

LES CANAUX

BRUXELLOIS

BRUXELLES, VILLE D'ART ET D'HISTOIRE

Comité de coordination

Ariane Herman, Cabinet du Ministre-président
Chantal Déom, Ode Goossens, Pascale Ingelaere, Service des Monuments et Sites

Texte

Colette Huberty et Paulo Valente Soares

Réalisation

LA FONDERIE

ILLUSTRATIONS

h = haut; m = milieu; b = bas; d = droite

Archives de la Ville de Bruxelles : 11, 12, 16, 23 (h), 26-27, 27 (h), 30-31, 32, 43 (h), 49 (m); Bibliothèque royale Albert I^{er} : 34 (h), 45 (h); Crédit Communal de Belgique : 8, 9, 14, 17, 21 (h-b), 22, 25 (h), 30 (m), 33, 35, 36, 38 (h), 38-39 (b), 41, 44 (h), 45 (b), 52; Crédit photographique La Fonderie : 2 (h), 2-7, 7 (b), 13, 15, 18, 19 (h-b), 20, 23 (b), 24, 25 (b), 27 (b), 28 (h-b), 29 (h-m), 34 (b), 37, 39 (h), 42, 43 (b), 44 (b), 48, 49 (b), 50, 51; Port de Bruxelles : 40, 46-47; photographies de couverture : Ch. Chapel - La Fonderie.

RENSEIGNEMENTS

LA FONDERIE

Rue Ransfort 27 - 1080 Bruxelles

Tél. 02/410.10.80

LES CANAUX

BRUXELLOIS



ENTRE SENNE ET CANAL	2
Entre chemin de fer et canal : le bassin de batelage d'Anderlecht ..	8
LE LONG DES QUAIS.	
D'ANDERLECHT À LA PORTE DE NINOVE	12
Quais Fernand Demets, de Mariemont et de l'Industrie	12
La porte de Ninove : aux portes du Manchester belge	22
Le boulevard Barthélémy	24
Les quais du Hainaut et des Charbonnages	26
Les boulevards de Nieuport et du Neuvième de Ligne	29
BRUXELLES S'AGRANDIT	
AU FIL D'UN CANAL MODERNISÉ	33
La rencontre de deux canaux	33
L'Allée Verte : quatre rangs de tilleuls pour une autoroute	36
Un nouveau port pour Bruxelles	40
La progression vers le nord	41
Le quai des Usines : charbon, électricité... et légumes	44
L'AVANT-PORT DE BRUXELLES :	
UNE EXTENSION VITALE	46



Le pont-vannes de la Senne à hauteur des anciennes filatures d'Aoust. La toiture à croupes, à l'arrière-plan, appartient à l'ancienne maison directoriale.

La Senne, devenue presque invisible à Bruxelles, peut être aperçue encore au sud du territoire d'Anderlecht. C'est peu après l'ancien hameau d'Aa qu'elle se divise en deux bras : le bras oriental pénétrait dans la ville par la grande écluse, celle du boulevard Poincaré; l'autre bras, celui de la petite Senne se dirigeait vers la petite écluse de la porte de Ninove.

Les filatures d'Aoust et les vannes sur la Senne

En aval de l'écluse, à hauteur de l'ancienne seigneurie d'Aa (actuelle rue Bollinckx), la Senne dessine une île de petites dimensions.

Le débit du cours d'eau y était également contrôlé par un système de vannes : le bras droit, par des portes intégrées au pont qui en permet le franchissement; le bras gauche, passant sous un des bâtiments de l'ancienne filature d'Aoust (15 rue Bollinckx), par un jeu de plusieurs vannes dont on peut apercevoir encore les crémaillères. La disparition de ces vannes ne

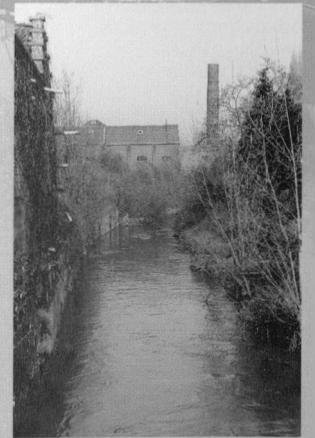
permet plus de contrôler ce cours d'eau boueux et encombré de débris. On est loin de la situation du XIX^e siècle lorsque l'eau, limpide et abondante, attirait en amont de Bruxelles les industries textiles.

Le bassin de Batelage aujourd'hui. Une rive résidentielle face à une rive industrielle. Sur le bassin, des péniches transformées en habitation.

ENTRE SENNE ET CANAL



L'industrie lainière connut ainsi, sur et à proximité de cette île, une expansion importante durant le XIX^e siècle. La filature d'Aoust, qui occupa progressivement l'île et les terrains avoisinants et deviendra une des plus importantes dans cette partie de la commune, fut fondée en 1829 par les industriels Bruxellois Willems et De Keyser, qui y implantèrent un atelier de fabrication de couvertures de laine. Cette succursale de la fabrique bruxelloise devint peu à peu un atelier autonome dont la taille ne cessait de croître. En 1835, les usines de Bruxelles et Anderlecht comptaient ensemble 200 ouvriers, mais en 1859, la seule fabrique de couvertures de laine employait 250 personnes.



Le bras oriental de la Senne le long de l'île d'Aa et quelques-uns des bâtiments abandonnés des anciennes filatures d'Aoust.

Quai de Veeweyde

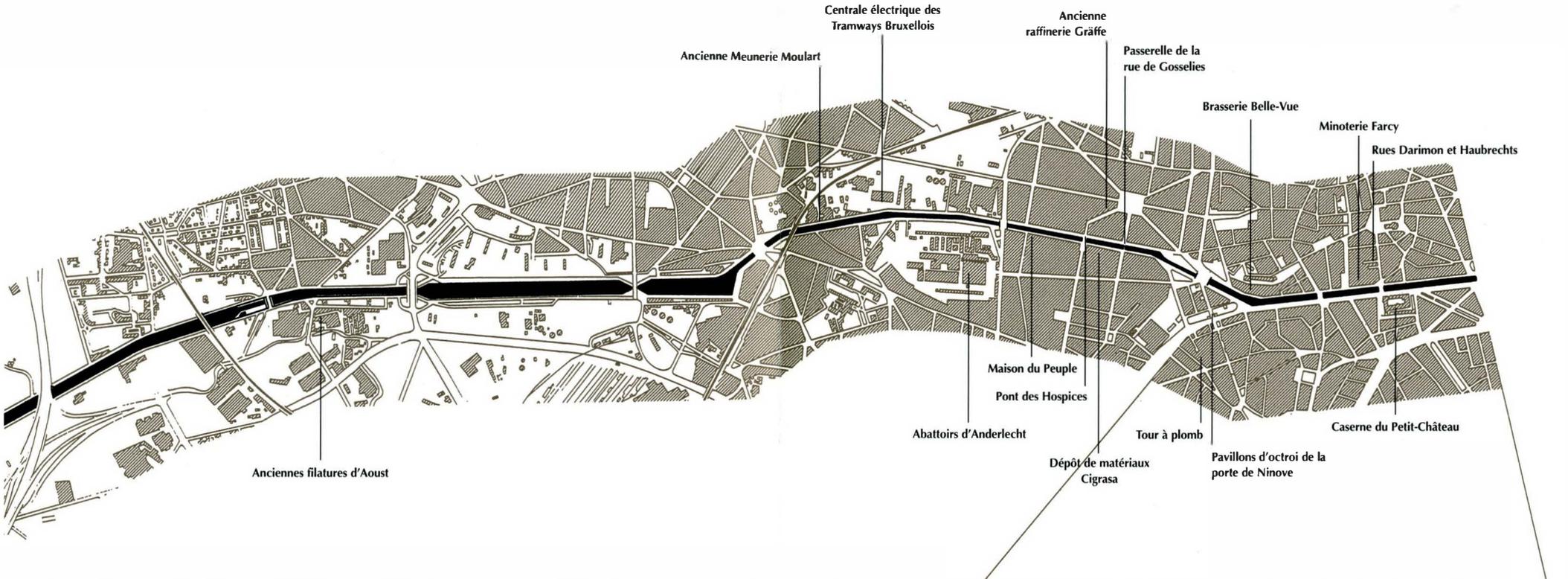
Quai de Biestebroeck

Quai Fernand Demets

Quai de Mariemont

Quai du
Hainaut

Quai des
Charbonnages



Anciennes filatures d'Aoust

Ancienne Meunerie Moulart

Centrale électrique des
Tramways Bruxellois

Ancienne
raffinerie Grâffe

Passerelle de la
rue de Gosseles

Brasserie Belle-Vue

Minoterie Farcy

Rues Darimon et Haubrechts

Maison du Peuple

Pont des Hospices

Abattoirs d'Anderlecht

Dépôt de matériaux
Cigrasa

Tour à plomb

Pavillons d'octroi de la
porte de Ninove

Caserne du Petit-Château

Quai d'Aa

Digue du Canal

Quai de l'Industrie

Boul.
Barthélémy

Boul. de
Nieuport

Boul. du
9^e de Ligne

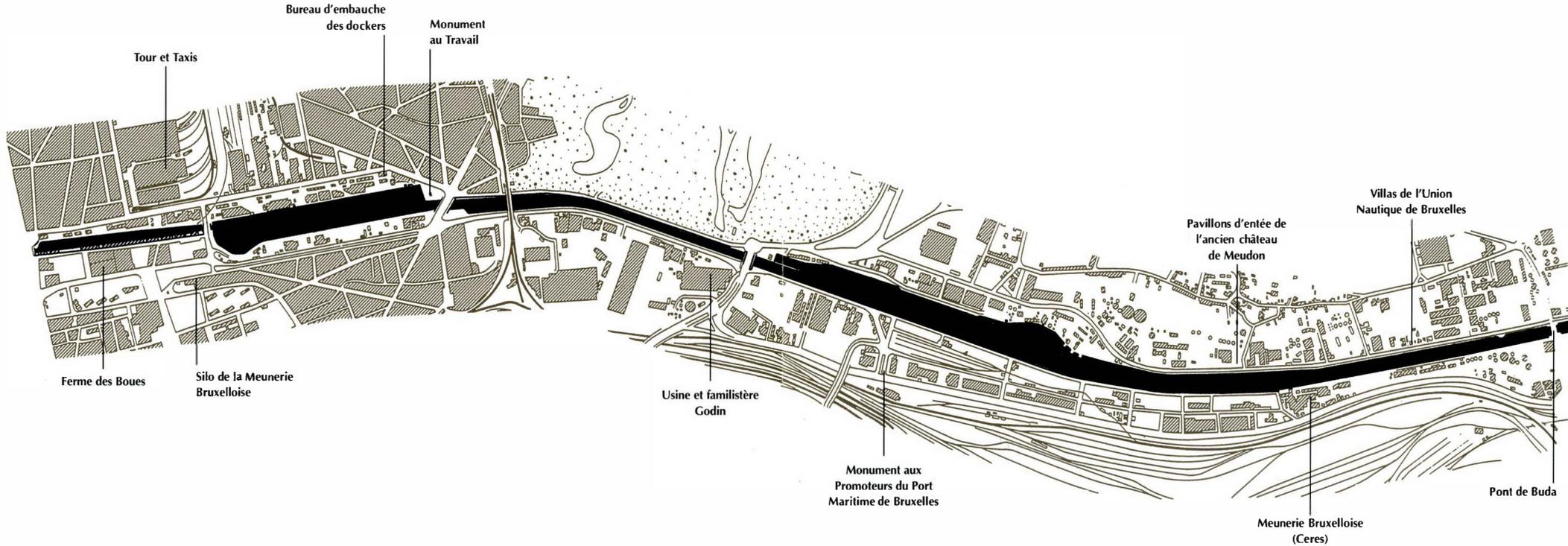
Quai des
Matériaux

Quai des Steamers

Chaussée de Vilvorde

Quai de
Hembeek

Chaussée de Vilvorde



Quai des
Péniches

Quai des Armateurs

Quai des Usines

Quai Léon Monnoyer

Digue du canal

À défaut de posséder un fleuve digne de ce nom, Bruxelles s'est dotée de deux canaux et d'un port. La construction de cet axe commercial et industriel s'étend sur plus de trois siècles et a profondément marqué le destin des quartiers desservis par les voies d'eau. Réunies au début de ce siècle en un seul sillon,

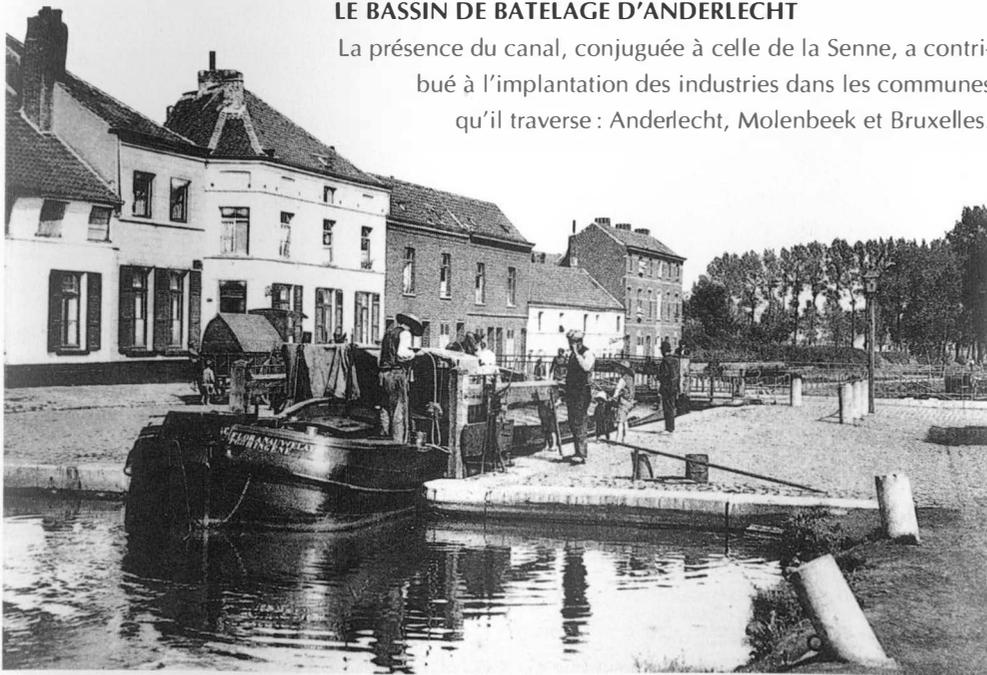
elles ont attiré le long de leur berges, industries et voies de communication, édifices utilitaires et parfois prestigieux. C'est ce sillon que nous suivrons, depuis l'écluse d'Anderlecht, à hauteur de laquelle canal et rivière se rencontrent, jusqu'au pont de Buda, qui marque la limite nord de la Région bruxelloise.

En 1866, elle devint la « Société Lainière Belge », avant d'être reprise, en 1874, par H. Bollinckx, puis en 1893 par la société « Etablissements d'Aoust Frères ». Elle se constituera en S.A. à partir de 1919. Cette même année, l'usine mit en service une nouvelle machine à vapeur de 1200 CV, remplaçant la précédente qui, puisant son eau dans la Senne, était probablement à l'origine de la construction du système de vannes.

Une récession dans les années 1970 et la chute sensible de la production, obligèrent la société à rejoindre le groupe textile Dafica qui, lui-même, fut mis en liquidation en 1984.

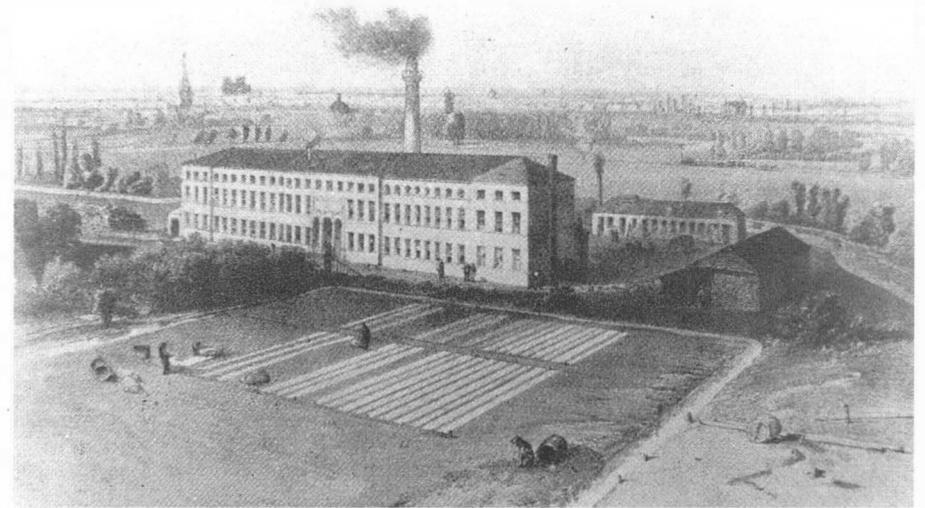
Certains bâtiments du site ont trouvé une nouvelle affectation mais les plus anciens d'entre eux, notamment ceux caractéristiques de l'architecture industrielle du XIX^e siècle, implantés en aval de l'île, sont à l'abandon. Les bureaux de la société, situés en amont de l'île, face aux vannes du bras ouest (n° 18 rue Bollinckx), ont été dessinés par l'architecte De Ridder en 1935, dans un style d'inspiration Art Déco.

Un baquet quittant l'écluse d'Anderlecht vers 1900.



ENTRE CHEMIN DE FER ET CANAL : LE BASSIN DE BATELAGE D'ANDERLECHT

La présence du canal, conjuguée à celle de la Senne, a contribué à l'implantation des industries dans les communes qu'il traverse : Anderlecht, Molenbeek et Bruxelles.



ANDERLECHT, BERCEAU DE L'INDUSTRIE TEXTILE

A la fin du XVIII^e siècle, Cureghem est un hameau campagnard abritant quelques moulins et brasseries artisanales, mais surtout des tisserands à domicile, qui blanchissent leurs toiles dans les prés entourant la grande écluse sur la Senne.

Avant même que la région ne connaisse son important démarrage industriel, les caractéristiques géographiques de Cureghem attirent le long des bras de la rivière les premières filatures de coton bruxelloises. L'eau s'y trouve en abondance, à la fois force motrice et élément de base pour la teinture et le rinçage des tissus. De vastes étendues herbeuses permettent le séchage et le blanchiment des toiles.

Concentrés principalement dans la partie sud de la commune (mais aussi à Forest et Saint-Gilles), les industriels du coton introduisirent, peu avant l'indépendance du pays, les premiers éléments – machines à vapeur et techniques nouvelles – qui vont mener à l'industrialisation de Bruxelles. Les « indienneries »

bruxelloises connurent leur âge d'or jusqu'à la fin des années 1840, avant d'être finalement supplantées par celles de la ville de Gand.

Entre-temps, le secteur du textile aura évolué, la fabrication de tissus en coton étant supplantée par celle des tissus de laine et de « coutil ». Aux alentours des années 1850, les changements de la mode et la concurrence anglaise provoqueront le départ des grands noms du coton (Schavye, Prévinaire, Rey, Van Hoegaarden, ...) qui laissent la place à de prospères fabricants de laine. Tandis que le nombre de fabriques de tissus diminue, de nouveaux venus s'implantent et se spécialisent dans la production d'articles pour la passementerie, la lingerie, la confection, ...

Cette production textile subsistera à Anderlecht, Saint-Gilles et Bruxelles, jusque dans les années 1950. Aujourd'hui, le secteur n'est plus représenté que par quelques ateliers de petite taille concentrés dans le « triangle ».

La fabrique d'indienne (coton imprimé)
Seny-Leclere à Cureghem, vers 1850.

La digue ouest du bassin de batelage est cependant restée majoritairement résidentielle. Dédaignant la voie d'eau, les petites entreprises se sont intégrées au bâti ancien bordant la chaussée de Mons.

Par contre, la rive est est presque exclusivement occupée par une zone industrielle. Cette différence flagrante entre les deux rives s'explique par l'action conjuguée du chemin de fer et de la voie d'eau (on constatera le même phénomène le long du canal de Willebroeck).

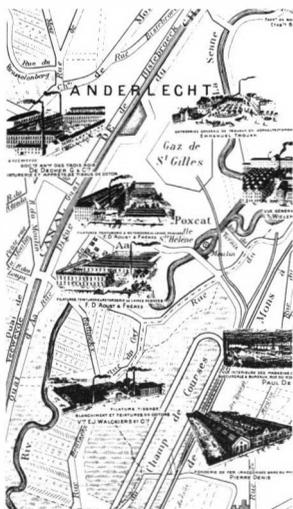
En effet, si la naissance de l'axe industriel bruxellois s'explique par la présence de l'eau (Senne ou canal), son développement n'aurait pu se réaliser de manière si intensive sans la présence du chemin de fer. Ce sont les quartiers non encore urbanisés, pris en tenaille entre eau et rail, qui connaîtront, au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, l'essor industriel le plus remarquable et qui accueilleront, en particulier, les plus importants établissements.

Au sud de Bruxelles, la gare de marchandises de la Petite-Ile, construite dans les années 1910-1920, a attiré nombre d'entreprises jusqu'au début des années 1940. Entre la rive et les voies, on construisit le complexe de l'usine à gaz de Saint-Gilles, désaffecté dans les années 1970. Ce vaste site longeant la digue du canal, abrite encore aujourd'hui des bâtiments de la société Distrigaz, de même que des terrains ayant servi au dépôt des immondices de l'Agglomération Bruxelloise.

Ces zones, désertées progressivement par certaines industries, ont néanmoins gardé leur affectation première; l'habitat ne s'y est pas développé. La commune d'Anderlecht et la SDRB y ont créé des zonings qui accueillent de nouvelles entreprises, sans lien avec le canal, mais situées toujours à proximité des infrastructures ferroviaires et surtout du ring et des voies de communications routières.

Sur l'ancien bassin de batelage la présence de l'habitat s'explique encore, de manière originale mais isolée, au travers des péniches résidentielles qui sont amarrées le long des quais autrefois destinés au déchargement des marchandises.

Extrait du nouveau plan de Bruxelles industriel, de Jules de Waelle, 1910, montrant la concentration des entreprises sur la rive est du canal de Charleroi.



LE CANAL DE CHARLEROI : DE LA RICHESSE AU DÉCLIN

Le canal de Charleroi a été creusé au XIX^e siècle en réponse à un besoin déjà ancien, celui d'une voie de communication commerciale du sud vers le nord du pays. Il fallut attendre le régime hollandais et le démarrage industriel de la capitale pour que le projet d'une liaison des bassins de l'Escaut et de la Meuse voie le jour. L'impérieuse nécessité d'approvisionner le nord du pays en charbon balaya alors toutes les difficultés techniques que représentait cette entreprise.

Il fallait en effet franchir la crête de partage entre les deux vallées (Meuse et Escaut). Cinquante-cinq écluses et un tunnel de plus d'un kilomètre furent construits de 1827 à 1832 pour établir la liaison par voie d'eau de Charleroi à Bruxelles. L'ingénieur Vifquain, chargé du projet s'inspira du modèle des canaux houillers anglais, de petite section, permettant le passage de péniches jaugeant au maximum 70 tonnes (les « baquets ») pour réaliser à moindre coût cet exploit technique.

La progression du trafic sur la voie d'eau fut spectaculaire et permit des abaissements successifs des tarifs.

Le prix de la houille diminua de 40%, favorisant le développement industriel de la capitale.

Au milieu du XIX^e siècle, le canal de Charleroi était à son apogée. Mais dès les années 1870, face à la concurrence du chemin de fer, sa modernisation était devenue indispensable. Ce n'est pourtant qu'après de longues années de négociations et quelques travaux ponctuels, que son réaménagement en vue de la circulation de bateaux de 600 tonnes, fut entrepris. Les travaux, terminés dans les années 1930, n'ont pas suffi à relancer vraiment l'usage de la voie d'eau, même si elle fut encore aménagée, après la Seconde Guerre mondiale, pour la circulation de péniches de 1350 tonnes.

Aujourd'hui, la partie bruxelloise du canal de Charleroi n'est pratiquement plus utilisée par les entreprises installées le long des quais. De nombreuses friches témoignent du déclin industriel bruxellois. Le canal de Charleroi, même adapté aux bateaux de 1100 tonnes, n'est plus qu'une voie de transit, gérée par la Société du Port de Bruxelles dans les limites de la Région.

Le canal de Charleroi à hauteur du quai de Mariemont, vers 1900. Le bâtiment à droite, sur le quai de l'Industrie, était une des nombreuses meuneries implantées le long du canal.

LE LONG DES QUAIS, D'ANDERLECHT À LA PORTE DE NINOVE



La place de la Duchesse à Molenbeek, vers 1900.

QUAIS FERNAND DEMETS, DE MARIEMONT ET DE L'INDUSTRIE

Si le canal de Charleroi fut inauguré dès l'année 1832, il n'en fut pas de même pour les quais et les terrains qui le bordent. Les berges du canal, notamment le futur quai Fernand Demets, restèrent longtemps totalement vierges de constructions, sauf aux environs immédiats du pont de la chaussée de Mons (ancienne route de Hal à Bruxelles) qui connaissait déjà une urbanisation plus ancienne.

La place de la Duchesse, un essai d'urbanisme

Un plan d'urbanisation des faubourgs sud-ouest fut proposé au début des années 1840, prévoyant notamment la construction d'un vaste hippodrome et le percement de nombreuses rues, reliant entre elles plusieurs places rectangulaires ou en étoile. Ce n'est pourtant qu'à la fin des années 1840 que débutera sérieusement l'aménagement de ces quartiers.

La place de la Duchesse de Brabant, tracée sur des terrains appartenant aux Hospices de Bruxelles, fut inaugurée en 1854. Prévue sur le plan initial, elle en fut d'ailleurs un des rares éléments réalisés. De proportions rigoureuses et bâtie dans un

style néoclassique caractéristique du milieu du XIX^e siècle, elle accueillera en 1869, sur son côté nord, une église néogothique dédiée à Sainte Barbe et un hospice pour vieillards, aujourd'hui transformé en école et dont ne subsiste que la façade monumentale.

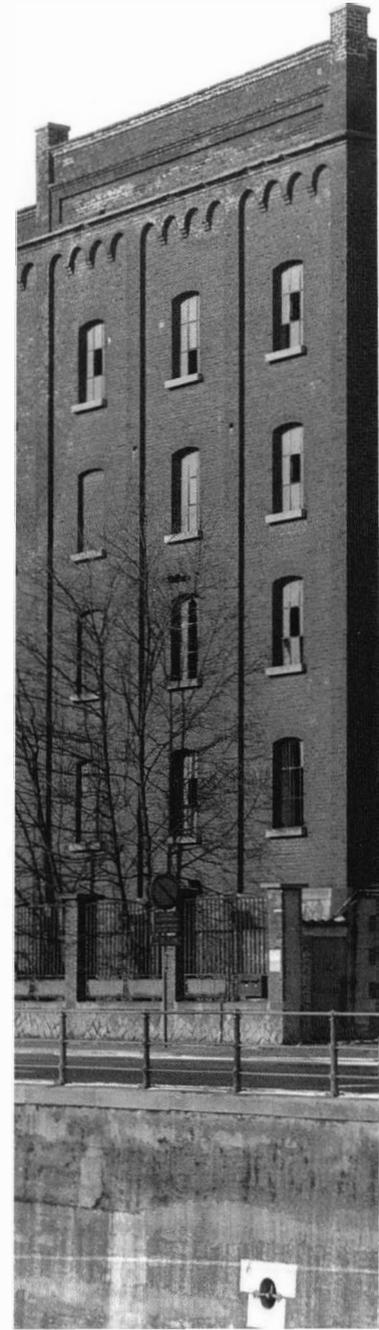
Bordée par le quai de Mariemont, dont le nom évoque la provenance du charbon, cette partie de Molenbeek connut dès lors un développement rapide, donnant naissance à un quartier où se mêlent parcelles étroites, réservées à l'habitat et terrains affectés à l'industrie. Le surnom de Molenbeek – le Manchester Belge – témoigne en effet autant de la prospérité de ses usines que des conditions de vie déplorables de sa population ouvrière.

Il ne subsiste pas ou peu de témoignages visuels de cet habitat ouvrier, mais les traces industrielles sont, par contre, encore nombreuses et rappellent les multiples activités générées par la voie d'eau. La qualité architecturale de certains de ces bâtiments – à défaut d'une reconversion réussie – méritent qu'on s'y arrête.

La Meunerie d'Anderlecht

Sise au n° 23 du quai Demets, l'ancienne Meunerie d'Anderlecht est une des nombreuses meuneries installées autrefois le long du canal de Charleroi. Elle fut fondée en 1903 par M. Léon Moulart, en remplacement d'une précédente minoterie installée rue Bara. Ce déplacement correspondait à une volonté d'agrandissement et de modernisation des installations, mais visait également à profiter des avantages qu'offraient le canal et le chemin de fer (proches l'un de l'autre à cet endroit) pour le transport du grain et du charbon.

A son apogée, dans les années 1930-1940, cette meunerie à cylindre occupait une trentaine de personnes et fonctionnait 24 heures sur 24, six jours par semaine. Elle produisait chaque jour environ 80 tonnes de farine, destinée pour l'essentiel à



Page de droite :
Quelques travées de l'ancienne Meunerie Moulart avant « l'habillage » de ses façades en 1988.

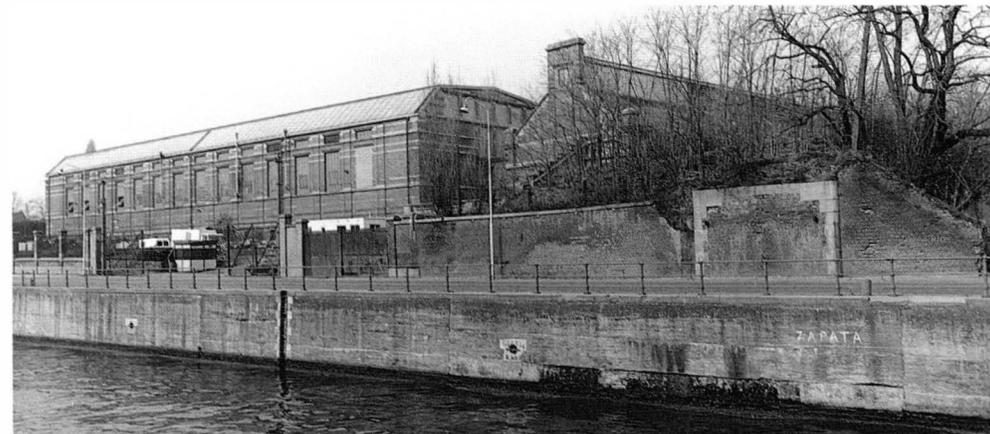
des boulangeries, et conditionnée, de ce fait, en sac de 100 kg. L'activité cessa en 1955 lorsque les propriétaires, incapables d'affronter la concurrence des grandes minoteries implantées le long du canal maritime, profitèrent d'une prime à la fermeture offerte par le gouvernement pour lutter contre une surproduction de plus en plus manifeste. Les bâtiments furent alors réutilisés, jusqu'à la fin des années 1980, par une confiserie. Actuellement, ils servent pour l'essentiel comme dépôt de pneus.

Les bardages métalliques qui défigurent les façades datent des années 1980. Ils dissimulent au regard une architecture de qualité, dont les pilastres liaisonnés en frise d'arceaux sont caractéristiques du classicisme industriel.

La centrale électrique des Tramways Bruxellois

Un peu plus loin, au n° 33 du même quai, l'ancienne centrale électrique des « Tramways Bruxellois » rappelle une étape clé dans la modernisation des transports urbains. En 1894, la traction électrique était utilisée à l'essai sur une partie du réseau. Trois ans plus tard, en 1897, les résultats très satisfaisants de ces essais décidèrent la société à électrifier toutes ses lignes.

Le quai de l'Industrie à Anderlecht, encore désert vers 1908. Le quai F. Demets, en face, est dominé par l'imposant portique de déchargement de la centrale électrique des Tramways Bruxellois. Le pont de chemin de fer relie les abattoirs d'Anderlecht à la gare de l'ouest.



La centrale électrique des Tramways Bruxellois et ses silos à charbon longeant le talus de la voie ferrée.

En 1899, les Tramways Bruxellois ouvraient de nouvelles lignes et obtenaient une concession unique pour l'ensemble du réseau, valable jusqu'au 31 décembre 1945, avec obligation d'y généraliser la traction électrique. La société entreprit donc de réorganiser en profondeur son système d'alimentation. Le nouveau réseau et l'usine centrale du quai Fernand Demets qui en constituait le cœur, furent mis en service en mai 1903. Le choix du site d'implantation de la nouvelle usine n'était pas dû au hasard. Il se trouvait à proximité du canal et d'une ligne de chemin de fer qui, conjugués, permettraient un approvisionnement facile et économique en charbon. De plus, le canal fournissait l'eau nécessaire à la condensation de la vapeur après son utilisation.

Ce double moyen de transport et les importants silos construits à faible distance de la salle de chauffe, conféraient à la nouvelle installation une souplesse et une sécurité d'emploi que n'avaient pas les stations antérieures, construites à l'étroit dans des quartiers déjà densément bâtis. Ici, par contre, de vastes parcelles étaient disponibles, sur lesquelles purent être édifiés les nouveaux bâtiments.

Au bas du terrain, légèrement à l'écart mais suffisamment proche toutefois pour rester visible et affirmer sa présence, se trouvait la maison directoriale, toujours présente aujourd'hui. Les installations techniques se trouvaient en hauteur : l'usine proprement dite, disposée parallèlement au canal, de telle

façon que si les nécessités du service le commandaient, elle pourrait être doublée, et les silos à charbon.

Les deux bâtiments comportent une structure entièrement métallique, comparable à celle de simples hangars, mais dissimulée par une maçonnerie d'apparence plus traditionnelle. L'alternance de briques et de pierres est caractéristique du style néo-Renaissance flamande, largement utilisé au tournant des deux siècles dans la construction d'édifices publics.

Les silos à charbon étaient implantés perpendiculairement au canal, le long du raccordement du chemin de fer des Abattoirs d'Anderlecht. On distingue encore, à sa droite, le talus et le massif de culée du pont métallique qui franchissait la voie d'eau. Devant le bâtiment se dressait un portique métallique pourvu d'une benne, utilisé pour le déchargement des péniches. Une chaîne électrique assurait le transport du charbon entre les silos et les chaudières.

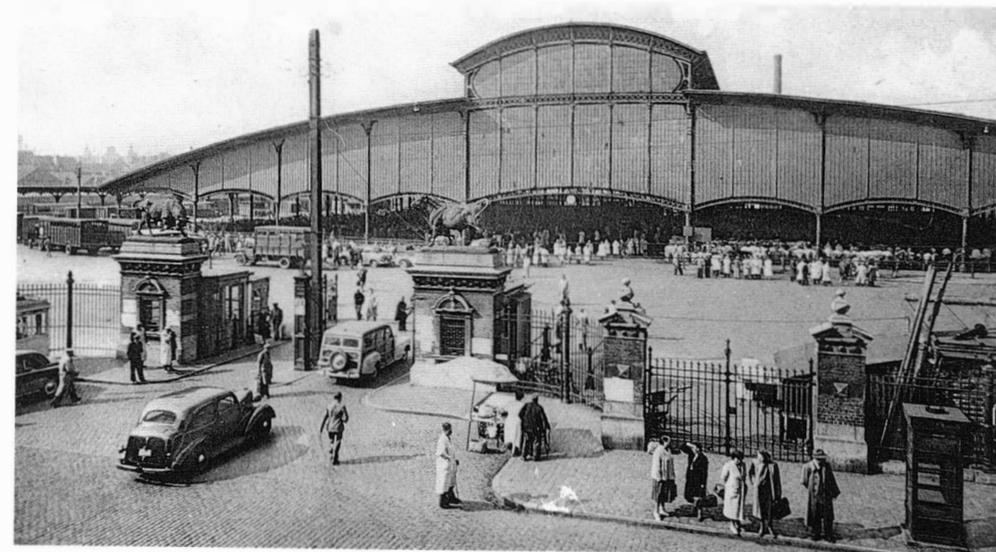
Renforcée à plusieurs reprises par l'adjonction de nouvelles machines plus puissantes, l'usine finit cependant par être désaffectée. Vidée de ses machines, elle sert actuellement à l'entretien des rails et aiguillages du réseau de la S.T.I.B.

Les Abattoirs et Marchés d'Anderlecht-Cureghem

Presque en face, sur l'autre rive, s'étendent les installations de l'abattoir d'Anderlecht-Cureghem, construit en 1887 pour centraliser les activités d'abattage de la région.

Jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle en effet, chaque commune possédait son propre abattoir. Le plus important

d'entre eux était celui de Bruxelles, situé à la porte de Ninove. Au fil du temps, la vétusté de ses installations entraîna de nombreuses difficultés, notamment en matière d'hygiène. Des déchets étaient rejetés directement dans la Senne au mépris des besoins des



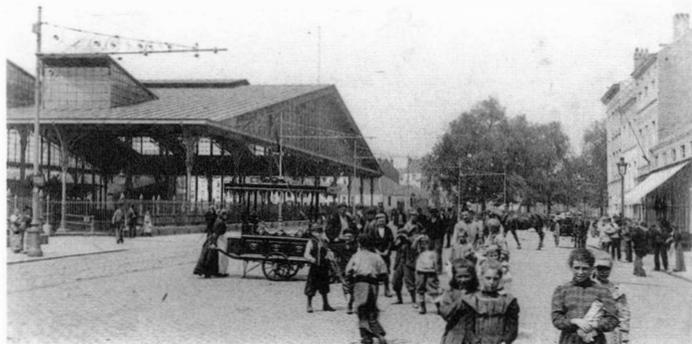
La halle des Abattoirs d'Anderlecht-Cureghem, dans les années 1930.

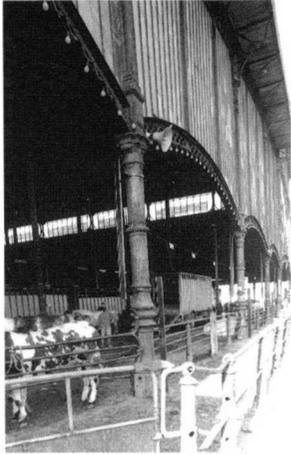
industriels, brasseurs ou autres, installés en aval. De plus, l'absence de raccordement aux gares imposait le déchargement des animaux soit à l'Allée Verte, soit à la gare du Midi et la circulation des troupeaux le long des boulevards de ceinture. Pour folkloriques que soient ces « migrations » et les incidents qui émaillèrent certaines d'entre elles, leur répétition hebdomadaire finit cependant par poser de sérieux problèmes d'hygiène et de sécurité et entraîna, à la longue, une dégradation des voiries. Dès 1885, un arrêté imposa donc le transport du bétail par véhicule et à partir de 1899, le déchargement des bestiaux fut interdit à la gare du Midi.

Dans le même temps, en 1886, le projet de MM. Charlet et Pierret fut proposé et retenu par la commune d'Anderlecht, donnant lieu à la constitution de la S.A. des Abattoirs et Marchés d'Anderlecht-Cureghem. Les nouvelles installations, quoiqu'inachevées, furent inaugurées en 1890 et livrèrent alors une concurrence sans merci aux abattoirs de Bruxelles qui finirent par capituler et furent fermés définitivement en 1944.

La grande halle couverte qui domine le site des abattoirs de Cureghem, est le seul élément qui subsiste des installations du XIX^e siècle. Dessinée en 1887 par l'architecte Emile Tirou, qui s'inspira des halles réalisées par Baltard à La Villette, elle fut

Les halles de l'abattoir de la Ville de Bruxelles, à proximité de la porte de Ninove, vers 1920.





Détail de la halle des abattoirs.

réalisée par la firme Poulet et Cie. Avec ses 100 mètres de côté, la halle d'Anderlecht reste aujourd'hui un chef-d'œuvre technique par la simplicité de sa conception. Classée en 1988, elle constitue un des exemples les plus remarquables d'architecture métallique à Bruxelles.

A nouveau, la présence du canal de Charleroi s'est avérée déterminante pour le choix du site d'implantation. Il assurait en effet, outre sa fonction de transport, l'approvisionnement en eau des installations de réfrigération et le refroidissement des machines. La possibilité de création d'une liaison ferroviaire avec la gare de l'Ouest, par le pont et la voie qui longeait les silos de la centrale électrique du quai Demets, et l'existence à Cureghem de toute une filière de production liée aux anciens abattoirs de Bruxelles, constituèrent d'autres arguments en faveur de cette implantation réussie.

La Maison du Peuple

Sur la façade latérale d'un immeuble en apparence sans intérêt, sis au n° 119 du quai de l'Industrie, on devine encore, presque effacée, l'inscription COOP. Elle évoque pourtant les heures de gloire du mouvement coopératif à Bruxelles.

Dès 1895, la Maison du Peuple avait établi ses entrepôts de charbon sur cette parcelle, située à l'angle de la rue du Bateau. En 1925, la Coopérative décida de regrouper en un seul endroit plusieurs de ses services et d'y adjoindre une boulangerie moderne. La proximité de plusieurs meuneries n'était peut-être pas étrangère à ce choix. En 1950, la Maison du Peuple du quai de l'Industrie regroupait ainsi une boulangerie-pâtisserie, un dépôt de charbon, un atelier de torréfaction du café, des services administratifs et de transport, dont une écurie de deux étages bâtie en 1918.

La boulangerie cessa pourtant ses activités en 1968. Plusieurs bâtiments désaffectés furent progressivement démolis, de même que les grilles de clôture attribuées à Victor Horta. Seule subsiste aujourd'hui l'ancienne boulangerie dont la façade latérale porte l'inscription COOP et dont le rez-de-chaussée formant portique, livrait accès aux charrettes qui assuraient la distribution du pain à travers la ville.



Le pont-levant dit « des Hospices » relie les rues de Manchester et de Liverpool.

L'ancienne raffinerie Gräffe, aujourd'hui occupée par le Plan K.

Le pont des Hospices

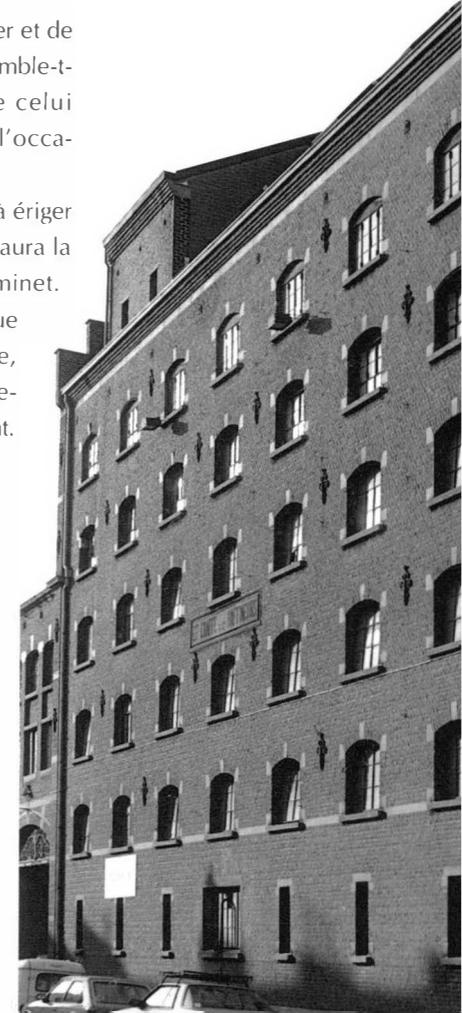
Un peu plus loin, la liaison entre les rues de Manchester et de Liverpool est assurée par un pont-levant reconstruit, semble-t-il, après les bombardements de 1940. Il remplace celui construit en 1847 et modernisé entre 1927 et 1933 à l'occasion des travaux de transformation du canal.

A cette date, on trouve en effet mention d'un pont-levis à ériger sur le canal. Une maison y est adjointe, dont le pontier aura la jouissance et qui serait assez vaste pour servir d'estaminet. Cette maison existe toujours, discrète, à l'angle de la rue de Liverpool et du quai de l'Industrie. On devine encore, sur sa façade, l'oculus au travers duquel le pontier apercevait l'arrivée des péniches exigeant la manœuvre du pont.

La raffinerie Gräffe

Dans l'axe de ce pont, la rue de Manchester relie le quai de Mariemont à la place de la Duchesse. Au n° 21 se dresse l'imposante façade d'une ancienne raffinerie de sucre, fondée en 1859 par l'industriel allemand Charles Gräffe.

Les premières installations furent démolies en 1885 pour faire place, en plusieurs phases, aux bâtiments actuels qui s'étendent largement en intérieur d'îlot. Le bâtiment initial fut rehaussé dès 1886 et peut-être à nouveau en 1889, lorsqu'un second bâtiment fut érigé à front de rue.



L'usine connut son apogée dans les années 1920 et poursuivit ses activités jusqu'en 1962, date de sa cession à la « Sucrerie Tirlemontoise ». En 1981 une partie en fut rachetée par la Communauté française de Belgique qui en confia la gestion et l'usage à l'a.s.b.l. Plan K. Les bâtiments servent depuis lors de salles de répétition et de spectacles.

Ces bâtiments, et en particulier celui construit à front de rue (1889), sont particulièrement représentatifs de l'architecture industrielle du XIX^e siècle. On y retrouve le rythme régulier des baies et des ancrs, témoins d'une structure utilisant largement des éléments métalliques produits en grandes séries. Son ossature métallique interne, modulable et en partie articulée, fait de ce bâtiment un jalon dans l'évolution de l'architecture industrielle.

L'ancien dépôt de matériaux de construction Cigrasa

Les portiques de déchargement des anciens dépôts Cigrasa (n° 79 du quai de l'Industrie) sont inutilisés aujourd'hui. Ils rappellent l'importance du commerce des matériaux de construction, pour lequel le canal jouait un rôle essentiel. Les firmes Binje et Weemaes, De Marnef, ... implantées le long de la voie d'eau, possédaient toutes ce type d'infrastructure.

La passerelle de la rue de Gosselies

Dans le courant de la seconde moitié du XIX^e siècle, les quartiers de Molenbeek situés au nord de la place de la Duchesse connurent un important développement industriel. Deux usines –Pauwels d'une part, Cail et Halot de l'autre– qui fabriquaient du matériel de chemin de fer et des machines à vapeur, employaient des centaines d'ouvriers, auxquels s'ajoutaient ceux d'autres fabriques voisines.

Ces ouvriers logeaient souvent à proximité, indifféremment sur l'une ou l'autre rive du canal. Certains arrivaient quotidienne-

ment à la gare du Midi. La plupart devaient alors traverser la voie d'eau, soit par le pont de la porte de Ninove, soit par celui des Hospices, et se trouvaient bloqués lors du passage des bateaux. En 1856, Monsieur Pauwels, directeur des ateliers du même nom, fit donc construire à leur usage une passerelle surélevée, à côté du pont tournant de la porte de Ninove. Elle fut démolie en 1871 et une adjudication fut lancée en 1875 pour la construction d'une nouvelle passerelle piétonnière, plus en amont, probablement à hauteur de la rue de Gosselies. La passerelle actuelle, en béton et en pierre, remplace probablement cette dernière.



L'ancienne passerelle piétonne de la rue de Gosselies, construite par les patrons molenbeekois pour faciliter la circulation de leurs ouvriers entre les deux rives du canal. Cette passerelle métallique est aujourd'hui remplacée par un pont en béton.

L'écluse de la porte de Ninove

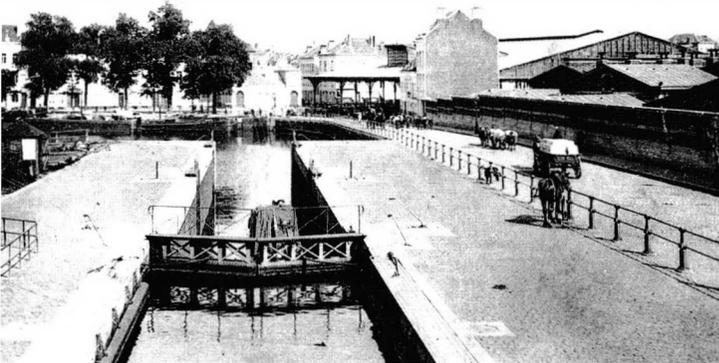
D'autres travaux ont également transformé en profondeur la physionomie de ce quartier. Ceux de l'écluse comptent parmi les plus importants.

A l'origine, le tronçon du canal de Charleroi longeant la ville comprenait deux écluses, situées aux portes de Ninove et de Flandre. En 1893, dans le cadre des travaux préparatoires à l'élargissement du canal, on supprima celle de la porte de Flandre. Cependant, les travaux d'élargissement proprement dits, sans cesse reportés, ne furent réalisés qu'entre 1927 et 1935.

Le canal de Charleroi en amont de l'écluse de la porte de Ninove, vers 1900.



Les portiques de transbordement de matériaux de construction de l'ancien dépôt Cigrasa.



L'écluse de la porte de Ninove vers 1900, longée par les installations de l'abattoir de Bruxelles. Au centre, en partie dissimulée par les arbres, se trouve l'ancienne Petite Ecluse de la Senne.

tie du quartier niché dans le triangle ainsi formé (rue de la Gaillette), quartier habité principalement par une population ouvrière et plus particulièrement par les débardeurs qui exerçaient leur activité sur le canal. La nouvelle écluse, d'une dimension de 81 m x 10,50 m permettait le passage des bateaux de 600 tonnes. Ces dimensions ont permis par la suite, sans changement important, son adaptation au gabarit de 1350 tonnes.

LA PORTE DE NINOVE: AUX PORTES DU MANCHESTER BELGE

Cette porte fut percée en 1816, bien avant le creusement du canal et la construction de l'écluse, pour donner accès à la chaussée de Ninove tracée la même année. La demande en émanait des propriétaires de terrains molenbeekoïses, et en particulier du plus important d'entre eux, l'Administration des Hospices de la Ville de Bruxelles, désireux de mettre en valeur des propriétés de plus en plus convoitées par les industriels.

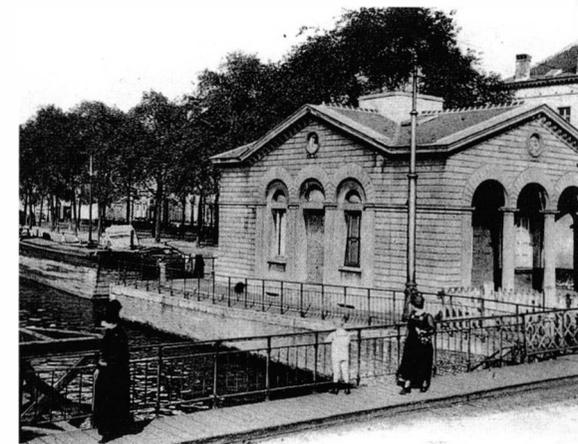
Les pavillons d'octroi de la porte de Ninove

En 1835, l'octroi fut officiellement rétabli autour de Bruxelles. Toute personne transportant des produits destinés à la consommation locale (denrées alimentaires, matériaux de construction, combustibles, etc.), devait en faire la déclaration et acquitter les droits avant d'entrer dans la ville. Chaque porte de Bruxelles fut donc dotée de deux pavillons destinés à assurer la perception des taxes et le contrôle des papiers d'identité.

L'écluse de la porte de Ninove et le parcours du canal à cet endroit furent alors radicalement modifiés. Auparavant, le canal y décrivait un angle droit, exigeant une manœuvre difficile pour des péniches de plus de 300 tonnes. Mais pour supprimer l'obstacle, on dut raser une partie

de la porte de Ninove, appelée à devenir progressivement le point de passage obligatoire des hommes et des marchandises circulant entre le quartier des Fabriques, peuplé de milliers d'ouvriers, et les faubourgs de Bruxelles, fut donc également pourvue, en 1834, d'une barrière d'octroi. Celle-ci remplaça les piliers provenant de l'ancienne porte Napoléon, construite en 1807 à l'extrémité de la rue de Laeken par l'architecte A. Payen père, et démolie en 1820 dans le cadre des premiers travaux d'aménagement des boulevards de ceinture.

La nouvelle barrière de la porte de Ninove fut dessinée, quant à elle, par A. Payen fils. Ses deux pavillons de style néoclassique, à l'architecture sobre, presque totalement dépourvus d'ornementation, étaient reliés entre eux par une grille. Le pavillon sud abritait un poste de garde et de contrôle des papiers. Celui du nord servait de bureau de l'octroi et de local pour le pontier chargé de la manœuvre du pont pivotant voisin. Ils furent préservés après la suppression du système des octrois, fêtée dans la nuit du 20 juillet 1860, grâce à leur situation qui les rendait utilisables pour le service de cette voie navigable. Vers 1880, le pavillon sud servit d'ailleurs de logement pour le pontier. Toujours conservées aujourd'hui, quoique en partie désaffectées (l'une est habitée par l'éclusier), ces deux aubettes sont les seules maintenues exactement à leur emplacement d'origine. Comme celles de la porte d'Anderlecht, elles sont en cours de classement.



Le pavillon nord de la porte de Ninove, au début du siècle, avec les arbres du boulevard Barthélémy à l'arrière plan.



Vue actuelle de la porte de Ninove et des pavillons d'octroi.

La place de Ninove

En 1834, dans la foulée des travaux d'aménagement des boulevards de ceinture, la place de Ninove fut aménagée au débouché de la rue des Fabriques et entourée dès les premières années de maisons bourgeoises néoclassiques. Son homogénéité originelle n'est toutefois plus perceptible, depuis que des transformations et des ajouts, datés pour la plupart du début du siècle, sont venus compromettre cette belle ordonnance.

La tour à plomb

Dominant le quartier des Fabriques – situé autour de la rue de la Senne, sur le territoire de Bruxelles – un édifice attire particulièrement l'attention. Il s'agit de la tour à plomb, appartenant à l'ancienne **Fonderie Pelgrims et Bombeck**, installée vers 1885 à l'angle des rues de la Poudrière et des Fabriques.

Dans la tour, d'une hauteur de 46 mètres et d'un diamètre de 5 mètres, on fabriquait des plombs de chasse selon un procédé inventé en Angleterre au milieu du XVIII^e siècle et abandonné seulement en 1940. Le plomb était fondu au sommet de l'édifice, dans une chaudière dont le fond était percé de petites ouvertures. Il tombait sous forme de gouttelettes qui, au cours de la chute, se refroidissaient de plus de 300 degrés, atteignant ainsi leur température de solidification. Les gouttelettes étaient ensuite usinées, calibrées et enrobées de graphite.

La tour a été classée en 1984, mais attend toujours une restauration qui lui rendra le dôme dont elle était couronnée.

LE BOULEVARD BARTHÉLÉMY

Entre la porte de Ninove et la porte de Flandre, s'étend un boulevard dont la construction fut entamée vers 1833-1834. Il prit le nom de boulevard de Ninove mais fut rebaptisé, dès 1835, en l'honneur d'Antoine Barthélémy, échevin de la Ville de Bruxelles et ardent promoteur du canal de Charleroi. Artère plantée d'arbres dès l'origine, elle reçut une double voie de circulation avec berme centrale. La Ville de Bruxelles souhaitant



Le boulevard Barthélemy, vers 1900. En face, les maisons du quai du Hainaut seront bientôt démolies pour faire place à la brasserie Belle-Vue.

lui conserver une fonction résidentielle, et désirant sans doute éviter la circulation de marchandises hors du contrôle de l'octroi, le nouveau boulevard fut pourvu d'une série de bornes en pierre qui, placées le long du canal, empêchaient son utilisation comme quai de déchargement.

En 1841, on inaugura sur ce boulevard une ligne de railway permettant la circulation des trains de marchandises entre la gare du Midi et celle de l'Allée Verte. Source de nuisances et d'accidents, cette ligne fut finalement supprimée en 1872 au profit de la ligne de l'ouest, passant par Cureghem et Molenbeek.

Le boulevard Barthélemy reçut ses premières constructions dès 1835. Il s'agissait essentiellement d'habitations bourgeoises et de vastes maisons de maître, mais la présence, immédiatement en retrait, du très industriel « quartier des Fabriques » ne tarda pas à se traduire par la construction d'ateliers et d'entrepôts, d'abord en intérieur d'îlot puis à front de voirie.

De cette époque initiale datent encore des immeubles comme le n°9-10, dessiné en 1844 par l'architecte C. Goevaert ou la maison particulière de l'architecte-entrepreneur J. Crabbé, construite en 1839 (n° 24). L'ancien magasin à bières Verelst, édifié en 1901 au n° 11 et s'étendant largement en intérieur d'îlot, et l'ancienne brasserie située au n° 26, à l'angle de la rue du Houblon sur laquelle elle s'étend, témoignent quant à eux de l'évolution des fonctions observée sur ce boulevard.

L'ancien magasin à bières Verelst, 11 boulevard Barthélemy.



La tour à plomb, construite en 1898, domine le quartier des Fabriques. A l'avant plan, la sous-station électrique occupe l'emplacement de la Petite Ecluse de la Senne.

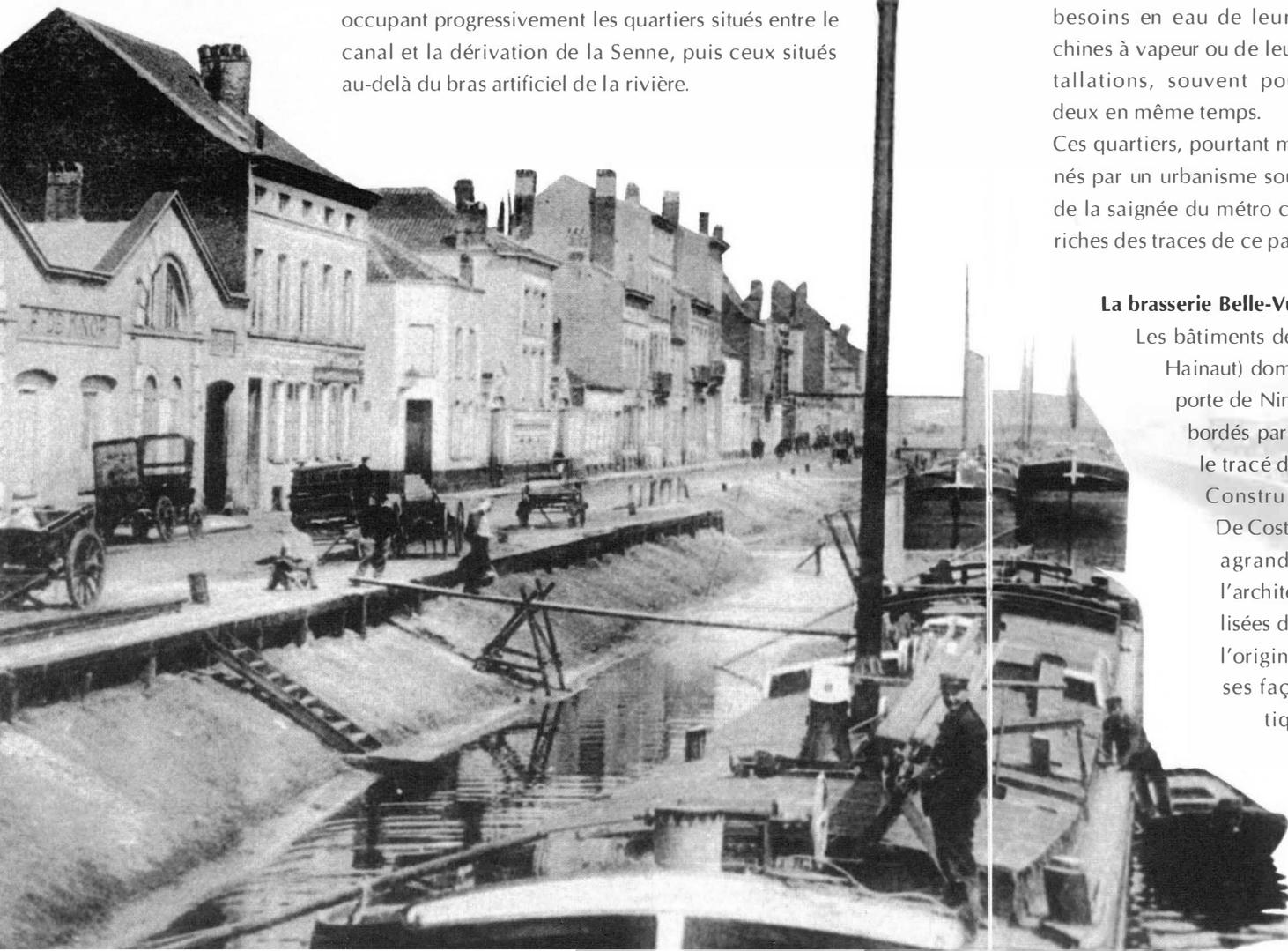


Le quai des Charbonnages vers 1900.

LES QUAIS DU HAINAUT ET DES CHARBONNAGES

La Ville de Bruxelles ayant refusé l'utilisation de ses boulevards comme quais de déchargement, les quais du Hainaut et des Charbonnages, situés sur l'autre rive (territoire de Molenbeek-St-Jean), s'imposèrent rapidement comme les lieux privilégiés du transbordement des marchandises.

Dès 1833, moyennant perception d'un péage sur les bateaux, Molenbeek se chargea de paver les quais du nouveau canal situés sur son territoire. Les industries et les habitations se multiplièrent alors rapidement, occupant progressivement les quartiers situés entre le canal et la dérivation de la Senne, puis ceux situés au-delà du bras artificiel de la rivière.



Quelques très grandes entreprises, grandes consommatrices de matières premières (charbon, produits métallurgiques semi-finis, produits agricoles) s'y implantèrent, entraînant l'apparition de nombreuses fabriques aux productions connexes.

Toutes ces industries utilisaient le canal, soit comme moyen de transport, soit pour satisfaire les besoins en eau de leurs machines à vapeur ou de leurs installations, souvent pour les deux en même temps.

Ces quartiers, pourtant malmenés par un urbanisme souvent destructeur, dont le percement de la saignée du métro constitua le dernier acte, sont encore riches des traces de ce passé industriel et ouvrier.



La porte de Flandre, point de jonction entre les quais du Hainaut et des Charbonnages, vers 1890. L'écluse fut supprimée en 1893.

La brasserie Belle-Vue

Les bâtiments de la brasserie Belle-Vue (43, quai du Hainaut) dominent le canal de Charleroi, face à la porte de Ninove. Dessinant une courbe et encore bordés par une haie de peupliers, ils soulignent le tracé disparu de la dérivation de la Senne. Construite en 1916 par Louis et Emile De Coster, la Brasserie du Cornet de Poste fut agrandie en 1931-1935 sur les plans de l'architecte R. Serrure. Les adjonctions, réalisées dans un style proche de celui adopté à l'origine, n'ont pas altéré le classicisme de ses façades, fidèles aux principes esthétiques du rationalisme industriel de la fin du XIX^e siècle. La brasserie est toujours en activité.



Les bâtiments de la brasserie Belle-Vue sur le quai du Hainaut.



Les silos à grains de l'ancienne Minoterie Farcy, quai des Charbonnages, vers 1950.

La Minoterie Farcy

Plus loin, presque en face du Petit-Château, d'anciens silos à grains (transformés) du début du siècle dissimulent l'ancienne Minoterie Farcy (30-34, quai des Charbonnages). Fondée dès 1836 et reconstruite en 1851 après un incendie, elle changea plusieurs fois de nom pour devenir finalement, vers 1900, le « Moulin à Vapeur et à Cylindres Farcy Frères et Cie ». Malgré la diversification de ses activités (fabrication de pâtes, de biscuits et de céréales), l'usine cessa ses activités vers 1960. Elle constitue aujourd'hui un des rares exemples –relativement– bien conservés d'une activité autrefois importante le long du canal de Charleroi.

Plus loin encore se succèdent divers dépôts : dépôt de fer des « **Forges de la Providence** » (n° 36 quai des Charbonnages, dépôt de sable et houille des « **Ets. De Knop** » (n°52), dépôt de grains (n°s 64-66). Tous rappellent que le canal de Charleroi fut le véritable moteur du développement de la commune de Molenbeek.

Rues Darimon et Haubrechts

Quelques exemples d'habitat ouvrier viennent compléter ce panorama du passé industriel de Molenbeek. Les deux petites rues Darimon et Haubrechts, percées perpendiculairement à la rue de l'Avenir, étaient en fait de véritables impasses. Soucieuse d'effacer le plus possible le caractère « ouvrier » du quartier, l'administration communale les caractérisa pompeusement de rues.

La rue Darimon fut percée dès les années 1870 contre les extensions de



Façade arrière de la Minoterie Farcy. Détail du monte-charge rejeté à l'extérieur pour réduire le nombre des ouvertures pratiquées dans les planchers. Ce dispositif de prévention contre l'incendie était caractéristique des minoteries.

la Minoterie Farcy. Les immeubles de style éclectique qui en forment le côté ouest, datent des environs de 1900. Ils appartiennent à un type particulier de logement ouvrier à caractère spéculatif : la maison de rapport. Une certaine recherche architecturale dissimule derrière une apparence de respectabilité l'absence totale de confort intérieur de ces logements. Actuellement, ils sont toujours occupés par des familles à faibles revenus.

La rue Haubrechts était constituée de petites maisons précédées de jardinets qui pourraient presque être considérées comme semi-bourgeoises. En effet, si la taille et le confort en étaient plus que sommaire, elles n'étaient pas entassées au fond d'une cour, cachées de la rue par une façade qui les privait de lumière et d'air. Cependant, au début du siècle, les habitants y étaient entassés comme dans n'importe quelle impasse, chaque famille n'occupant qu'une pièce par étage.

LES BOULEVARDS DE NIEUPOORT ET DU NEUVIÈME DE LIGNE

En traversant le pont du Petit-Château, on quitte les « quais » molenbeekois pour retrouver les « boulevards » bruxellois. Le tronçon final de la petite ceinture, tracé au-delà de la porte de Flandre, fut achevé dans le courant de l'année 1840. A son extrémité, le canal de Charleroi décrivait un virage à angle droit pour rejoindre la porte du Rivage, point d'entrée du canal de Willebroeck dans la ville.*

Baptisé d'abord boulevard de Flandre puis boulevard de l'Entrepôt, car il longeait le second entrepôt du port de Bruxelles, ce dernier boulevard ne fut divisé en deux artères distinctes qu'après la Première Guerre mondiale, chacune recevant alors son nom actuel.



Les maisons de la rue Haubrechts, précédées de leur jardinet.



Quelques-unes des maisons de rapport de la rue Darimon. Les extensions de la Minoterie Farcy qui fermaient l'impasse ont été démolies.

* cf. *Le Quartier Sainte-Catherine et les anciens quais.*

Le boulevard de Nieupoort fut bordé d'habitations dès les années 1840. Certaines de ces constructions de tradition néo-classique sont conservées (n^{os} 8 à 11) et côtoient quelques hôtels de maître de style éclectique datant pour la plupart, de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècles.

A l'inverse, le futur boulevard du Neuvième de Ligne fut affecté à la construction de deux grands édifices publics : la caserne du Petit-Château et le grand entrepôt des douanes. Ce dernier, construit de 1843 à 1847 sur les plans de l'architecte L. Spaak, occupait l'îlot nord. Démoli en 1910, il a laissé la place aux immeubles caractéristiques du « Quartier Maritime », combinant fonctions résidentielle et commerciale.*



Le boulevard du Neuvième de Ligne et la caserne du Petit-Château, peu après 1910. A gauche de la caserne, les boulevards du Quartier Maritime sont déjà tracés à l'emplacement de l'entrepôt, mais n'ont encore reçu aucune construction.

Le Petit-Château, une caserne dans la ville

L'îlot sud est toujours occupé par l'ancienne caserne du Petit-Château. Celle-ci ne tire pas son nom de ses tours crénelées ni de sa décoration de style néo-Tudor qui lui donnent un air de château médiéval, mais de l'ancien Château d'Ansillon, datant du XVII^e siècle, à l'emplacement duquel elle fut construite. Racheté en 1775 par le gouvernement autrichien, l'ancien château avait été affecté à l'usage de l'armée. En 1848, on décida toutefois de remplacer ce manoir délabré par une nouvelle construction, capable d'accueillir 1.200 hommes de troupe. Les plans du nouvel édifice furent dessinés par le capitaine du Génie M.-B. Meyers. Ses façades et murailles aus-

tères, percées d'archères et rythmée de bandes lombardes, sont typiques de l'architecture des prisons et casernes du XIX^e siècle.

Inaugurée en 1852 et agrandie en 1868, la caserne abrita des carabiniers jusqu'en 1894. Le stationnement de ces troupes, à proximité de quartiers populaires, n'était pas dû au hasard. A plusieurs reprises, prenant position sur les ponts voisins, l'armée fut sollicitée pour réprimer ou contenir les manifestations, souvent violentes, d'une population ouvrière misérable. Elle logea ensuite les fantassins du Neuvième de Ligne, qui après la première guerre, donnèrent son nom au boulevard. Après son utilisation comme prison pour les inciviques de la Deuxième Guerre mondiale, puis, de 1950 à 1984, comme Centre de Recrutement et de Sélection des futurs miliciens de l'armée belge, on décida d'en faire un centre d'accueil pour candidats réfugiés politiques. En 1986, cinq semaines de réfection, à un coût relativement modeste, ont rendu l'édifice à nouveau habitable pour quelque 400 personnes.

Le boulevard du Neuvième de Ligne vers 1900, avant la démolition du second Entrepôt et la suppression du raccordement ferroviaire entre l'Allée Verte et la gare du Midi.



* cf. Le Quartier Sainte-Catherine et les anciens quais.

UN CANAL ET UN PORT DE PLUS DE QUATRE SIÈCLES

Le canal de Willebroeck, inauguré en 1561, fut l'un des premiers canaux construits en Europe. Revendiqué par la bourgeoisie commerçante de Bruxelles, pour compenser une navigation de plus en plus difficile sur la Senne, il contribua dès sa création à assurer l'essor commercial de la ville, désormais efficacement reliée au nord du pays.

En 1829, parallèlement à l'extension du port intra-muros sur les terrains rendus libres par la démolition des remparts, on procéda à son approfondissement. L'accroissement des échanges et la nécessité de faire face à la concurrence du chemin de fer engendrèrent une multiplication des projets de transformation du canal en voie maritime. Le déplacement du port hors du pentagone fut décidé. En effet, seule cette solution permettait d'agrandir et de doter les installations portuaires d'un équipement moderne.

En 1896, pour financer ces travaux, on créa une société réunissant divers pouvoirs publics : l'Etat, la Province de Brabant, la Ville de Bruxelles et les communes environnantes. La Ville de Bruxelles voulait et obtint de l'Etat de conserver la maîtrise du nouveau port et de pouvoir annexer à son territoire les terrains où devait naître une intense activité commerciale et industrielle. Elle s'appropriait la plaine de Tour et Taxis, puis, dans un second temps, Laeken, Neder-over-Heembeek et Haren où se poursuivait le développement du port. Les travaux des Installations Maritimes débutèrent en 1900 et s'achevèrent en 1922. Quant aux infrastructures de « l'avant-port » (en aval du pont Van Praet), elles seront entamées dès 1927 et achevées en 1939.

Vue aérienne de la rencontre des canaux de Willebroeck et de Charleroi sous les ponts de la place Saintelette (en travaux), dans les années 1970.



BRUXELLES S'AGRANDIT AU FIL D'UN CANAL MODERNISÉ

LA RENCONTRE DE DEUX CANAUX

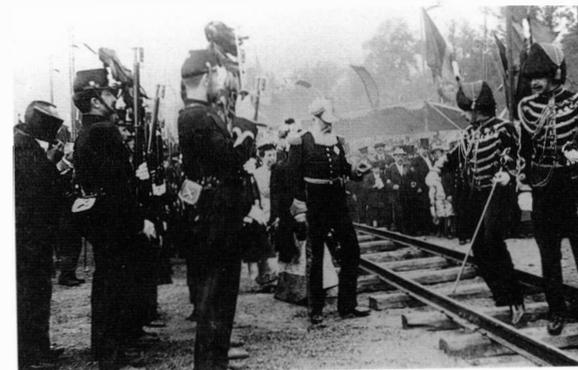
La place et le square Saintelette, et le pont qui les relie, matérialisent la jonction des canaux de Charleroi et de Willebroeck, profondément modifiée au début du siècle, lors des travaux d'agrandissement du canal de Willebroeck. Auparavant, le canal de Willebroeck pénétrait dans la ville et le port intra-muros par la porte du Rivage, actuelle place de l'Yser. La liaison avec le canal de Charleroi, creusé plus tard, se faisait donc « en chicane », le long des boulevards de ceinture.

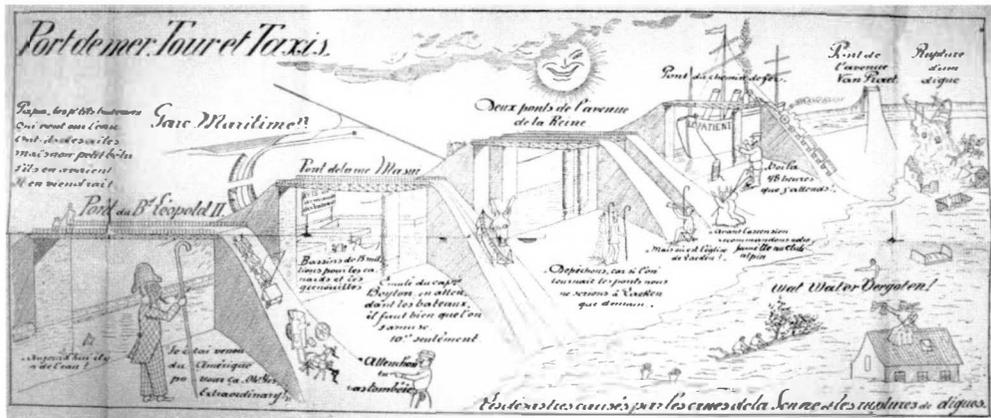
Les travaux des Installations Maritimes de Bruxelles entraînèrent, au début du siècle, la disparition du port intérieur* et celle de ce passage difficile, que l'on remplaça par un nouveau bassin rectiligne – **le bassin Béco** – situé plus à l'ouest. Le lit désormais en « impasse » de l'ancien canal fut conservé et doté de quais, pour constituer un second bassin de batelage – **le bassin Gobert**.

Les deux bassins encadraient une étroite bande de terrain qui fut d'abord proposée par la Ville pour la construction de logements sociaux. Mais la valeur commerciale de ces terrains fit écarter le projet. L'îlot fut alors acheté presque entièrement par la firme **Citroën**. En 1934, elle entreprit d'y faire construire une nouvelle agence commerciale et un garage, sur

* cf. *Le Quartier Sainte-Catherine et les anciens quais.*

L'inauguration des travaux des Installations Maritimes et du nouveau port de Bruxelles, le 22-07-1900, en présence du Roi Léopold II.





Extrait du journal *L'Avenir de Bruxelles* port de Mer fustigeant les nombreux débats et retards autour de l'élaboration des plans du futur port de Bruxelles, vers 1900.



Le café «Scheepvaart» existe toujours, mais tourne le dos au canal. Depuis 1954, seules des automobiles circulent encore le long du quai de Willebroeck.

les plans des architectes A. Dumont et M. Van Goethem. Sur 20.000 m², ce complexe de style fonctionnaliste regroupait un hall d'exposition vitré de 25 mètres de hauteur, à front de la place de l'Yser, et un très vaste atelier d'entretien de deux niveaux, occupant les deux tiers arrières de l'îlot. En 1959, la salle d'exposition fut transformée intérieurement par adjonction de cinq plateaux sur structure métallique qui ne modifièrent heureusement en rien la silhouette remarquable de l'édifice. L'ensemble des installations est toujours utilisé par la firme Citroën.

Remblayé en 1931 dans sa moitié sud et totalement en 1954, le bassin Gobert n'est plus évoqué aujourd'hui que par le nom du « quai de Willebroeck » et la trace de son chenal d'accès dans l'angle sud-est du **Bassin Vergote**, arrondi pour constituer l'aire de manœuvre des péniches.

Quelques bâtiments situés le long de ce quai rappellent cependant encore la présence de la voie d'eau disparue. C'est le cas de l'ancien café « **Scheepvaart** » (1882), qui près de l'extrémité nord du bassin, était fréquenté par les mariniers, ou de la **Ferme des Boues**.

La Ferme des Boues

En 1620, un dépôt d'immondices ou « Mestback », dans lequel boues et déchets urbains étaient accumulés avant leur évacuation par bateau, existait à proximité de la propriété dite du

« Petit-Château ». Le stockage et la manipulation des immondices à l'intérieur de la ville présentaient nombre d'inconvénients, mais il fallut pourtant attendre la construction du nouvel entrepôt public (1843-1847) et de la caserne du Petit-Château (1848-1852) pour que soit prise enfin la décision de déplacer le dépôt et son bassin.

Commencée en 1853 et achevée en 1864, la « Ferme des Boues » occupait un terrain triangulaire de 190 sur 75 mètres, pointé sur le canal de Willebroeck et séparé du « bassin de la Voirie » par le quai du même nom. Elle comportait des écuries, une habitation pour le concierge, des hangars pour les charrettes ainsi que divers locaux et ateliers de service.

Au début du siècle, les travaux des Installations Maritimes entraînaient la déviation du canal de quelques 60 mètres vers l'ouest, en travers du bassin et des bâtiments de la Ferme des Boues. Seules les écuries situées près de la pointe du triangle furent conservées et intégrées dans le nouvel ensemble inauguré en 1902. A leur côté, sur un des angles, la demeure du directeur affecte l'apparence d'une élégante villa de bord de mer. Tous ces bâtiments ont été remarquablement conservés et sont utilisés actuellement par les services de la voirie de la Ville de Bruxelles pour l'entretien de ses véhicules. Ils ont été classés récemment (janvier 1998).

La nouvelle Ferme des Boues et le canal de Willebroeck, vers 1903, avant la transformation de ce tronçon de la voie d'eau en un simple bassin. La haute cheminée est celle du premier incinérateur de Bruxelles. Sur la rive droite on distingue les bâtiments de la gare de l'Allée Verte.





La gare de l'Allée Verte en 1900.
A gauche, le début de la « promenade »
bordée d'arbres est appelé à disparaître.
A l'avant-plan, les voies qui permettaient
aux convois de franchir la place
Saintelette pour rejoindre la gare du
Midi via les boulevards de ceinture.

L'ALLÉE VERTE : QUATRE RANGS DE TILLEULS POUR UNE AUTOROUTE

Sur l'autre rive, la digue est du canal était à l'origine un simple chemin arboré. L'aménagement de la porte du Rivage en 1643, dont on dit qu'elle fut dessinée par Rubens, et son élargissement en 1704, allaient en faire, pendant plus d'un siècle, la promenade favorite de la bourgeoisie bruxelloise.

La construction de la première gare bruxelloise, en 1835, vint quelque peu transformer l'agréable endroit. C'est qu'en effet, cette première station de l'Allée Verte n'était au départ qu'une simple palissade en bois, entourant quelques baraquements faisant office de gare le long de trois voies ferrées. Entourée d'un quartier très vite urbanisé et industrialisé qu'elle avait elle-même contribué à faire naître en bordure de la chaussée d'Anvers, la gare se trouva rapidement saturée et dans l'impossibilité de s'étendre. Dès 1846, elle fut remplacée par celle du Nord et n'accueillit plus, jusqu'à sa démolition en 1954, que quelques trains de navetteurs et des convois de marchandises. Ce développement industriel porta le coup de grâce à l'ancienne promenade mondaine, définitivement délaissée après la construction de l'avenue Louise, annexée à la Ville de

Bruxelles en 1864, et l'aménagement du bois de la Cambre. La Ville tentera encore à plusieurs reprises de lui redonner vie. Au début du XX^e siècle, dans la foulée de l'urbanisation et du lotissement des terrains libérés par le comblement des bassins intra-muros, on tenta sans succès de lui faire retrouver une vocation plus résidentielle. Le comblement partiel du bassin Gobert, en 1931, fut à nouveau l'occasion pour la Ville d'essayer de créer là une belle voie de communication reliant la place de l'Yser et l'avenue de la Reine. Déplacée de quelques mètres vers l'est, l'Allée Verte se transforma alors en une autoroute urbaine. Durant les années 1950, elle accueillit l'héliport de Bruxelles. Ensuite, progressivement entourée de blocs de logements, elle cessa à jamais d'être l'agréable promenade qu'elle avait été.

La Meunerie Bruxelloise

Un immeuble, isolé en bordure de cette voirie, témoigne encore de son passé industriel. Il s'agit du silo de la Meunerie Bruxelloise (Allée Verte, 8), fondée en 1889.

A la suite d'un incendie en 1908, l'usine de l'Allée Verte fut délaissée par la société qui consacra tous ses investissements à la nouvelle minoterie qu'elle avait fait construire le long de l'avenue de Vilvorde, sur les berges de ce qui allait devenir l'avant-port de Bruxelles.

Si l'ancienne usine n'est plus aujourd'hui qu'une ruine, le silo connut, par contre, un destin inattendu. Au début des années 1930, il fut transformé en immeuble à appartements, sur les plans de l'architecte Notéris. Ces transformations entraînèrent une reconstruction totale des façades avant et arrière, percées de fenêtres et dotées de balcons et de bow-windows. Seule la façade nord a conservé ses arcades caractéristiques et rappelle l'édifice de 1907.

Vue aérienne de l'ancien bassin Gobert dans les années 1930. On aperçoit plusieurs bâtiments industriels dont les Brasseries Caulier, à droite de l'église Saint-Roch.

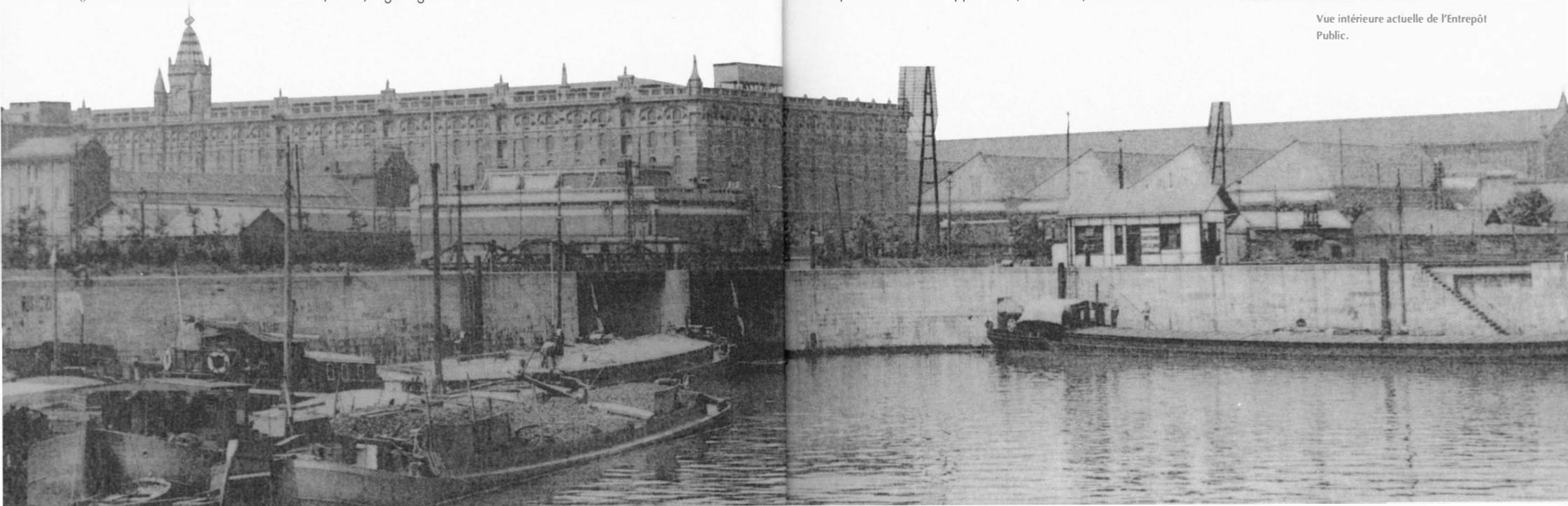


TOUR ET TAXIS



La gare Maritime de Tour et Taxis au début du siècle. La vue est prise depuis le haut de la rue Picard.

Le site de Tour et Taxis vu depuis le bassin Vergote, au début du siècle. On reconnaît, de gauche à droite, l'Entrepôt Public, la Succursale –ou entrepôt A, avec sa toiture en sheds– et un des vaisseaux de la gare Maritime.



Les travaux d'aménagement du port extra-muros imposèrent la construction d'un nouvel entrepôt public. Le projet proposé par l'ingénieur J. Zone, prévoyant l'aménagement des installations portuaires dans les plaines de Tour et Taxis, fut adopté dès 1895. Cet emplacement, à l'angle de la rue Picard et de l'avenue de Tour et Taxis, offrait plusieurs avantages, dont sa faible urbanisation et sa proximité avec Bruxelles. Ces terrains, anciennement sur Laeken et Molenbeek, furent d'ailleurs annexés en 1897 par la Ville, soucieuse de garder la maîtrise des activités commerciales et industrielles générées par le port. C'est cependant sur le territoire de Molenbeek que se développèrent les activités de transformation et de conditionnement de marchandises destinées à être ensuite redistribuées à travers la ville et le pays : fabriques de cigarettes, dépôts et mise en bouteille d'alcools et de bières, importateurs de « denrées coloniales ».

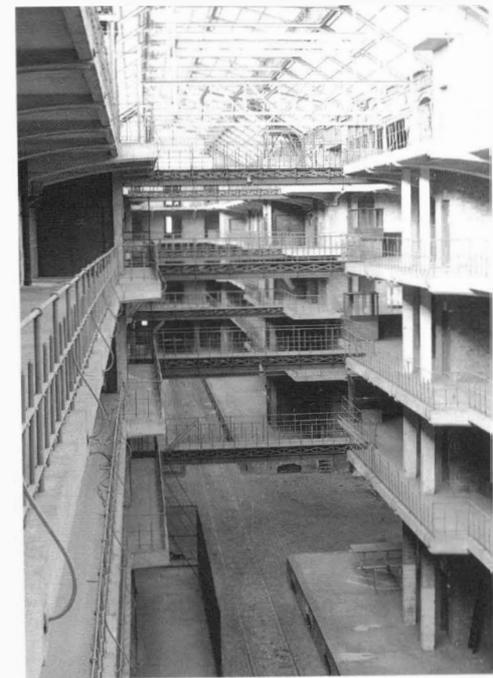
Le site de Tour et Taxis regroupe deux parties distinctes –la zone ferroviaire et la zone douanière– dont les bâtiments furent construits presque simultanément entre 1902 et 1907.

La zone du chemin de fer, comporte la Gare Maritime ou Hangar aux Marchandises, l'Hôtel des Postes et d'Administration et l'ensemble des installations, voies, aiguillages et bâtiments de service nécessaires à son fonction-

nement. L'ensemble a été dessiné par les architectes C. Bosmans et H. Vandeveld. Plusieurs lignes assuraient autrefois la liaison entre la gare et les quais du bassin Vergote. A front de la rue Picard, la gare présente une succession de trois pignons vitrés, correspondant aux trois vaisseaux principaux. L'élégant décor de ferronnerie qui les surmontait a malheureusement été démonté au milieu des années 1970.

A ses côtés, la zone douanière regroupe cinq bâtiments dessinés par l'architecte E. Van Humbeek : l'Entrepôt Public (ou entrepôt B), la Succursale (ou entrepôt A), le Hall de Réexpédition, l'Hôtel des Douanes et le dépôt des produits dangereux.

Remarquable par son homogénéité, le site de Tour et Taxis l'est aussi comme exemple d'architecture industrielle éclectique, fortement teintée de néo-Renaissance flamande. Son originalité réside pourtant dans la spécificité de chaque bâtiment, utilisant les techniques les plus modernes du début du XX^e siècle pour faciliter la manutention et l'entreposage des marchandises : l'Entrepôt Public, véritable forteresse, fut une des premières constructions, et sans doute la plus imposante, à utiliser le béton armé Hennebique; la Succursale comporte une charpente métallique auto-portante et articulée inégale à ce jour, offrant une souplesse d'emploi et des potentialités de reconversion dont sont dépourvus la plupart des édifices modernes; la gare est la première à Bruxelles à afficher en façade sa structure métallique, sans la dissimuler derrière un corps de bâtiment d'apparence plus classique.



Vue intérieure actuelle de l'Entrepôt Public.

UN NOUVEAU PORT POUR BRUXELLES

Les trois bassins – Béco, Gobert et Vergote – formant le nouveau port de Bruxelles furent mis en service en 1907, précédés de quelques mois par l'inauguration des installations ferroviaires et douanières de Tour et Taxis.

Aux quais entourant le bassin Béco, la Ville attribua les noms évocateurs de **quai des Matériaux** et **quai des Péniches**. Des entreprises privées (Ackermans, Etablissements Bailly, ...), appartenant au secteur de la construction, s'y installèrent. Le bassin lui-même, accessible seulement à la navigation fluviale, accueillera longtemps le service des « beurts », assurant le transport des passagers vers Anvers et Gand.

Le bassin Vergote, bordé par les **quais des Steamers** et des **Armateurs** fut utilisé comme terminal pour les lignes de transport maritime vers Londres, Amsterdam et Rotterdam (lignes régulières) et par divers bureaux d'armateurs. Les grands bateaux venant du Rhin y déchargeaient graviers, sables, charbons, bois et sels. Aujourd'hui encore, de nombreuses entreprises de matériaux de construction, dont plusieurs centrales à béton, occupent ces quais. Elles interviennent pour une large part dans le tonnage transporté sur les canaux de Charleroi et de Willebroeck.

Le quai des Matériaux vers 1956.
De nombreux dépôts de matériaux de construction sont implantés le long du bassin Béco. L'entrepôt de Tour et Taxis apparaît à l'arrière plan.



Le quai des Usines, à hauteur du square Jules de Trooz, vers 1900.

La photo est antérieure aux travaux d'approfondissement du canal de Willebroeck. On distingue, au fond, le premier pont-rail de Laeken et son unique passe de navigation.

Le bureau d'embauche des dockers

En 1936, après des pourparlers avec le ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, la Société du Port fut chargée de construire, entre l'avenue du Port et le quai des Steamers, un bâtiment d'embauche pour les ouvriers du port. Sur la façade de ce discret petit bâtiment (avenue du Port, 79), seule une inscription bilingue peinte sous la corniche, rappelle encore cette fonction. A la même époque, pour satisfaire à une législation sociale naissante, deux abris pour les premiers soins furent également construits, l'un sur le même quai des Steamers, l'autre au quai des Armateurs. Civières, boîtes de secours, postes téléphoniques devenaient désormais obligatoires sur le port, l'avant-port et à l'entrepôt.

L'embauche des ouvriers s'est effectué jusqu'après la Deuxième Guerre mondiale dans ce local de l'avenue du Port. Par la suite, les tractations se sont déroulées rue de l'Entrepôt et le bureau d'embauche a été réaffecté en bureaux à l'usage du port et des entreprises à béton, nombreuses encore le long des quais.

LA PROGRESSION VERS LE NORD

Avant même le déplacement de l'Allée Verte, destiné à améliorer la liaison entre la place de l'Yser et l'avenue de la Reine, la Ville s'était préoccupée de l'aménagement des voiries situées à proximité immédiate du port.

Dès 1911, les rues de Tivoli et Claessens avaient été redessinées pour permettre la mise en valeur des terrains réservés

au commerce par la Société du Port. En 1925, le quai des Usines se préparait à recevoir, lui aussi, une voirie adaptée à l'augmentation de la circulation sur les berges du canal. Au même moment, l'administration des Ponts et Chaussées procédait, quant à elle, à l'amélioration des axes routiers situés aux alentours du Palais de Laeken : abords du pont, avenue du Parc Royal et chaussée d'Anvers.

Toutes ces artères convergeaient vers le square Jules de Trooz. On décida de l'embellir en 1930 en y remontant le Monument au Travail, œuvre majeure de Constantin Meunier.

Le Monument au Travail (quai des Yachts)

Ce monument, classé depuis 1995, constitue le chef-d'œuvre d'un sculpteur dont le travail a marqué l'univers artistique de la fin du XIX^e siècle. Meunier consacra près de vingt ans de sa vie à le concevoir et à en exécuter les pièces. Il le considérait comme une synthèse de son œuvre, exprimant « la grandeur, la beauté et l'héroïsme des hommes et des femmes dans leur labeur quotidien ».

Le monument est composé de 4 bas-reliefs illustrant le thème du travail : l'industrie, le port, la mine et la moisson. Quatre statues représentant la maternité, le forgeron, l'ancêtre et le mineur accroupi, symbolisent les âges et les situations de la vie. Le Semeur domine et complète l'ensemble.

A la mort de Constantin Meunier, le gouvernement belge acquit les différentes pièces dans le but d'ériger le monument en plein air, au rond-point de Tervuren. L'œuvre devait cepen-

dant reposer près de vingt ans aux Musées royaux des Beaux-Arts, avant d'être enfin exhumée et reconstituée dans un quartier alors en plein développement. Le roi Albert assista à son inauguration en 1930.

En aval du square Jules de Trooz, le canal croise le pont métallique de la

L'inauguration du « Monument au Travail » sur le square Jules de Trooz. Photographie du *Patriote Illustré* du 19 octobre 1930.



Le square Jules de Trooz en 1897.

ligne Bruxelles-Gand. A proximité de celui-ci, on peut apercevoir deux massifs de maçonnerie soigneusement appareillés. Ce sont les massifs de culée du précédent pont de chemin de fer. Un premier pont avait bien été construit dès le milieu du XIX^e siècle, mais ses dimensions étaient si réduites, qu'il n'avait permis le creusement que d'une unique passe de navigation et imposait à chaque bateau, aussi petit fut-il, d'attendre parfois longtemps qu'aucun train ne soit annoncé.

Au début du siècle, dans le cadre des travaux du canal de Willebroeck, on entreprit de résoudre ce problème par la construction d'un nouvel ouvrage d'art. Surélevé et flanqué de deux viaducs accolés permettant le franchissement de la chaussée de Vilvorde et du quai des Usines, le nouveau pont tournant comportait une pile pivot centrale, autorisant le passage simultané des bateaux dans les deux sens. Les travaux commencés en 1901 furent achevés en 1908, permettant la démolition de l'ancien pont la même année.

Remplacés à leur tour par le pont fixe actuel, construit en 1946, le pont et les viaducs du début du siècle ont été démolis. Les deux massifs de culée et un petit viaduc orné d'obélisques, franchissant la rue Palais Outre-Ponts, sont tout ce qui subsiste de l'ancien ouvrage d'art.

Au-delà de la ligne de chemin de fer et jusqu'au pont Van Praet, le canal de Willebroeck longe le Domaine Royal. En bordure de celui-ci, le long de la voie ferrée, on entrevoit la toiture de la petite **Gare Royale**, charmant pavillon néoclassique où l'on accueillait les visiteurs du Roi à leur descente de train. Ce bâtiment est aujourd'hui classé.

La Gare Royale accueillait les visiteurs du Palais, à deux pas du pont-rail de Laeken.





Transbordement de charbon aux
« Chantiers Houillers » vers 1920.

LE QUAÏ DES USINES : CHARBON, ÉLECTRICITÉ... ET LÉGUMES

Sur la rive opposée, le quai des Usines a connu une destinée toute différente. La rive droite du canal avait réussi, jusqu'à la fin du XIX^e siècle et le début des grands travaux sur le canal, à conserver un reste de caractère champêtre, que son nom actuel ne laisse pas soupçonner.

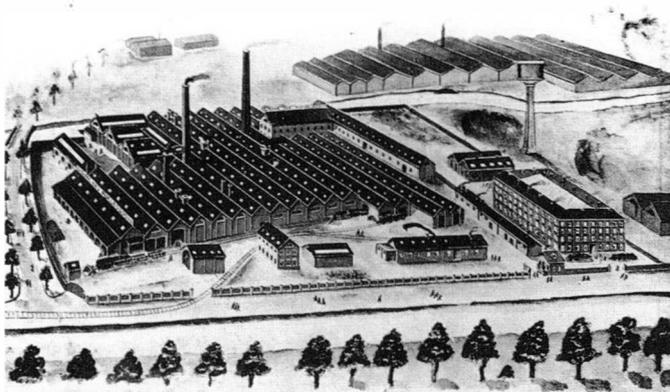
Quelques établissements industriels s'y étaient établis mais restaient dispersés, tels la **Visserie Belge**, fabrique de vis et rivets ou l'**usine à gaz** de la Ville

de Bruxelles, datant de l'époque (1875) où la ville commença à exploiter en régie le service de l'éclairage public.

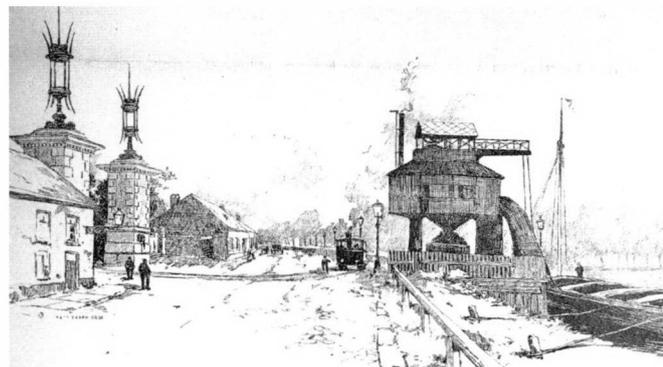
Près du pont Van Praet, l'**usine** et le **familistère Godin** (quai des Usines, 156) étaient encore plus anciens.

L'usine avait été fondée par J.-B. Godin dès 1858. Quoique défigurée, elle existe toujours et aligne les ateliers où, étape après étape, les poêles Godin étaient conçus, dessinés, fondus et assemblés.

Le familistère, exemple unique en Belgique d'habitat communautaire construit par un patron aux idées généreuses, est plus récent. En 1887, s'inspirant de celui qu'il avait réalisé à Guise (France), Godin fit construire ce vaste quadrilatère regroupant, autour d'une cour centrale couverte, 72 logements répartis sur cinq niveaux. Des équipements collectifs (école primaire, buanderie, économat) venaient compléter l'ensemble. Les der-



L'usine et le familistère Godin. Les ateliers s'étendent sur une surface assez importante, entre la Senne et le canal, mais généralement sur un seul niveau.



L'entrée de l'usine à gaz de la Ville de Bruxelles et son éleveur à charbon, quai des Usines. Gravure publiée dans *Le National Illustré* du 13 décembre 1896.

niers habitants ne quittèrent le familistère qu'en 1971, une dizaine d'années après la fermeture de l'usine qui les employait. Classé en 1988, le bâtiment abrite désormais des bureaux.

Les travaux du début du siècle contribuèrent à accélérer l'industrialisation de cette zone, comprise entre la voie d'eau et la ligne ferroviaire reliant la gare de Schaerbeek à celle du Nord. Les usines, équipées de lourdes infrastructures de transbordement, car étroitement dépendantes du charbon transporté par péniches, s'y multiplièrent, occupant des surfaces de plus en plus considérables. La **centrale électrique de la Ville** (quai des Usines, 16) fut construite en 1907, à proximité de l'usine à gaz, donnant à ce quai l'image d'une zone vouée à la production de l'énergie. Les **Entrepôts Frigorifiques de l'Etat** et les **Chantiers Houillers** s'y sont ajoutés en 1922-1923, après l'inauguration du port.

Les travaux de voirie, terminés en 1927 alors que la création de l'avant-port était entamée à son tour, achevèrent de transformer radicalement la physionomie du quai des Usines. Aujourd'hui, excepté l'usine Godin, il n'en reste quasi plus rien. L'usine à gaz de Bruxelles a disparu en 1960. De l'usine électrique, dont le site est occupé par Intercom, il ne reste qu'un bâtiment méconnaissable, les autres ayant été démolis dans les années 1970. Les installations du Centre Européen des fruits et légumes et celles de la société Mabru (marché matinal) ont envahi de leurs parkings et hangars sans intérêt architectural, la plus grande partie du quai.

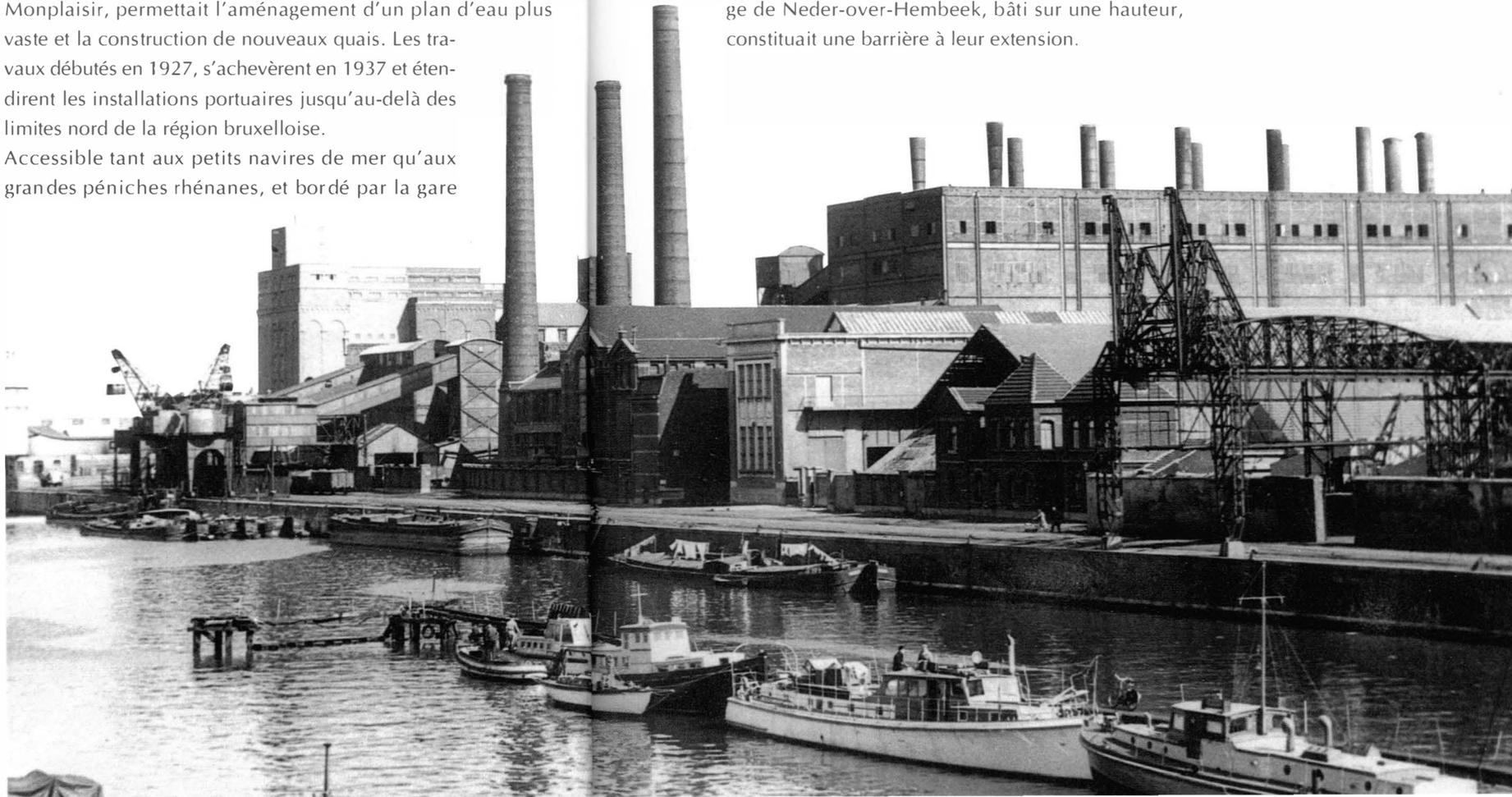
Le pont-rails de Laeken peu avant le creusement de la seconde passe de navigation (ouest), vers 1908.



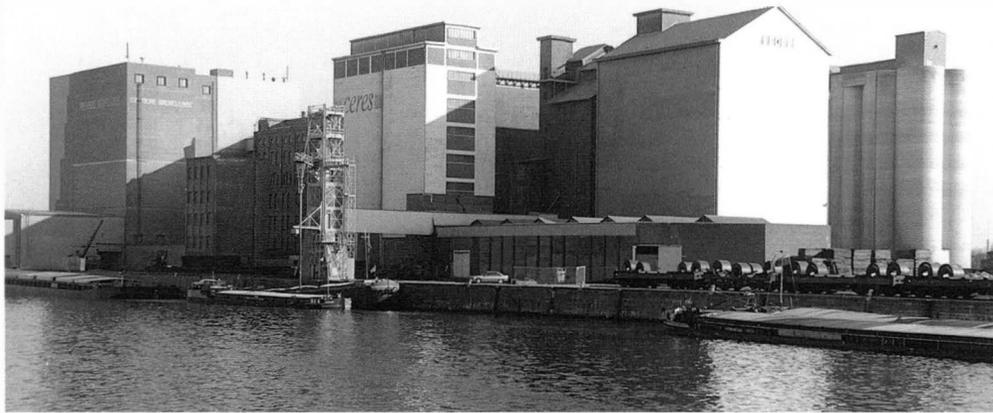
L'AVANT-PORT DE BRUXELLES: UNE EXTENSION VITALE

Au pied du pont Van Praet, face à l'incinérateur des immon-
dices, se trouvent les quais et le club-house du Bruxelles
Royal Yacht Club (B.R.Y.C.), implantés à la place de l'ancien
bassin de refuge du yacht royal. Au-delà s'étendent les instal-
lations de l'avant-port de Bruxelles, devenu seul port maritime
depuis la construction de ponts fixes à proximité de la ville.
En 1927, cinq ans à peine après son inauguration, le port de
Bruxelles était déjà à l'étroit. Son extension était devenue indis-
pensable si l'on ne voulait pas compromettre un essor industriel
et commercial aussi prometteur. Le site choisi, dans la plaine de
Monplaisir, permettait l'aménagement d'un plan d'eau plus
vaste et la construction de nouveaux quais. Les tra-
vaux débutés en 1927, s'achevèrent en 1937 et éten-
dirent les installations portuaires jusqu'au-delà des
limites nord de la région bruxelloise.
Accessible tant aux petits navires de mer qu'aux
grandes péniches rhénanes, et bordé par la gare

de formation de Schaerbeek, l'avant-port attira immédiate-
ment les plus importantes industries assurant la transformation
de produits agricoles, de produits chimiques, de matériaux de
construction ou de combustibles solides et liquides.
Implantées d'abord sur la rive droite, le long d'une étroite
bande de terrain réservée à cet effet, ces usines ne tardèrent
pas à envahir également la rive opposée. Mais leur déploie-
ment ne se fit jamais en profondeur. Sur la rive est, les installa-
tions industrielles restèrent confinées entre le canal et la gare
de Schaerbeek, tandis que sur la rive ouest, le villa-
ge de Neder-over-Hembeek, bâti sur une hauteur,
constituait une barrière à leur extension.



Le quai des Usines en 1956, avec
l'ancienne Société Bruxelloise
d'Electricité et, à sa gauche, les anciens
Moulins Riquier, face au Bruxelles Royal
Yacht Club. Cet emplacement est
actuellement occupé par l'usine
d'incinération.



LA MEUNERIE BRUXELLOISE

Construite en 1907, la minoterie située au 300, avenue de Vilvorde, n'était pas destinée à remplacer celle de l'Allée Verte. L'opposition des autorités bruxelloises en décida pourtant autrement, et elle connut un développement qui devait en faire une des plus grandes meuneries belges.

Sa construction, comme celle des Moulins Ricquier ou l'agrandissement du moulin de Trois Fontaines à Vilvorde, s'inscrit dans le mouvement qui vit l'apparition, au tournant du siècle, de très grandes minoteries dans les ports de mer. A Bruxelles, leur apparition coïncide avec la modernisation du canal de Willebroeck et sa mise à grand gabarit. Ces minoteries de très grande capacité étaient destinées à traiter les blés importés d'Amérique du Nord. Pour cette raison, elles furent construites près de la voie d'eau mais aussi à proximité de voies de chemin de fer, par lesquelles leur approvisionnement pouvait être assuré en cas de besoin. Elles furent également dotées, dès l'origine, de silos à grains en nombre et dimensions toujours croissants. La Meunerie Bruxelloise, comporte d'ailleurs plusieurs silos en béton et maçonnerie, en métal ou entièrement en béton, dont la construction s'échelonne des années 1907 aux années 1960 et qui constituent un véritable catalogue des techniques de construction de telles installations.

Quant à l'usine elle-même, elle illustre une typologie liée aux exigences spécifiques d'une organisation rationnelle de la production. Cette typologie apparut dès le milieu du XVIII^e siècle, lorsque les opérations de nettoyage du grain et de blutage de la farine (séparation du son, qui peut être soumis à une seconde mouture) précédant et suivant la mouture proprement dite, furent regroupées au sein d'un même bâtiment (auparavant, les meuniers fournissaient une farine brute, qui devait encore être traitée par le boulanger avant son utilisation).

Entièrement mécanisées, ces différentes étapes imposaient une organisation verticale de l'usine : les grains ou la farine tombaient d'une machine dans la trémie de la suivante et il devenait ainsi possible de réduire les opérations manuelles plus lentes. D'autre part, pour obtenir une transmission efficace de la force motrice et permettre l'installation de batteries de cylindres sans cesse plus importantes, il devint nécessaire d'aligner les machines et donc d'étendre les usines en longueur. Cette double exigence conféra aux minoteries une physiologie particulière, qui reste perceptible dans l'organisation des bâtiments de la Meunerie Bruxelloise – devenue aujourd'hui meunerie Ceres – mais qui l'était déjà dans ceux de la Minoterie Forcy (quai des Charbonnages) pourtant plus ancienne et plus modeste.

Vue actuelle de la meunerie Ceres. Toute la partie droite du site est occupée par les différents groupes de silos construits depuis 1907.

Ces entreprises, qui comptèrent parmi les plus importantes à Bruxelles, se succédaient tout au long de l'avant-port et du canal maritime. Sans les citer toutes, relevons les dépôts de bois **Snaauwaerts** (en cours de démolition), la centrale électrique de la **Société bruxelloise d'Electricité** qui fournissait le courant à haute tension aux chemins de fer de l'Etat (disparue pour faire place à l'incinérateur) ou les **Moulins Ricquier** (disparus). Citons aussi les installations pétrolières des firmes **Shell** et **B.P. Belgium**, les **Brasseries de la Marine**, la **Meunerie Ceres**, toujours en activité ou les laboratoires et dépôts de sel **Solvay**. Enfin, plus au nord, face au pont de Buda, les **Cokeries du Marly**, construites dans les années 1920 par la « Société Belge de l'Azote et des Produits Chimiques du Marly », afin d'alimenter Bruxelles et Anvers en gaz de ville, sont en cours de démolition.



Le château de Meudon

Ça et là, une petite construction rappelle cependant que les berges du canal n'eurent pas toujours cette vocation industrielle. Face à la minoterie Ceres, deux petits pavillons classiques signalaient la présence du château de Meudon, construit au XVIII^e siècle par le baron Ferdinand-Philippe-Antoine de Boonem. En 1929, une partie en fut vendue pour l'établissement d'un dépôt d'essence. Deux ans plus tard, le château lui-même était sacrifié à l'extension d'autres installations industrielles. Les Brasseries de la Marine, situées le long de la petite rue de Meudon, à côté des deux pavillons d'entrée du château disparu, ont néanmoins fabriqué longtemps des limonades et eaux gazeuses de la marque « Meudon ».

Le château de Meudon à la fin du XIX^e siècle. Le clocher de l'église romane de Neder-over-Heembeek apparaît à droite, au milieu des frondaisons.

Un des pavillons de l'ancien château de Meudon. A droite, les bâtiments partiellement désaffectés de l'ancienne Brasserie de la Marine.





Un des pavillons et ses garages à bateaux, construits en 1910 par l'Union Nautique de Bruxelles, existent toujours entre les installations de la firme Solvay et le site des Cokeries du Marly.

Un peu plus haut, on peut voir la tour romane de l'église de Neder-over-Heembeek, entité née de la fusion des villages de Over-Heembeek et Neder-Heembeek en 1814.

La plaisance sur le canal

Plus loin, le lieu-dit le « Marly » était réputé, depuis le début du XIX^e siècle, pour ses cabarets et ses attractions nautiques.

Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, de nombreuses manifestations –concours de natation, joutes sportives, exhibitions nautiques– s'y déroulèrent. En témoignent la villa et le garage à bateaux de l'Union Nautique de Bruxelles, construits en 1910 par l'architecte Dervoy. Bien avant la construction des importants complexes usiniers, les membres de ce club y trouvaient un lieu de détente et des installations destinées à leurs bateaux. Un peu perdues aujourd'hui dans leur nouvel environnement industriel, les villas de l'Union Nautique perpétuent cependant une tradition ludique et sportive quelque peu oubliée sur le canal de Willebroeck.

Le pont de Buda

Terme de notre parcours, l'actuel pont-levant de Buda date de 1955.

Un premier pont avait été construit en 1931 à l'initiative de la Société du Chemin de fer Industriel, dernière société de chemin de fer privée en Belgique. Celle-ci regroupait une centaine d'industriels de la région, désireux d'étendre les communications entre le port industriel de Vilvorde – en gestation à l'époque –, la rive gauche de l'avant-port et la gare de formation de Haren-Schaerbeek.

Dès 1927, en effet, la rive droite du canal, s'était couverte d'établissements industriels importants. La construction du pont de Buda allait permettre également le développement de la rive gauche.

Pont-levant routier et ferroviaire, dont le tablier s'élève à une hauteur de 35 mètres, il est composé de deux pylônes portant les tambours d'enroulement des câbles et reliés à leur sommet par un élément transversal. Le portique ainsi formé comporte trois articulations (à la base de chaque pilier et au milieu de l'élément transversal) qui lui assurent une certaine souplesse. Le tablier porte encore les rails sur lesquels circulaient les trains de marchandises.

Ce pont fut détruit durant la Deuxième Guerre mondiale. Reconstitué dix ans plus tard, il fut inauguré pendant les fêtes du quatrième centenaire du canal, le jour anniversaire du premier coup de pelle donné par Jean de Locquenghien, en juin 1555.

Ce personnage visionnaire avait deviné que l'avenir de Bruxelles reposait sur la création d'une voie d'eau navigable artificielle, seule susceptible de suppléer aux faiblesses de la Senne en ce domaine. Les canaux bruxellois, en contribuant à faire de la capitale la première ville industrielle du pays, ont depuis largement confirmé ses espoirs.

Le pont de Buda, construit par la société du Chemin de Fer Industriel pour permettre le développement industriel de la rive gauche du canal. Les cinq cheminées sur cette rive appartiennent aux Cokeries du Marly.





Le Monument aux Promoteurs des Installations Maritimes à son emplacement d'origine, à l'entrée du boulevard Léopold II, dans les années 1920.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

ABEELS G., *Bruxelles-sur-mer*, Bruxelles, 1980.

« Bruxelles : un canal, des usines et des hommes », *Les Cahiers de la Fonderie*, 1986.

DEMEY T., *Bruxelles : Chronique d'une capitale en chantier*, 2 tomes, Bruxelles, 1990 et 1992.

HUBERTY C. et VALENTE SOARES P., *Le quartier Sainte-Catherine et les anciens quais*, coll. Bruxelles Ville d'Art et d'Histoire, 1994.

HYMANS H. et P., *Bruxelles à travers les âges : Bruxelles moderne*, tome 3, Bruxelles, 1889.

ARCHIVES D'ARCHITECTURE MODERNE, *Inventaire visuel de l'architecture industrielle à Bruxelles*.

Molenbeek, Anderlecht, Bruxelles pentagone ouest, Bruxelles hors pentagone, Bruxelles, 1980.

Le Patrimoine monumental de la Belgique, Bruxelles - Pentagone, 3 tomes, Liège, 1989-1994.

La Région de Bruxelles : des villages d'autrefois à la ville d'aujourd'hui, ouvrage édité à l'occasion de l'exposition organisée au Passage 44 à Bruxelles en 1989, publié sous la direction de A. Smolar-Meynart et J. Stengers, Bruxelles, 1989.

WAUTERS A., *Documents concernant le canal de Bruxelles à Willebroeck précédés d'une introduction relative à l'histoire de ce canal*, Bruxelles, 1882.

Dans la même collection :

1. LE CINQUANTENAIRE ET SON SITE (FR - NL - ESP - GB)
2. LE CIMETIÈRE DU DIEWEG (FR - NL)
3. LA GRAND-PLACE DE BRUXELLES (FR - NL - ESP - GB)
4. LE QUARTIER DU BÉGUINAGE (FR - NL)
5. LE HEYSEL (FR - NL - ESP - GB)
6. L'AVENUE LOUIS BERTRAND ET LE PARC JOSAPHAT (FR - NL)
7. TROIS VISAGES DE PASSAGES AU XIX^e SIÈCLE (FR - NL - ESP - GB)
GALERIES SAINT-HUBERT - GALERIE BORTIER - PASSAGE DU NORD
8. ANDERLECHT (FR - NL)
LA COLLÉGIALE - LE BÉGUINAGE - LA MAISON D'ÉRASME
9. LE SABLON LE QUARTIER ET L'ÉGLISE (FR - NL - ESP - GB)
10. LE QUARTIER DES ÉTANGS D'IXELLES (FR - NL)
11. LE QUARTIER SAINTE-CATHERINE ET LES ANCIENS QUAIS (FR - NL)
12. LE PARC LÉOPOLD ARCHITECTURE ET NATURE (FR - NL - ESP - GB)
13. LE QUARTIER DES SQUARES (FR - NL - ESP - GB)
MARGUERITE, AMBIORIX, MARIE-LOUISE ET GUTENBERG
14. LE SQUARE ARMAND STEURS À ST-JOSSE-TEN-NOODE (FR - NL)
15. LE QUARTIER ROYAL (FR - NL - ESP - GB)
16. LE QUARTIER DE L'OBSERVATOIRE À UCCLE (FR - NL)
17. L'AVENUE DE TERVUEREN (FR - NL)
18. LA VALLÉE DE LA WOLUWE (FR - NL)
19. L'AVENUE LOUISE (FR - NL)
20. LES BOULEVARDS DU CENTRE (FR - NL)
21. SAINT-GILLES DE LA PORTE DE HAL À LA PRISON (FR - NL)
22. LES BOULEVARDS EXTÉRIEURS DE LA PLACE ROGIER À LA PORTE DE HAL (FR - NL)
23. LE QUARTIER SAINT-BONIFACE (FR - NL)
24. LE QUARTIER NOTRE-DAME-AUX-NEIGES (FR - NL)

Graphisme : La Page
Photogravure : ROscan
Impression : P. François
Distribution : Altera Diffusion

© Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Service des Monuments et des Sites
C.C.N.
rue du Progrès, 80 - 1030 Bruxelles - Tél : 0800/13680



Faire découvrir les multiples joyaux du patrimoine de Bruxelles, tel est l'objectif de la collection « Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire ».

Anecdotes, documents inédits, illustrations anciennes, histoires, considérations urbanistiques, architecturales et artistiques, autant de facettes qui exciteront la curiosité du lecteur-promeneur.



De l'extrême sud d'Anderlecht au pont de Buda aux limites de Vilvorde, les canaux aujourd'hui réunis de Willebroek et de Charleroi constituent un axe de développement de la plus haute importance pour l'histoire industrielle et commerciale de Bruxelles. Ce parcours de quelques kilomètres vous permettra de découvrir un aspect de notre Région trop souvent ignoré malgré son impact économique déterminant.

Charles PICQUÉ

Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale
chargé des Monuments et des Sites