

# BRUXELLES PATRIMOINES

## N°015-016

NUMERO SPECIAL - SEPTEMBRE 2015

Journées du Patrimoine

Région de Bruxelles-Capitale

DOSSIER ATELIERS, USINES ET BUREAUX

PLUS

Expérience photographique internationale  
des Monuments



UNE PUBLICATION DE BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

# LES PORTIQUES ET GRUES DU CANAL DE CHARLEROI

**GUIDO VANDERHULST**

EXPERT EN PATRIMOINE INDUSTRIEL, SOCIAL ET PORTUAIRE  
FONDATEUR ET ANCIEN DIRECTEUR DE LA FONDERIE

**ANNA BOUTEILLER**

ÉTUDIANTE EN MASTER VALORISATION DU PATRIMOINE  
UNIVERSITÉ DE ROUEN



Minoterie De-Voghel. Les dockers sur planche. Carte postale ancienne  
(coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB-SPRB).

Inauguré en 1832, le canal de Charleroi a constitué un axe de développement considérable dans l'histoire industrielle et commerciale de Bruxelles. Son origine et les modifications apportées dans les 100 premières années à partir de sa construction ont eu une incidence majeure sur le développement urbain. Véritables témoins de ce passé industriel, les portiques et grues sur les quais du canal, à l'origine d'usage privé, étaient principalement utilisés pour le transbordement du charbon. Cette automatisation des quais fut un véritable tournant dans l'histoire de la manutention et une libération pour les hommes affectés à ces travaux pénibles. Aujourd'hui, les portiques et grues du canal de Charleroi font partie intégrante du patrimoine bruxellois et leur protection a été proposée par la Commission royale des Monuments et des Sites.

## LE CANAL DE CHARLEROI

C'est au XVI<sup>e</sup> siècle, durant le règne de Philippe II, que fut évoqué pour la première fois l'idée de relier Charleroi à Bruxelles par une voie d'eau navigable. Dès 1570, les commerçants sont désireux d'obtenir à Bruxelles, les produits de carrière, agricoles et miniers de la Wallonie. L'insuffisance du transport par route était déjà mise en évidence par l'exploitation du charbon à Charleroi: routes peu nombreuses et en mauvais état, multiplication des péages... À partir de 1656, plusieurs études et projets sont menés mais sans suite, face au coût trop onéreux et à des difficultés techniques. Il fallut attendre le régime hollandais ainsi que le début de l'industrialisation de la capitale pour que la liaison entre les bassins de la Meuse et de l'Escaut vit le jour.

Le 2 avril 1827, la construction du premier canal est mise en œuvre, née des travaux de l'ingénieur Jean-

Baptiste Vifquain<sup>1</sup> sur le modèle des canaux houillers anglais. Ce choix permettra le passage de bateaux de 70 tonnes, appelés «baquets de Charleroi»<sup>2</sup>. Le canal de Charleroi est long de 74 km, rythmé de 55 écluses dont un système de quatre ascenseurs en escalier, aujourd'hui inscrits sur la Liste du Patrimoine mondial de l'Unesco<sup>3</sup>. Prenant son origine à Dampremy, il rejoint le canal maritime de Willebroeck qui lui assure un prolongement vers Anvers passant par le Rupel et l'Escaut. Il ouvre alors une porte directe sur la mer en faveur du bassin industriel hennuyer.

Il n'aura suffi que de cinq années de travaux pour mettre en œuvre ces 74 km de voie navigable; des travaux principalement réalisés à la main. On assiste alors au développement de l'industrie ainsi qu'au développement démographique et urbain, faisant de Bruxelles le premier pôle de Belgique en termes d'emplois industriels, notamment avec l'arrivée massive du charbon hennuyer. Celui-ci est fourni tout d'abord sur le marché bruxellois mais aussi vers la Flandre. Les chauffages domestiques, les chaudières d'usines à vapeur, de locomotives ou de locomobiles ont un besoin constant, favorisant le développement des industries métallurgiques et la mécanisation des activités industrielles traditionnelles, encore peu présentes à Bruxelles à cette époque.

En 1841, le gabarit du canal est devenu trop étroit; sa modernisation est alors indispensable. À partir de 1854, on voit apparaître une première vague de travaux, portant le canal aux baquets de 300 tonnes puis en aval de Clabecq à ceux de 600 tonnes. Si les bateaux ne mettaient que 55 jours à faire la liaison au XIX<sup>e</sup> siècle, il n'en faudra plus que 37 par halage en 1933. La seconde vague de travaux débuta en 1948, avec la décision du gouvernement de porter

tout le canal à 1.350 tonnes, afin de soutenir l'industrie et l'exportation du charbon wallon. Ce programme de modernisation s'achèvera en 1968 avec, notamment, le plan incliné de Ronquières dont les travaux commencèrent en 1962. Il comporte deux bacs remplis d'eau roulant sur des chemins de roulement en béton. Il permet l'économie de dix-huit écluses –une grande première en Belgique–, raccourcissant considérablement la durée du voyage.

## L'AUTOMATISATION DES QAIS

Longtemps avant la création des engins de manutention, le seul moyen pour décharger et charger les péniches et les bateaux fut le dos des hommes. Appelés «dockers», ils utilisaient des paniers de l'ordre de 50 kg, qu'eux-mêmes ou d'autres hommes remplissaient au fond des cales. Ils les chargeaient ensuite sur leurs épaules pour monter à une échelle avant de passer sur une planche reliant le plat-bord du bateau au quai. Le propriétaire de la cargaison venait chercher un groupe, un chef s'engageait alors à faire le travail contre une somme donnée, dans un délai fixé. Le chef recrutait ensuite les hommes nécessaires qui étaient payés à la pièce, par panier de charbon, de sable, de graviers, etc. Afin d'éviter les accidents, des planchers fermés et résistants accompagnés de garde-corps pleins avaient été mis en place. Les canaux aménagés avec des quais bas permettaient de faciliter le transbordement des marchandises à dos d'homme.

À la fin de l'entre-deux-guerres, les premiers portiques et grues du canal de Charleroi ont été montés sur les nouveaux quais maçonnés de briques et de pierres. Le transbordement des marchandises hors des bateaux afin de ramener les matériaux dans les

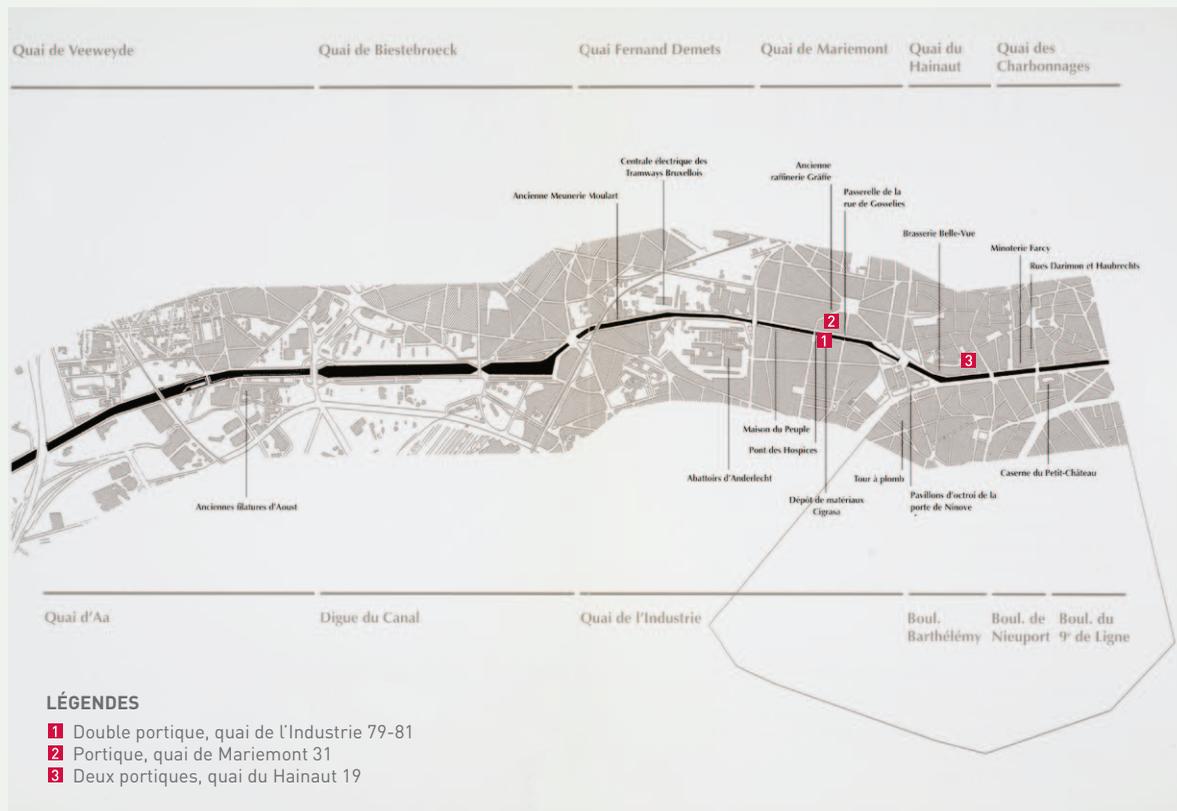


Fig. 1  
Plan du canal. Localisation des portiques (© La Fonderie).

entrepôts se réalisa alors avec des grappins circulant sur des portiques, leurs structures prenant assise sur les quais, laissant le passage aux véhicules.

Quelques années après la Seconde Guerre mondiale, les appareils de manutention servant au déchargement et à l'embarquement du charbon, de minerais, de grains et autres matières, connurent un progrès considérable. Pour la manutention des marchandises entre le bateau et le quai, la grue à portique et la voie à wagonnet pouvaient charger ou décharger des marchandises en vrac. En ce qui concerne la manutention des minerais et le déchargement des charbons, ils étaient assurés par un élévateur. Vers 1958, on comptait jusqu'à quinze grues au bassin Vergote. Celles-ci roulaient sur des

rails fixés le long des quais, toutes propriétés de la Société du Canal et des Installations maritimes (fig. 1).

.....

### LES PORTIQUES ET GRUES DU CANAL DE CHARLEROI : TÉMOINS DU PASSÉ INDUSTRIEL

Les portiques et grues du canal de Charleroi à Molenbeek-Saint-Jean sont des éléments du paysage pourvus d'un haut intérêt patrimonial historique, technique et social dans le contexte du canal et de ses activités passées<sup>4</sup> (fig. 1). En 2014, la Commission royale des Monuments et des Sites a proposé le classement des portiques et grues situés au quai de l'Industrie 79-81, au quai de Mariemont 31, ainsi qu'au quai du Hainaut 19.

### Le double portique du quai de l'Industrie

Plusieurs firmes se sont succédé sur le site: la scierie à vapeur Briots, un dépôt de tramways, les *Parqueteries bruxelloises*, les établissements Laubach, mais aussi, la firme Sobruco reprise, en 1948, par la nouvelle firme Cigrasa. L'infrastructure est finalement reprise vers la fin des années 1980 par Libelco, marchand de voitures d'occasion. Il marque un intérêt certain pour ce hangar, l'entretien, la répare et le repeint partiellement. Ainsi, l'infrastructure du double portique du quai de l'Industrie a-t-elle presque entièrement conservé son état original (fig. 2a et 2b).

À l'intérieur, le double portique est surmonté d'un pont roulant qui n'est plus en service depuis près de



Fig. 2a et 2b

2a : Vue de la porte de Ninove et de la passerelle de la rue de la Princesse. À droite, le portique du quai de Mariemont (n°2 de la localisation géographique) ; à gauche, le double portique du quai de l'Industrie (n°1 de la localisation géographique) ; 2b : Vue du hangar du quai de l'Industrie depuis le quai de Mariemont (A. de Ville de Goyet, 2015 © SPRB).

40 ans. Le pont roulant est constitué de deux poutres en treillis posées sur quatre roues circulant sur des rails, assemblés par boulons. Ces roues fonctionnent avec un engrenage venant du moteur électrique central, surplombant la cabine de conduite. Celle-ci est fixée par des poutres et accompagne tous les mouvements. Aujourd'hui, tout l'équipement de la cabine a disparu mais la graisse a protégé les engrenages du pont roulant. Les neuf piliers et la structure

nord ont été repeints, tandis que les neuf piliers et la structure sud, faute d'entretien, sont rouillés. Les pieds des piliers ont tous été enrobés de béton à l'exception des deux derniers. À l'extérieur, le portique nord, en équilibre sur son pied, porte le rail du pont roulant. Le mur extérieur, est composé de trois entrées, l'une pour les bureaux, une double entrée pour les camions, ainsi qu'une troisième qui a été murée. Le tout, surmonté d'une grille récente. Côté nord, le

pied du portique a été repeint et est en bon état. Côté sud, le pied est riveté et rouillé. La façade latérale du portique nord est entretenue et repeinte.

L'état général des structures permettrait une réaffectation des espaces proche de leurs fonctions d'origine : ateliers, sanitaires, magasins. Le pont roulant pourrait être nettoyé et remis en mouvement sans moteur, pour ainsi le disposer plus en vue dans le hangar et constituer une mise en valeur de ce patrimoine. La commune de Molenbeek-Saint-Jean a obtenu un financement européen dans la programmation FEDER 2014-2020 pour restaurer l'ensemble en le réaffectant à de multiples infrastructures (crèche, café-lecture, ateliers d'artistes, commerces, jardin d'hiver...).

### Le portique du quai de Mariemont

D'après les relevés cadastraux, le premier propriétaire de la parcelle du n° 31 fut la raffinerie Gräffe. Il est possible que cette entreprise ait dressé ce portique, aujourd'hui élément isolé, pour le charbon devant le n°31. Les limites de parcelles à cet emplacement changent plusieurs fois, un terrain et deux hangars y sont indiqués. Entre 1910 et 1919, aucune activité n'est renseignée à cet endroit. On en relève pourtant plusieurs de part et d'autre de la parcelle comme, par exemple, au n° 30 le garage Devis. Une firme Devis G. est négociante en charbon à ce numéro dès 1920, ainsi que du n° 2 au n° 26. Le n° 28 est, quant à lui, occupé par le marchand de farine et de grain Van Hove Ruper. Une carte postale nous montre que la manutention est «aidée» dans ces années-là, par de petites grues à vapeur mais que le port des sacs à dos d'homme reste structurel (fig. 3). À partir de 1934, plus aucune activité n'est mentionnée ; les travaux d'élargissement du canal sont en cours

d'achèvement. Ce n'est qu'en 1965 qu'une activité est relevée au n° 31, il s'agit de la firme Cigrasa spécialisée dans les matériaux de construction pour les gros chantiers. Il est donc possible que cette entreprise ait dressé ce portique, aujourd'hui élément isolé, pour le sable et le gravier devant le n° 31. Le portique situé à l'intérieur de la parcelle est structuré par des pieds noyés dans un socle de béton, muni d'un rail central sous une toiture à deux versants, le tout est riveté et assemblé par boulons (fig. 4). Il est parfaitement entretenu et repeint.

### Les deux portiques du quai du Hainaut

Plusieurs activités ont été relevées à cette adresse. En 1881, on relève la présence d'un forgeron, puis en 1895, d'un marchand de graisse. En 1896, Joseph Leempoel demande à pouvoir y installer un dépôt de charbon. La commune lui accorde l'autorisation, à la condition qu'il ne déverse pas de charbon sur la voie publique. À partir de 1909, un certain Van Bellinghen vend des matériaux de construction, la vente de charbon n'y est alors plus renseignée. Un an plus tard, aux n°s 11-13-15, la firme Binje & Weemaes est indiquée pour la vente de matériel de construction. L'entreprise Van Bellinghen ne sera plus citée en 1921, certainement absorbée par la Binje & Weemaes qui s'étend également au n° 9.

Deux portiques indépendants, en très bon état, ont été conservés comme décor (fig. 5). Partiellement amputés dans les années 1990, en vue d'une réaffectation économique des bâtiments supportant ces deux grues-portiques (commerce Dépôt-Design), seules les structures extérieures aux bâtiments subsistent encore aujourd'hui. La partie supérieure présentait un fonctionnement par chariot circulant portant grappin et treuil, autant pour faire circuler



Fig. 3

Les établissements Devis et frères au quai de Mariemont (Photo Malvaux, Musée communal de Molenbeek-Saint-Jean).



Fig. 4

Portique du quai de Mariemont 31 (n°2 de la localisation géographique). Pieds du portique à l'intérieur de la parcelle, tout est riveté et assemblé par boulons. Rail central sous une toiture à deux versants (A. de Ville de Goyet, 2015 © SPRB).



Fig. 5

Les deux portiques du quai du Hainaut (n°3 de la localisation géographique) [A. de Ville de Goyet, 2015 © SPRB].

le chariot que pour descendre et lever le grappin. Le portique sud est complet avec une extension sur le toit plat, reprise par les pieds. Une passerelle en caillebotis, suspendue sous la poutre en treillis, sert de protection contre la chute de matériaux.

Ces deux portiques contiennent chacun un porte-à-faux surplombant le canal et pouvant être articulé. On trouve sur les deux portiques, une machinerie au-dessus de la structure «poutre» servant à tendre des câbles, afin de soutenir le porte-à-faux. Une plaque permettait certainement à l'ouvrier de se tenir debout pour manœuvrer la commande. Les pieds de la structure sont rivetés d'origine.

## BIBLIOGRAPHIE

DEMEY, Th., *Un canal dans Bruxelles. Bassin de vie et d'emploi*, Badaeux, Bruxelles, 2008.

HUBERTY, C. et VALENTE SOARES, P., *Les canaux Bruxellois*, Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, 1998 [Bruxelles Ville d'Art et d'Histoire, 25].

STERLING, A., «Histoire des voies navigables, le Canal de Charleroi à Bruxelles», *Annales des travaux publics de Belgique*, 5, 1986.

STERLING, A., DAMBRAIN, M., *Le Canal de Charleroi à Bruxelles: Témoins d'une tradition industrielle*, Ministère de l'Équipement et des Transports, La Renaissance du Livre, Bruxelles, 2001.

VANDERHULST, G., «Relevé de l'état physique et de la valeur patrimoniale d'immeubles situés sur le site de Tour et Taxis et ses alentours», rapport inédit, mars 2011.

## NOTES

1. Jean-Baptiste Vifquain est né à Tournai, le 24 juin 1789. Il s'engage dans l'armée française en 1808 et participe à diverses campagnes dont celle d'Autriche. En 1814, il est diplômé ingénieur après de brillantes études à l'École Polytechnique. Il s'intéresse particulièrement aux voies

d'eau et améliore le réseau hydrographique en Belgique. Il fait également construire le premier pont en fer de Belgique, à Bazel, en 1824 et participe aux études pour le développement du chemin de fer. Il meurt à Ivry-sur-Seine, le 31 août 1854.

2. Conçu par Jean-Baptiste Vifquain, le sabot ou «baquet de Charleroi» est un type de péniche spécifiquement adapté à ce canal plutôt étroit, inspiré des canaux houillers anglais. Avec une longueur de 19 m et une largeur de 2,60 m, ce bateau chargeait 70 tonneaux effectifs avec un enfoncement de 1,80 m. On comptait 1.500 baquets en activité tirés par des hommes et des femmes, dans les années 1900.

3. Inscrits sur la Liste du Patrimoine mondial en 1998, les quatre ascenseurs hydrauliques pour bateaux, présents sur un court segment du canal du Centre, constituent des édifices industriels de haute qualité (<http://whc.unesco.org/fr/list/856>). Ils sont les seuls au monde à être restés dans leur état d'origine de fonctionnement.

4. VANDERHULST, G., «Les portiques et grues à Molenbeek-Saint-Jean sur le Canal de Charleroi. Quai de l'Industrie 79-81, quai de Mariemont 31, quai du Hainaut 19.», Bruxelles Fabriques, 2014, rapport inédit.

---

## COLOPHON

### COMITÉ DE RÉDACTION

Jean-Marc Basyn, Stéphane Demeter,  
Paula Dumont, Murielle Leseque,  
Cecilia Paredes, Brigitte Vander Bruggen  
et Anne-Sophie Walazyc.

### RÉDACTION FINALE EN FRANÇAIS

Stéphane Demeter

### RÉDACTION FINALE EN NÉERLANDAIS

Paula Dumont

### SECRETARIAT DE RÉDACTION

Murielle Leseque

### COORDINATION DE L'ICONOGRAPHIE

Cecilia Paredes

### COORDINATION DU DOSSIER

Paula Dumont

### AUTEURS / COLLABORATION RÉDACTIONNELLE

François Antoine, Mario Baeck,  
Jean-Marc Basyn, Inge Bertels,  
Anna Bouteiller, Marianne De Fossé,  
Rika Devos, Paula Dumont,  
Bernard Espion, Anne Lauwers,  
Harry Lelièvre, Thierry Lemoine,  
Maarten Mahieu, Muriel Muret,  
Joke Nijs, Michel Provost, Sven Sterken,  
Thomas Stroobants, Peter Van der Hallen,  
Yannik Van Praag, Guido Vanderhulst,  
Christian Vandermortten, Ine Wouters,  
Brigitte Vander Bruggen.

### TRADUCTION

Gitracom, Data Translations Int.

### RELECTURE

Martine Maillard et le comité de rédaction.

### GRAPHISME

The Crew Communication

### IMPRESSION

Dereume Printing

### DIFFUSION ET GESTION DES ABONNEMENTS

Cindy De Brandt,  
Brigitte Vander Bruggen.  
bpeb@sprb.irisnet.be

### REMERCIEMENTS

Olivia Bassem, Philippe Charlier, Julie  
Coppens, Philippe de Gobert, Farba Diop,  
Alice Gérard.

### ÉDITEUR RESPONSABLE

Arlette Verkruyssen, directeur général  
de Bruxelles Développement urbain de la  
Région de Bruxelles-Capitale, 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.

### CONTACT

Direction des Monuments et des Sites-  
Cellule Sensibilisation  
CCN – rue du Progrès 80, 1035 Bruxelles.  
<http://patrimoine.brussels>  
[aatl.monuments@sprb.irisnet.be](mailto:aatl.monuments@sprb.irisnet.be)

### 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.

### LISTE DES ABRÉVIATIONS

AAM – Archives d'Architecture Moderne  
AADBP – Archives de l'Administration  
des Dommages aux biens privés  
ABCC – Amicale Belge des Clubs Citroën  
AGR – Archives générales du Royaume  
AMVB – Archief en Museum van  
het Vlaams Leven te Brussel  
ARB – Académie royale de Belgique  
AVB – Archives de la Ville de Bruxelles  
CDBDU – Centre de Documentation  
de Bruxelles Développement urbain  
DMS – Direction des Monuments  
et des Sites  
KBR – Bibliothèque royale de Belgique  
KIK-IRPA – Koninklijk Instituut voor  
het Kunstpatrimonium / Institut royal  
du Patrimoine artistique  
MRAH – Musées Royaux d'Art et d'Histoire  
RLICC – Raymond Lemaire International  
Centre for Conservation  
SPRB – Service public régional  
de Bruxelles

### ISSN

2034-578X

### DÉPÔT LÉGAL

D/2015/6860/019

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

