226 en 228;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 22 februari 2024 tot instelling van de procedure tot bescherming als monument van bepaalde delen van de watertoren en de elektriciteitscentrale van Thurn en Taxis gelegen aan de Havenlaan 104 in Brussel;

Gelet op de kennisgeving van het voornoemde besluit aan het college van burgemeester en schepenen van de stad Brussel op 19 maart 2024;

Gelet op de kennisgeving van hetzelfde besluit aan de eigenaars op 19 maart 2024;

Gelet op het gunstige advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML), uitgebracht tijdens de zitting van 26 juni 2024;

Overwegende dat de eigenaars geen opmerkingen hebben meegedeeld binnen de termijn voorzien in artikel 224 van het BWRO

Overwegende dat het college van burgemeester en schepenen van de stad Brussel geen advies heeft uitgebracht binnen de termijn zoals bepaald door artikel 225, § 1 van het BWRO;

Op voordracht van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Monumenten en Landschappen;

Na beraadslaging,

12/03/2026-ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CLASSANT COMME MONUMENT CERTAINES PARTIES DU CHATEAU D'EAU ET DE LA CENTRALE ELECTRIQUE DE TOUR ET TAXIS SIS AVENUE DU PORT 104 A BRUXELLES

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire, l'article 226 et 228 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 février 2024 entamant la procédure de classement comme monument de certaines parties du château d'eau et de la centrale électrique de Tour et Taxis sis avenue du Port 104 à Bruxelles ;

Vu la notification de l'arrêté précité au collège des bourgmestre et échevins de la ville de Bruxelles le 19 mars 2024 ;

Vu la notification du même arrêté aux propriétaires, le 19 mars 2024 ;

Vu l'avis favorable de la Commission royale des Monuments et des Sites (CRMS) émis en séance du 26 juin 2024 ;

Considérant que les propriétaires n'ont pas transmis de remarques dans le délai prévu par l'article 224 du CoBAT ;

Considérant que le collège des bourgmestre et échevins de la ville de Bruxelles n'a pas émis d'avis dans le délai prévu par l'article 225 § 1er du CoBAT ;

Sur la proposition du Ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Monuments et Sites ;

Après délibération,

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Besluit:

Artikel 1 – Worden beschermd als monument bepaalde delen van de watertoren en de elektriciteitscentrale van Thurn en Taxis gelegen aan de Havenlaan 104 in Brussel, wegens hun historische, technische en esthetische waarde die wordt verduidelijk in bijlage I die integrerend deel uitmaakt van dit besluit, meer bepaald van:

- de bouwschil en de decoratieve elementen, inclusief de binnenbekleding,

- de metalen wenteltrap in de watertoren;

Het goed is gekend ten kadaster van Brussel, 14de afdeling, sectie P, perceel nr. 388 H5.

De afbakening van het goed en de vrijwaringszone wordt aangeduid op het plan in bijlage II van dit besluit

Art. 2 – De vrijwaringszone met betrekking tot het monument dat in artikel 1 beschreven wordt, omvat het geheel van de percelen en wegen, evenals de gedeelten van de percelen en de wegen opgenomen in de perimeter die op het plan in bijlage II bij dit besluit afgebakend worden.

Art. 3 – De Minister bevoegd voor Monumenten en Landschappen wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 12 maart 2026

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met het Wetenschappelijk Onderzoek, het Toerisme, de Buitenlandse Betrekkingen, de Buitenlandse Handel en de Biculturele Aangelegenheden van Gewestelijk Belang,

Boris DILLIÈS

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Elke VAN DEN BRANDT

Arrête:

Article 1er – Sont classées comme monument certaines parties du château d'eau et de la centrale électrique de Tour et Taxis sis avenue du Port 104 à Bruxelles, en raison de leur intérêt historique, technique et esthétique précisé dans l'annexe I faisant partie intégrante du présent arrêté, à savoir :

- de l'enveloppe du bâtiment et ses éléments décoratifs, y compris les habillages intérieurs,

- de l'escalier métallique en colimaçon dans le château d'eau ;

Le bien est connu au cadastre de Bruxelles, 14e division, section P, parcelle n°388 H5.

La délimitation du bien et de la zone de protection est reprise sur le plan figurant à l'annexe II du présent arrêté.

Art. 2 – La zone de protection relative au monument décrit dans l'article 1er comprend l'ensemble des parcelles et des voiries ainsi que les parties de parcelles et de voiries reprises dans le périmètre délimité sur le plan figurant à l'annexe II du présent arrêté.

Art. 3 – Le Ministre qui a les Monuments et Sites dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 12 mars 2026

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Recherche scientifique, du Tourisme, des Relations extérieures, du Commerce extérieur et des matières Biculturel d'Intérêt Régional,

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux Publics et de la Sécurité Routière,

Copie certifiée conforme
Voor eensluidend afschrift
31 -03- 2026
Chancellerie - Kanselarij
Hamid MHAOUCHI

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJKE REGERING

ANNEXE I A L'ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CLASSANT COMME MONUMENT CERTAINES PARTIES DU CHATEAU D'EAU ET DE LA CENTRALE ELECTRIQUE DE TOUR ET TAXIS SIS AVENUE DU PORT 104 A BRUXELLES

Réf cadastrale :

Bruxelles, 14e division, section P, parcelle n°388 H5.

Description sommaire :

La centrale électrique et le château d'eau qui lui est accolé forment un corps de bâtiments de style éclectique à prédominance néo-Renaissance flamande à vocation technique, implantés dans la partie nord du site de Tour et Taxis. Ces installations étaient des rouages importants du fonctionnement du grand site ferroviaire, commercial et industriel de Tour et Taxis. La centrale, puis sous-station, fournissait en électricité l'ensemble des bâtiments, tandis que le château d'eau approvisionnait les turbines et locomotives à vapeur.

Le bâtiment fut construit entre 1902 et 1910 par les architectes Constant Bosmans (1851-1936) et son beau-frère Henri Vandeveld (1851-1929), associés aux ingénieurs des Chemins de fer Frédéric Bruneel (1855-1942) et Jules Zone. Le château d'eau est resté en fonction jusque 1957. Le bâtiment de la centrale électrique a fait office de cabine à haute tension jusqu'en 2014.

Extérieur

Le bâtiment de la centrale affiche un plan rectangulaire, d'un seul niveau sous une toiture de zinc en bâtière. Il est épaulé à gauche par une annexe basse sous plateforme. La façade-pignon principale est flanquée de piliers carrés à amortissement en dôme à côtes. Elle possède deux registres sous rampants de pierre surmonté d'un édicule faîtier à fronton courbe et obélisque. Au premier registre, s'ouvrent une porte centrale rectangulaire à corniche et deux fenêtres à double croisée sous triple arc de décharge. Au second, inscrite en retrait dans une arcade en anse de panier, est percé une batterie de neuf lancettes à arc en plein cintre, aux hauteurs variées suivant la courbe de l'arcade.

En façade latérale droite, se trouvent quatre groupes de fenêtres jumelées, à traverse et arc de décharge. À l'opposé, l'élévation au-dessus de l'annexe est aveugle, mais cette dernière est percée de quatre fenêtres rectangulaires sous arc de décharge. La façade-pignon arrière est occultée depuis les années 1920 par les anciens établissement Byrrh. Elle présente une version plus sobre de la façade avant avec des rampants de pierre coupés par trois amortissements. Des détails décoratifs complètent l'ornementation : châssis à petits-fers, corniches de bois à modillons et crête faîtière en fer forgé Art nouveau.

Le château d'eau de plan carré à pans coupés est bâti sur un épais socle en pierre incurvé. Il s'élève sur trois niveaux de maçonnerie percés de fenêtres de largeurs dégressives dont celle du bas est dotée d'une traverse. La partie supérieure de la tour est constituée par un tambour octogonal en fer avec ouvertures garnies d'abat-vent. Le réservoir cylindrique, réalisé en plaques métalliques rivetées à chaud, est porté par des poutrelles en fer recourbées en coup de fouet. Le château d'eau est surmonté d'un lanternon à persiennes couvert d'un dôme en cuivre avec épi.

Intérieur

À l'intérieur, l'ancienne salle des machines occupe tout l'espace sous la toiture en bâtière. Un double escalier conduit de l'entrée principale vers le niveau surélevé de la salle. Il est muni de balustres en fer forgé (trois éléments d'origines, un manquant). Le sol est couvert de carreaux en céramique de deux couleurs formant un motif en carrés sur pointe. Un socle en béton témoigne de l'emplacement d'une ancienne machine. Les murs sont décoré d'un enduit à faux joints imitant la pierre de taille, s'appuyant sur des soubassements, des encadrements de porte et des bandeaux en pierre bleue. Des pilastres engagés montant vers la toiture sont sommés de consoles ouvragées en pierres bleues qui supportent la charpente métallique. Les fermes rivetées portent un plafond lambrissé.

Dans l'angle de la salle des machines, contre la façade avant, une baie est ménagée vers la tour du château d'eau. Un escalier hélicoïdal en ferronnerie grimpe vers son sommet.

La halle de la centrale électrique abrite diverses constructions basses non-structurelles réalisées, en partie, ultérieurement à la construction du bien. Elles témoignent de la continuité de l'utilisation de l'espace comme centre de commande du réseau électrique ferroviaire bruxellois jusque dans les années 2010. On distingue parmi ces constructions : la cabine haute tension marquée par les caniveaux pour câbles au sol (contre la façade Nord), les ateliers abrités derrière un ensemble vitré (contre la façade Est) et des locaux de stockages au centre de la halle. L'annexe basse à l'Ouest de la halle principale abrite des anciennes douches ainsi qu'un local polyvalent.

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ

Intérêt présenté par le bien selon les critères définis à l'article 206, 1o du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

Le château d'eau et la centrale électrique de tour et Taxis présentent un intérêt historique, technique et esthétique.

Intérêt historique

Le développement du site de Tour et Taxis est envisagé dès 1873 par la Ville de Bruxelles et le département des chemins de fer qui cherchent de nouveaux terrains pour accueillir les activité portuaire de Bruxelles. Les bassins et entrepôts du centre de la Ville et leur extension le long du canal au Nord sont devenus trop exigus pour répondre à la demande d'une industrie en plein essor. Il s'agit de créer à Bruxelles des bassins pouvant accueillir des navires bien plus nombreux et de plus grand tonnage, eux-mêmes liés à une grande gare de marchandise et aux entrepôts de stockage et dédouanement associés. La « Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles » dont les actionnaires sont l'État belge, la province de Brabant, la Ville de Bruxelles, neuf autres communes bruxelloises et Vilvorde est constituée pour réaliser l'opération. À une époque où la circulation des marchandises à longue et moyenne distance s'effectue presqu'exclusivement par voie ferrée ou voie d'eau, le site de Tour et Taxis est amené à devenir le point nodal du transit des marchandises aux portes de Bruxelles.

Le projet définitif est adopté en 1897. Il prévoit la construction d'une grande gare de marchandise en cul-de-sac, de bassins maritimes et leurs quais à proximité, d'entrepôts de stockage et de dédouanage et de divers autres bâtiments destinés à la logistique du site. Le chantier se déroule entre 1902 et 1910. L'ambition des promoteurs publics se traduit dans l'ampleur du terrain, le nombre de voies ferrées, la dimension des bâtiments, mais aussi dans le prestige de leur architecture qui manifeste la foi dans la réussite et le progrès de l'industrie belge.

Le château d'eau et la centrale électrique font partie de ces bâtiments annexes, mais essentiels au fonctionnement de la gare. Ils s'implantent à l'écart, à l'opposé des principaux entrepôts et halles, mais font partie intégrante du site. Ils sont même un rouage indispensable de la fourmilière qui s'érige et qui fonctionne en vase clos, véritable ville dans la ville.

Alors que l'interconnexion des centrales électrique bruxelloise se réalise en 1906, la s.a. du Canal et des installations Maritimes assure par la construction de cette centrale l'indépendance énergétique du site. L'avènement de l'énergie électrique à Bruxelles est alors encore récente : ses premières applications dans l'éclairage et l'industrie remontent aux années 1880, l'électrification systématique de la Ville de Bruxelles est décidée en 1895, dix ans plus tard l'électricité n'est cependant pas entrée dans tous les foyers. On réserve encore à la « fée électricité » et aux bâtiments qui incarnent cette nouveauté technologique une attention esthétique particulière. Conformément à une tendance à la rationalisation et à la concentration de la production, la centrale électrique devint rapidement une sous-station électrique.

Intérêt technique

Les équipements techniques qui produisaient et transformaient l'électricité ou en contrôlaient le réseau ont disparu, remplacés au gré de leur obsolescence. Le bâtiment de la centrale ne possède donc plus un intérêt technique intrinsèque. Il témoigne cependant dans sa matérialité, sa structure et son plan de la fonction spécifique et des contraintes propres à la production d'électricité au temps de sa construction. D'autres infrastructures de ce type ont été conservées ailleurs en région bruxelloise, certaines construites à l'initiative des communes pour leurs administrés : centrale électrique de Watermael-Boitsfort (rue du Pinson 36, 1896), de Woluwe-Saint-Pierre (Bovenberg 124, 1899), d'Ixelles (rue Vandenbroeck 56-59, 1899), de la place Sainte-Catherine à Bruxelles (Émile Devreux, 1901), d'Ixelles (rue Volta 6a 1911) ; d'autres pour la traction des tramways : centrale de la société de *Chemin de fer à Voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boondael*, avenue de l'Hippodrome 158-170 à Ixelles (1896), ou encore celle de la Société des Tramways Bruxellois, quai Demets, 32-34, à Anderlecht (1903). La centrale de Tour et Taxis, est notable dès lors qu'elle est destinée à l'origine à assurer le fonctionnement d'un seul « client » industriel, à l'image des centrales du tramway, mais aussi d'un seul site circonscrit. Elle est aussi remarquable par la qualité de son exécution et son état de conservation, ayant maintenu peu ou prou son affectation jusqu'au début du 21e siècle.

Le château d'eau qui est accolé à la centrale électrique adopte un profil assez typique des installations ferroviaire avant la première Guerre Mondiale : une cuve de type Intze, métallique, libre de revêtement sur un socle maçonné légèrement conique. La ceinture ferroviaire d'Anvers par exemple dans les années 1895-1905 se dote de plusieurs exemplaires de cette typologie. Assez présents dans le paysage bruxellois avant la désindustrialisation, les châteaux d'eau ont aujourd'hui en grande partie disparu, à l'exception de plusieurs exemplaires protégés, tels les châteaux d'eau du bois de la Cambre et du Moeraske (protégés avec leur site respectif) ou encore de la rue Marconi à Forest, transformé en logement.

CHANCELLERIE
KANSELARIJ

Intérêt esthétique

À l'image des châteaux d'eaux anversois évoqués, celui de Tour et Taxis est remarquable par la riche décoration dont il est doté. Sa mise en œuvre de pierre, de brique et de métal, typique de l'architecture industrielle, est résolument éclectique et finement modelée. La base de la cuve ajourée d'abat-vents, le lanternon qui la surmonte et les élégants supports en coup de fouet inspirés de l'Art nouveau en font un exemplaire unique dans le paysage belge.

Ce soin pour les décors se poursuit dans le bâtiment de la centrale. On peut relever une parenté stylistique avec d'autres bâtiments de centrales électriques contemporaines, évoquées ci-dessus. Les caractéristiques, éclectiques, et les matériaux typiques de l'architecture industrielle du tournant du XX^{e} siècle s'y retrouvent. La centrale de Tour et Taxis se distingue toutefois par sa riche ornementation, ses détails – à l'image de la crête faitière en ferronnerie, et son fin travail de stéréotomie. Cette attention se retrouve également à l'intérieur du volume de la halle où l'on retrouve un décor empreint d'une élégante sobriété : soubassements et consoles en pierre-bleue ; charpentes, garde-corps et escaliers en ferronnerie ; enduits à faux-joints. Ils offrent un écrin à l'activité de production disparue.

Le château d'eau s'insère de manière atypique contre le volume de la centrale dans le prolongement de sa façade, à l'image d'un clocher d'église. D'autres éléments issus du vocabulaire architectural religieux (abat-vents, façade pignon percée de hautes baies verticales…) évoquent encore cette image d'un « temple » qui serait ici dédié à la « fée électricité ».

Sources :

ATTAS, D., PROVOST, M., *Bruxelles, sur les traces des ingénieurs bâtisseurs*, Éditions CIVA, Bruxelles, 2011, pp. 69-73.
BRION R., MOREAU, J.-L., *Léopold II. Le règne de l'électricité*, Desclée-Tractebel, 1993.
CULOT, M. (dir.), *Bruxelles Hors Pentagone. Inventaire visuel de l'architecture industrielle à Bruxelles*, AAM, Bruxelles, 1980, fiche 3.
DE RAEDT, P., « En remontant le courant. Le développement de l'approvisionnement électrique dans la région Bruxelloise », *Bruxelles Patrimoine*, vol. 33, 2020, p. 29-39.
KERREMANS, R., *Tour et Taxis*, coll. Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire, 55, Bruxelles Développement urbain, Bruxelles, 2017, pp. 26-27.
Inventaire du patrimoine architectural : https://monument.heritage.brussels/fr/buildings/38544
VALENTE P. « Bruxelles-Tour et Taxis ou la nécessité d'une gare de marchandises », *Bruxelles entre en gare, Les Cahiers de La Fonderie Revue d'histoire sociale et industrielle de la Région bruxelloise*, vol. 24, 1998, p. 75-82.
VAN CRAENENBROECK, W. (dir.), *L'unité dans la diversité. La Belgique des châteaux d'eau*, Anseau, Crédit communal, Bruxelles, 1991.
VANDERHULST, G., *Tour et Taxis. Un quartier en mouvement? A district in motion. Een wijk in beweging,* Project T&T, 2005, pp. 55-56.
VANDERHULST, G., *Relevé de l'état physique et de la valeur patrimoniale d'immeubles situés sur le site de Tour & Taxis et ses alentours – Rapport*, AATL-BROH, mars 2011, pp. 43-48.

Vu pour être annexé à l'arrêté du 12/03/2026

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Recherche scientifique, du Tourisme, des Relations extérieures, du Commerce extérieur et des matières Biculturel d'Intérêt Régional,

Boris DILLIÈS

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux Publics et de la Sécurité Routière,

Elke VAN DEN BRANDT

Copie certifiée conforme
Voor eensluidend afschrift
31-03-2026
Chancellerie - Kanselarij
Hamid MHAOUCHI

BIJLAGE I BIJ HET BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING TOT BESCHERMING ALS MONUMENT VAN BEPAALDE DELEN VAN DE WATERTOREN EN DE ELEKTRICITEITSCENTRALE VAN THURN EN TAXIS GELEGEN AAN DE HAVENLAAN 104 IN BRUSSEL

Kadastrale gegevens:

Brussel, afdeling 14, sectie P, perceel nr. 388 H5.

Beknopte beschrijving:

De elektriciteitscentrale en de aangrenzende watertoren vormen een geheel van eclectische, overwegend in neo-Vlaamse-renaissancestijl opgetrokken, technische gebouwen op het noordelijke deel van de Thurn en Taxis-site. Die voorzieningen waren belangrijke schakels in de werking van het grote spoor-, handels- en industrieterrein van Thurn en Taxis. De centrale, later een onderstation, voorzag alle gebouwen van elektriciteit, terwijl de watertoren de stoomturbines en locomotieven van stoom voorzag.

Het gebouw werd tussen 1902 en 1910 gebouwd door de architecten Constant Bosmans (1851-1936) en zijn schoonbroer Henri Vandeveld (1851-1929), in samenwerking met spoorwegingenieurs Frédéric Bruneel (1855-1942) en Jules Zone. De watertoren is tot 1957 in gebruik gebleven. Het gebouw van de elektriciteitscentrale werd tot 2014 gebruikt als hoogspanningscabine.

Buitenkant

Het gebouw van de centrale heeft een rechthoekig grondplan, een enkele bouwlaag en een zinken zadeldak. Het wordt aan de linkerkant geflankeerd door een laag bijgebouw met een plat dak. De puntgevel aan de voorkant wordt aan weerszijden begrensd door vierkante pilaren met een sluitstuk met een geribbelde koepel. De voorgevel heeft twee registers onder stenen hellingen met daarbovenop een aedicula in de nok met een boogvormig fronton en obelisk. Het eerste register heeft een centrale rechthoekige deur met een kroonlijst en twee dubbele kruisvensters onder drievoudige ontlastingsbogen. Het tweede register, dat inspringt in een korfboog, wordt doorboord door een reeks van negen rondbooglancetvensters, die in hoogte variëren naargelang de ronding van de boog.

De rechterzijgevel heeft vier groepen van drie ramen met dwarsregel en ontlastingsboog. De tegenoverliggende gevelopstand boven het bijgebouw is blind, maar het bijgebouw heeft vier rechthoekige ramen onder een ontlastingsboog. De puntgevel aan de achterkant wordt sinds de jaren 1920 aan het oog onttrokken door de voormalige Byrrh-loodsen. Het is een meer ingetogen versie van de voorgevel, met stenen hellingen doorsneden door drie sluitstukken. Decoratieve details maken de versiering compleet: raamwerk met metalen roeden, houten kroonlijsten met modillons en een smeedijzeren vorstkam in art-nouveaustijl.

De watertoren met een vierkant grondplan en afgestompte hoeken is gebouwd op een dikke, stenen sokkel met ronding. Hij heeft drie lagen metselwerk met ramen van afnemende breedte, waarvan de onderste een dwarsregel heeft. Het bovenste deel van de toren bestaat uit een achthoekig ijzeren tamboer met openingen die voorzien zijn van windschermen. De cilindrische kuip, gemaakt van warm geklonken metalen platen, wordt ondersteund door ijzeren balken die in een zweepslagvorm zijn gebogen. De watertoren wordt bekroond door een lantaarn met lamellen die wordt afgedekt door een koperen koepel met korenaar.

Binnenkant

Binnen neemt de oude machinekamer alle ruimte onder het zadeldak in beslag. Een dubbele trap leidt van de hoofdingang naar het verhoogde niveau van de machinekamer. De trap heeft smeedijzeren balusters (drie originele elementen, één ontbreekt). De vloer is bedekt met aardewerken tegels in twee kleuren, die een patroon vormen van gekantelde vierkanten. Een betonnen sokkel geeft aan waar vroeger een machine stond. De muren zijn versierd met een bepleistering met valse voegen die natuursteen imiteert, steunend op een onderbouw van deuromlijstingen en kordons van hardsteen. De gegraveerde pilasters die uitlopen in de richting van het dak worden bekroond door bewerkte hardstenen consoles die het metalen gebinte ondersteunen. De geklonken spanten dragen een gelambriseerd plafond.

In de hoek van de machinekamer, tegen de voorgevel, is er een opening naar de watertoren. Een smeedijzeren wenteltrap loopt naar boven.

De hal van de elektriciteitscentrale bevat een aantal lage, niet-structurele bouwwerken, waarvan sommige na de bouw van het goed werden opgetrokken. Ze getuigen ervan dat de ruimte tot in de jaren 2010 werd gebruikt als controlecentrum voor het Brusselse spoorwegnet. Die bouwwerken omvatten: de hoogspanningscabine die te herkennen is door kabelgoten op de grond (tegen de noordgevel), de beschutte werkplaatsen achter een glazen geheel (tegen de oostgevel) en de opslagruimtes in het midden van de hal. In het lage bijgebouw aan de westzijde van de hal zijn de oude douches en een polyvalente ruimte ondergebracht.

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING

Waarde van het goed volgens de criteria die worden bepaald in artikel 206, 1° van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening:

De watertoren en de elektriciteitscentrale van Thurn en Taxis hebben historische, technische en esthetische waarde.

Historische waarde

De ontwikkeling van de Thurn en Taxis-site werd al in 1873 beoogd door de Stad Brussel en het departement spoorwegen, die op zoek waren naar nieuwe terreinen om de havenactiviteiten van Brussel te huisvesten. De dokken en pakhuizen in het centrum van de stad en hun uitbreiding langs het kanaal naar het noorden waren te krap geworden om aan de eisen van een industrie in volle bloei te voldoen. Het doel was om in Brussel dokken te creëren die veel meer schepen met een groter tonnage konden ontvangen, zelf verbonden met een groot goederenstation en bijbehorende pakhuizen en douanedepots. Om dat doel te bewerkstelligen werd de "Naamloze Vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel" opgericht, waarvan de aandeelhouders de Belgische staat, de provincie Brabant, de Stad Brussel, negen andere Brusselse gemeenten en Vilvoorde waren. In een tijd waarin goederenvervoer over lange en middellange afstand bijna uitsluitend via het spoor of het water verliep, moest de Thurn en Taxis-site het knooppunt worden voor de doorvoer van goederen aan de rand van Brussel.

Het definitieve ontwerp werd in 1897 goedgekeurd. Het omvatte de bouw van een groot goederenkopstation, nabijgelegen dokken en kades, pakhuizen voor opslag en douaneafhandeling en verschillende andere gebouwen om de logistiek van de site te ondersteunen. De werkzaamheden duurden van 1902 tot 1910. De ambitie van de publieke promotoren kwam tot uiting in de grootte van het terrein, het aantal spoorlijnen en de schaal van de gebouwen, maar ook in het prestige van hun architectuur, die hun geloof in het succes en de vooruitgang van de Belgische industrie weerspiegelde.

De watertoren en elektriciteitscentrale behoorden tot de bijgebouwen die essentieel zijn voor de werking van het station. Ze liggen afgezonderd van de belangrijkste pakhuizen en hallen, maar maken integraal deel uit van de site. In feite vormden ze een essentiële schakel in het uitdijende project dat als een ware stad binnen een stad apart functioneerde.

Wanneer in 1906 de elektriciteitscentrales van Brussel met elkaar werden verbonden, bouwde de Naamloze Vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel deze elektriciteitscentrale om de energieonafhankelijkheid van de site te garanderen. De komst van elektrische energie in Brussel was nog recent: de eerste toepassingen in verlichting en industrie dateren van de jaren 1880 en er werd besloten om de Stad Brussel systematisch op het elektriciteitsnet aan te sluiten in 1895, hoewel tien jaar later elektriciteit nog niet in alle huizen voorhanden was. De 'elektriciteitsfee' en de gebouwen die deze technologische vernieuwing belichamen, kregen bijzondere esthetische aandacht. In overeenstemming met de tendens naar rationalisering en concentratie van de productie werd de elektriciteitscentrale al snel een elektriciteitsonderstation.

Technische waarde

De technische apparatuur die de elektriciteit produceerde en transformeerde of het netwerk controleerde, is verdwenen en werd vervangen naarmate ze verouderd raakte. Het gebouw van de centrale heeft daarom geen intrinsieke technische waarde meer. De materialiteit, structuur en opzet getuigen echter van de specifieke functie en beperkingen van de elektriciteitsopwekking in de tijd dat de centrale werd gebouwd. Elders in het Brussels Gewest zijn nog meer van dit soort voorzieningen behouden gebleven, waarvan sommige op initiatief van de gemeenten voor hun inwoners zijn gebouwd: de elektriciteitscentrales in Watermaal-Bosvoorde (Vinkstraat 36, 1896), in Sint-Pieters-Woluwe (Bovenberg 124, 1899), in Elsene (Vandenbroeckstraat 56-59, 1899), op het Sint-Katelijneplein in Brussel (Émile Devreux, 1901), in Elsene (Voltastraat 6a, 1911). Andere gelijkaardige infrastructuur werd ingezet voor tramaandrijving: de centrale van de vennootschap *Chemin de fer à Voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boondael*, Renbaanlaan 158-170 in Elsene (1896), en die van de vennootschap *Tramways Bruxellois*, Demetskaai 32-34 in Anderlecht (1903). De Thurn en Taxis-centrale is opmerkelijk omdat ze oorspronkelijk ontworpen was om te werken voor een enkele industriële 'klant' (zoals de tramcentrales), maar ook voor een welbepaalde site. Ze is ook opmerkelijk vanwege de kwaliteit van haar vakmanschap en de staat waarin ze bewaard is gebleven. Ze heeft haar functie min of meer behouden tot het begin van de 21e eeuw.

De watertoren naast de elektriciteitscentrale heeft een profiel dat vrij typerend is voor spoorweginstallaties van voor de Eerste Wereldoorlog: een metalen Intze-tank zonder bekleding op een licht kegelvormige gemetselde basis. De Antwerpse spoorwegring bijvoorbeeld was tussen 1895 en 1905 uitgerust met verschillende exemplaren van die typologie. Watertorens, die voor de desindustrialisering heel gewoon waren in het Brusselse landschap, zijn nu grotendeels verdwenen. Enkele uitzonderingen van gevrijwaarde exemplaren zijn de watertorens van het Terkamerenbos en het Moeraske (gevrijwaard samen met hun respectieve sites) en de toren in de Marconistraat in Vorst, die omgebouwd is tot woningen.

CHANCELLERIE
KANSELARIJ

Esthetische waarde

Naar het voorbeeld van de hierboven genoemde Antwerpse watertorens is de Thurn en Taxis-watertoren merkwaardig vanwege zijn rijke decoratie. Het gebruik van steen, baksteen en metaal, typisch voor industriële architectuur, is resoluut eclectisch en fijn vormgegeven. De opengewerkte basis van de kuip met windschermen, de lantaarn erboven en de elegante steunbalken met zweepslagmotief, geïnspireerd op de art nouveau, maken de watertoren tot een uniek exemplaar in het Belgische landschap.

Dat oog voor detail wordt voortgezet in het gebouw van de elektriciteitscentrale. Er is een stilistische gelijkenis met andere energiecentrales uit die tijd die hierboven zijn genoemd. De eclectische kenmerken en materialen die typisch zijn voor de industriële architectuur van het begin van de 20e eeuw zijn hier terug te vinden. De Thurn en Taxis-centrale valt echter op door de rijke versiering, de details - zoals de smeedijzeren vorstkam - en de fraaie stereotomie. Die aandacht voor details is ook duidelijk binnen in de hal, met zijn elegante soberheid: onderbouw en consoles in hardsteen; gebinte, borstweringen en trappen in smeedijzer; bepleistering met valse voegen. Die elementen bieden een kader voor de productieactiviteit die verdwenen is.

De watertoren steekt atypisch af tegen het volume van de elektriciteitscentrale als een verlenging van de gevel en doet denken aan een kerktoren. Andere elementen uit de religieuze architectuur (windschermen, puntgevel met hoge verticale raamopeningen enz.) roepen het beeld op van een 'tempel' gewijd aan de 'elektriciteitsfee'.

Bronnen:

ATTAS, D., PROVOST, M., *Bruxelles, sur les traces des ingénieurs bâtisseurs*, Uitgever CIVA, Brussel, 2011, pp. 69-73.
BRION R., MOREAU, J.-L., *Léopold II. Le règne de l'électricité*, Desclée-Tractebel, 1993.
CULOT, M. (dir.), *Bruxelles Hors Pentagone. Inventaire visuel de l'architecture industrielle à Bruxelles*, AAM, Brussel, 1980, fiche 3.
DE RAEDT, P., "En remontant le courant. Le développement de l'approvisionnement électrique dans la région Bruxelloise", *Bruxelles Patrimoine*, vol. 33, 2020, p. 29-39.
KERREMANS, R., *Tour et Taxis*, coll. Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire, 55, Brussel Stedelijke Ontwikkeling, Brussel, 2017, pp. 26-27.
Inventaris van het bouwkundige erfgoed: https://monument.heritage.brussels/nl/buildings/38544
VALENTE P. "Bruxelles-Tour et Taxis ou la nécessité d'une gare de marchandises", *Bruxelles entre en gare, Les Cahiers de La Fonderie Revue d'histoire sociale et industrielle de la Région bruxelloise*, vol. 24, 1998, p. 75-82.
VAN CRAENENBROECK, W. (dir.), *L'unité dans la diversité. La Belgique des châteaux d'eau*, Anseau, Crédit communal, Brussel, 1991.
VANDERHULST, G., *Tour et Taxis. Un quartier en mouvement? A district in motion. Een wijk in beweging*, Project T&T, 2005, pp. 55-56.
VANDERHULST, G., *Relevé de l'état physique et de la valeur patrimoniale d'immeubles situés sur le site de Tour & Taxis et ses alentours – Rapport*, AATL-BROH, maart 2011, pp. 43-48.

Gezien om te worden gehecht aan het besluit van 12/03/2026

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met het Wetenschappelijk Onderzoek, het Toerisme, de Buitenlandse Betrekkingen, de Buitenlandse Handel en de Biculturele Aangelegenheden van Gewestelijk Belang,

Boris DILLIÈS

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Elke VAN DEN BRANDT

Copie certifiée conforme
Voor eensluidend afschrift
31-03-2026
Chancellerie - Kanselarij
Hamid MHAOUCHI