



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



BruxellesFabriques
BrusselFabriek

Patrimoine social et industriel / Social en industrieel patrimonium

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

Une étude de Guido VANDERHULST

- | | |
|--|------|
| 1 – Bref historique du canal de Charleroi et de ses modifications | p.xx |
| 2 – Les portiques et grues concernées | p.xx |
| 3 – Autres exploitants d'engins de levage et de manutention
sur le Canal de Charleroi | p.xx |



BruxellesFabriques
Brusselabriek

Patrimoine social et industriel/Sociaal en industrieel patrimonium

LE CANAL DE CHARLEROI

ou l'arrivée du charbon : une autre histoire

Bref rappel

Il est impossible de parler des portiques et grues sur les quais du canal de Charleroi sans rappeler l'histoire de celui-ci. En effet son origine et les modifications qui ont été apportées dans les cents premières années ont eues une incidence majeure. Il n'y a pas de portiques sur quais sans que ces quais ne soient construits. Retrouver les dates de ces différentes modifications n'est pas du plus aisé. Les archives sont très disparates.

C'est cette autre histoire du port qui mérite une attention particulière, c'est celle du Canal de Charleroi assez radicalement différente de celui de Willebroeck. En général on mélange les deux histoires que trois cents ans séparent pourtant. Mais les faits obligent à les distinguer. Aujourd'hui depuis la régionalisation, le port de Bruxelles gère aussi cette voie d'eau vers le Nord et vers le Sud, jusqu'à la frontière flamande.

A regarder les photos, ce sont de gigantesques travaux qui ont été exécutés tant pour le premier canal à 70 tonnes que pour les deux élargissements.

L'idée est déjà présente en 1570 chez les commerçants désireux d'obtenir à Bruxelles, par bateaux, les produits miniers, agricoles et de carrières de la Wallonie. La livraison par charrette n'est vraiment plus une solution.

Le 6 avril 1656, les Etats du Hainaut étudient les premiers projets de canal depuis la Sambre et passant par Nivelles. Deux ans plus tard, une visite est réalisée concrètement sur le parcours projeté, par une commission d'ingénieurs comprenant Cornelis, Jansens, Mercx, Peeters, Vanwreede. Cela n'aura aucune suite, tant les difficultés techniques semblent insurmontables : il y a un relief proéminent entre deux vallées, celle de l'Escaut et celle de la Meuse !

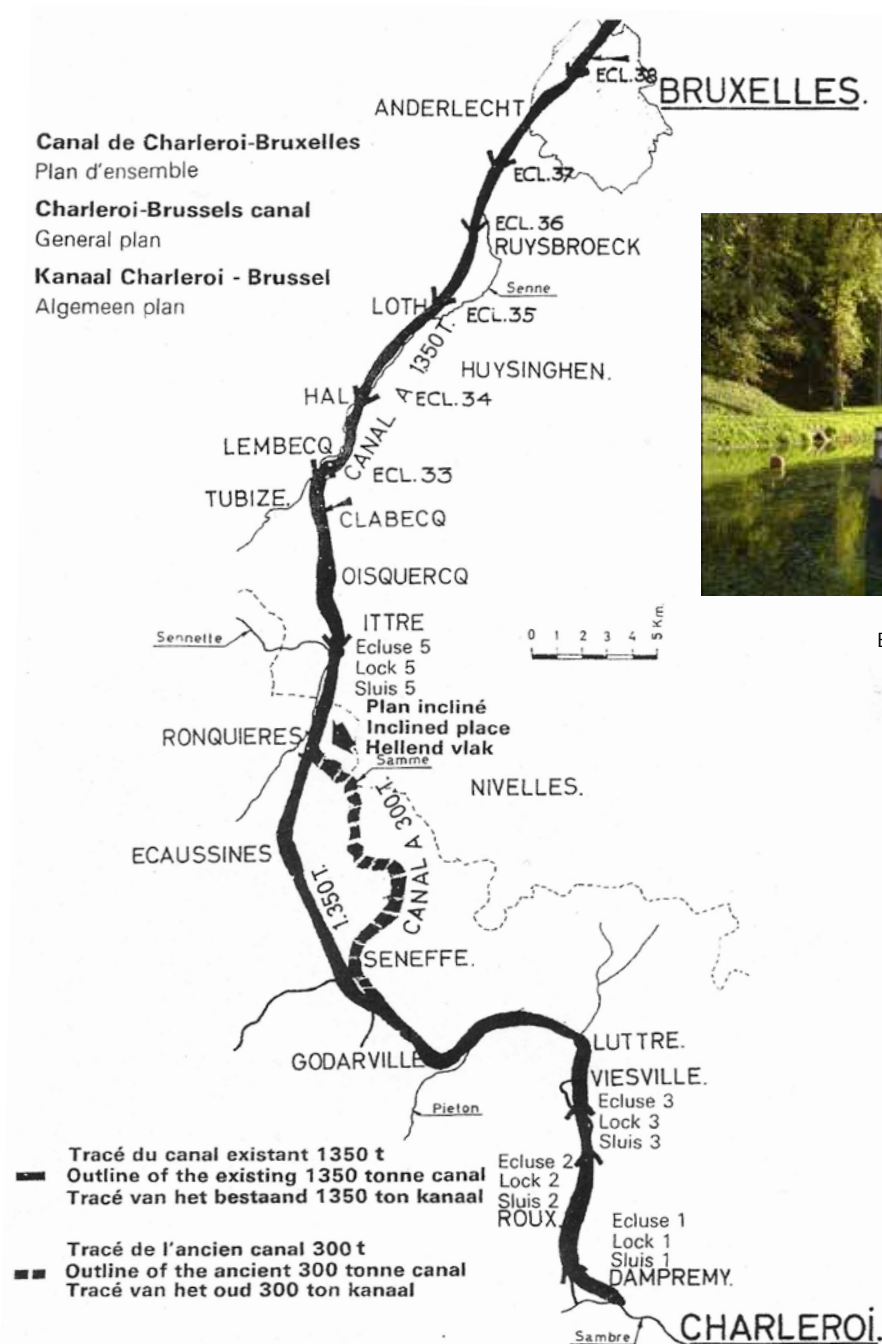
En janvier 1669 les commerçants rappellent leur souhait, toujours sans suite. En 1750, une nouvelle demande est faite au gouvernement autrichien qui ne donne pas suite non plus. D'autres plans sont déposés en 1774, un rapport de 1783 insiste sur les avantages de cette jonction par voie d'eau. Les maîtres houillers s'associent aux commerçants bruxellois en 1801 et le gouvernement français charge enfin l'ingénieur Philippe Vionnois (ingénieur français qui aurait dessiné plusieurs canaux en France à la fin du 18^e siècle) de réaliser les études définitives sur la faisabilité du projet. Le rapport et l'avant-projet sont remis en mars 1803 à l'empereur Napoléon qui ordonne les travaux. Tout est abandonné pourtant : les coûts sont trop élevés.

Les réclamations fusent de toutes parts. Un certain Delescaille, homme de loi, exige la reprise des études. Finalement, le 7 mars 1823 le gouvernement des Pays-Bas ordonne à l'ingénieur Jean-Baptiste Vifquain de reprendre les études sur base des travaux de Vionnois.

Jean-Baptiste Vifquain est né à Tournai le 24 juin 1789. Officier dans l'armée française, il participe à la campagne d'Autriche et à l'occupation de la Hollande en 1810. Il n'en poursuit pas moins des études et devient ingénieur polytechnique en 1814. Recruté par le Waterstaat en 1815, il est lauréat du Concours que le roi Guillaume de Hollande met sur pied pour le démantèlement des remparts de Bruxelles. C'est lui qui fait construire le premier pont en fer de Belgique à Bazel, en 1824. Il participe aussi aux études pour le développement du chemin de fer et publie « Des voies navigables en Belgique » en 1842. Il meurt fou en 1854.

Son mémoire sur le Canal de Charleroi est remis au Waterstaat le 26 janvier 1825. Le Ministre hollandais Pierre Louis Josep Van Gobbelschroy l'approuve le 10 janvier 1826. La société Nieuwenhuis et Cie se rend adjudicataire le 6 mars 1826, pour 34 ans de concession, incluant les cinq ans prévus pour travaux.

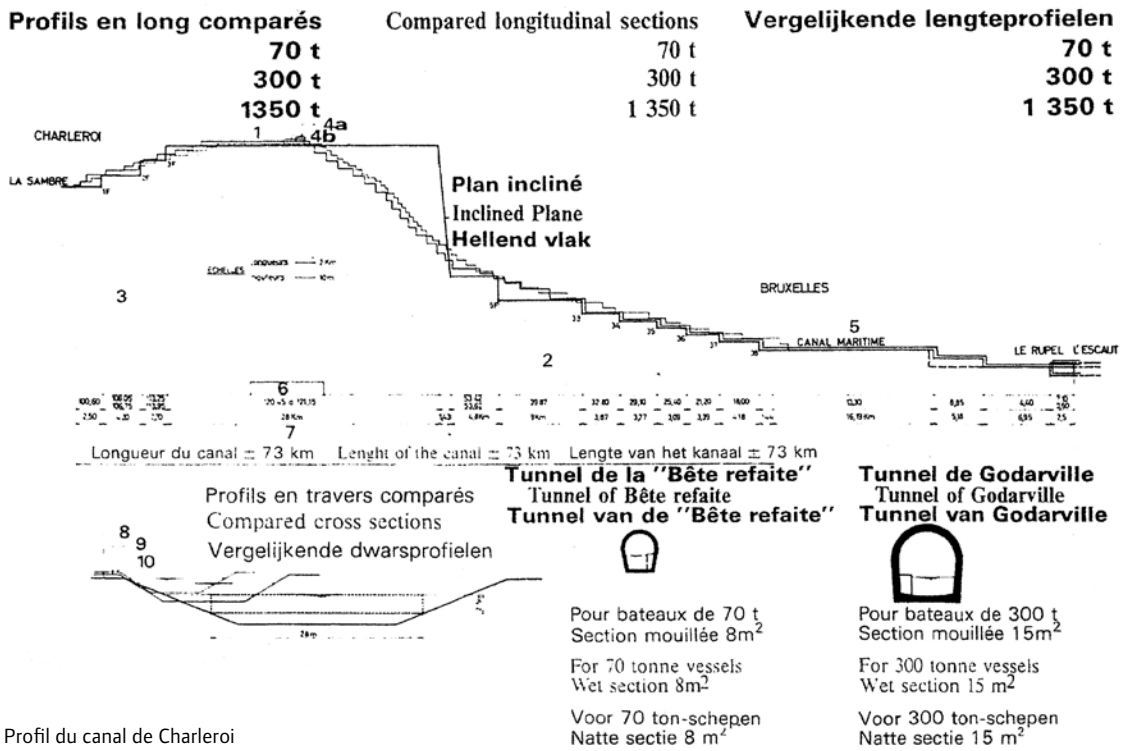
Le modèle préconisé par J.-B. Vifquain est celui des canaux houillers anglais, avec les bateaux étroits de 70 tonnes qu'on appellera les « Baquets de Charleroi ». Le tracé du canal porte sur 74 kilomètres. Il part de la Sambre à Dampremy, prévoit 55 écluses dont un système de quatre ascenseurs en escaliers, aujourd'hui « patrimoine mondial de l'Unesco », onze écluses sur le versant vers la Sambre, quarante-quatre sur le versant vers Bruxelles. Les mesures d'écluse sont de 19 mètres de long et de 2 mètres 70 de largeur. En 1900 on comptait 1500 baquets en activité tirés par l'homme ou la femme. Ils sont en bois puis de plus en plus en métal riveté. Après l'élargissement vers 1933, ce type de baquet n'était plus rentable, les péniches peuvent avoir 300 tonnes de charge.



Baquet de Charleroi, modèle 70T, restauré (photo 2005 à Houdeng-Goegnies).

Les travaux débutent et ne durent que cinq ans

Les travaux débutent le 2 avril 1827 et ne seront qu'à peine interrompus par la révolution pour l'indépendance de la Belgique. Le défi est sérieux et au vu des moyens de l'époque assez fou. Il s'agit de passer la crête entre le bassin de la Meuse et celui de l'Escaut : un souterrain tunnel sera même creusé au lieu-dit « Bête refaite » à Godartville. Le chantier est fini en 1832. Cinq ans seulement de travaux pour 75 kilomètres à créer ! Signalons que tout se fait quasi à la main. La main-d'œuvre vient de Flandre et de Wallonie et doit loger chez l'habitant ou en baraquements. Chaque pierre est taillée à la main avant d'être montée, les murs sont en briques, de véritables ouvrages d'art. C'est dire l'exigence de la manutention, c'est dire aussi les conditions de travail et de rendement par tous temps.



Profil du canal de Charleroi (Service Public de Wallonie – Voies hydrauliques).

Le 22 septembre 1832 le Ministre de l'Intérieur Barthélemy de Theux de Meylandt ouvre le Canal de Charleroi à ces bateaux de 70 tonnes. Un nouveau branchement est creusé vers Mons par Mariemont et Houdeng, en plein pays minier. Toute l'industrie et le commerce tirent parti du canal. Les terrains, à Molenbeek et à Koekelberg, appartiennent pour une très grande part aux Hospices de Bruxelles. Certains sont cédés à la commune de Molenbeek à charge pour elle d'y construire une école et une maison communale, ce qui sera fait à la Place de la Duchesse. La maison communale deviendra un hospice, puis l'extension de l'école.

C'est une opération immobilière juteuse pour ces hospices car l'ouverture de ces quartiers fait monter la valeur des autres terrains que l'Administration des Hospices met en vente. Molenbeek devient le faubourg industriel par excellence, cette partie au sud-ouest sera appelée le «petit Manchester belge».

Malgré le canal, de très importantes inondations de la Senne ont lieu régulièrement et particulièrement durant l'hiver 1839. Des protestations d'habitants et d'élus sont formulées, des commissions présidées par l'ingénieur J.-B. Vifquain étudient toutes les modalités d'éviter ces inondations par le transfert des trop-pleins vers le canal, sans grands succès.

Le charbon explique toute l'histoire : il est bien sûr d'abord fourni sur le marché bruxellois, mais aussi vers la Flandre. Chauffage domestique, chaudières d'usines à vapeur, chaudières de locomotives ou de locomobiles ont un besoin permanent de charbon. En plus du charbon, la chaux, les pierres à tailler et à paver et les produits métallurgiques seront les matériaux les plus transportés. Les constructions nécessaires à la capitale du jeune état justifient les autres transports. Bruxelles devient aussi un haut lieu de la construction mécanique.

L'inauguration officielle des travaux des branchements vers Mons est faite par Léopold Ier le 5 août 1839. Cette année-là l'Etat belge rachète le Canal de Charleroi à Bruxelles, alors que la concession portait sur 39 ans. L'Etat rachète parce que cela marche bien. Le trafic est grandissant. Déjà en 1840, la pression se fait sentir pour porter le gabarit du canal à 300 tonnes. Les péniches françaises sont de ce type, autant pouvoir les utiliser en Belgique. L'élargissement et approfondissement du canal deviennent indispensables. La loi du 4 août 1879, dite loi des canaux houillers, porte le tonnage voulu à 300 tonnes. Cela impose de nouvelles mesures pour les écluses, elles doivent avoir 40 mètres 80 de long au lieu de 19, et 5 mètres 20 de large au lieu de 2,7. Ces travaux de 70 à 300 tonnes sont terminés en 1893. La partie Ronquières-Clabecq fut achevée en 1914 et celle de Clabecq à Bruxelles en 1933, avec six nouvelles écluses pouvant déjà recevoir des bateaux de 1350 tonnes.



Baquet de 70T dans l'écluse d'Anderlecht
(Archives de la Ville de Bruxelles).

Modernisations successives du Canal de Charleroi

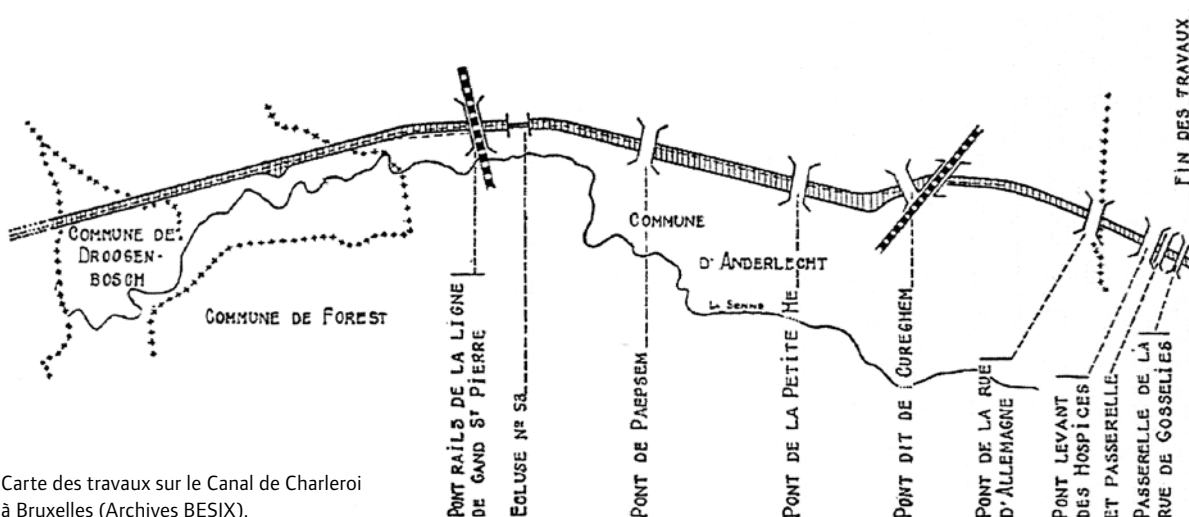
Pour correspondre à ces mesures, le versant vers la Sambre est en chantier de 1885 à 1895, le versant vers Bruxelles débute en 1899 pour finir trente ans plus tard en 1920 après une interruption due à la guerre 1914-1918. Mais le gouvernement et le Gouverneur du Brabant le Baron Henri-Marie-Émile de Beco décident en novembre 1919 de porter le canal de Clabecq à Bruxelles à 600 tonnes pour desservir cette région sidérurgique. Il faut aussi prévoir l'évacuation par ce canal, des eaux de la Senne parce que cette rivière menace gravement l'agglomération bruxelloise depuis toujours et particulièrement ses industries localisées dans des terrains humides, marécageux et bon marché de sa vallée.

De nouvelles mesures sont à nouveau fixées, les écluses seront de 81 mètres 60 de long sur 10 mètres 50 de largeur, comme celle de Molenbeek aujourd'hui. Les 37 écluses seront électrifiées. Le nombre d'écluses est réduit. Si les bateaux mettaient 55 jours en 1832 pour faire la liaison, il n'en faudra que 37 en 1933, par hallage.



Chantier de l'écluse de Molenbeek, 1930
(Archives BESIX).

En 1922, l'adjudication est attribuée de Clabecq jusqu'à la rue de la Princesse. L'Ecluse de la porte de Ninove est adjudgée en 1930. Les travaux de la dernière section sont terminés en 1932. La firme « Société belge des Bétons » (qui deviendra en septembre 2004 « BESIX » en absorbant et s'associant à énormément d'autres entreprises essentiellement belges) est adjudicataire du chantier de la « mise à grande section ». Cette firme commençait à se faire une réputation au plan européen, au sortir de la guerre, pour la construction et la réfection des voies navigables et des ports. Nous pouvons donc estimer que la construction des quais en briques et pierres se réalise entre 1925 et 1933. Ce ne sera que dans ces années là que les portiques et autres grues seront montés puisque leurs structures prenaient assises dans ces quais pour laisser la voirie du quai comme telle libre de circulation.

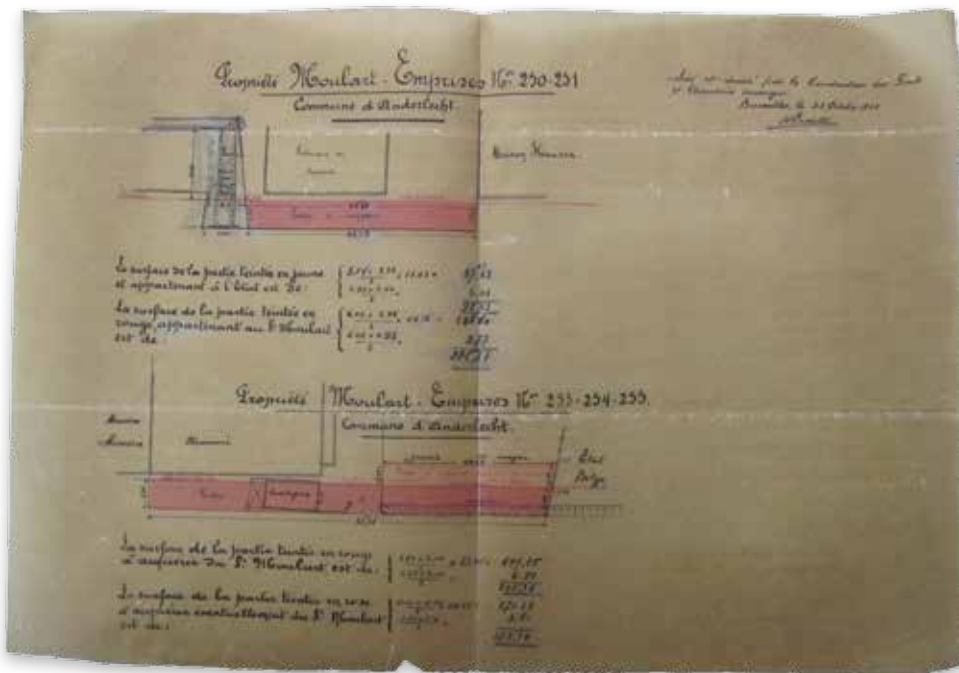


Carte des travaux sur le Canal de Charleroi à Bruxelles (Archives BESIX).

Mais la préparation de ces chantiers se révèle très ardue. Il s'agit en effet d'exproprier pour l'élargissement du canal et pour lui donner les courbes qui s'imposent pour de plus longues péniches. Beaucoup de dossiers doivent passer devant le juge, les accords à l'amiable ne sont pas évidents particulièrement pour les entreprises comme la meunerie Moulart, la filature D'Aoust, les dépôts des charbonnages G.Devis et la brasserie DeCoster (BelleVue). Cela retarde les chantiers. Ces expropriations se révèlent aussi très conséquentes parce qu'elles doivent se réaliser essentiellement en espace urbain. Ces « procédures » débutent déjà dans les années 1922 et se poursuivent jusque dans les années 1932, pendant le chantier. En 1947, un litige s'installe entre la commune d'Anderlecht et l'Etat quant au remboursement des frais avancés par l'Etat avant 1933 pour interventions dans les expropriations, la construction des quais et du pont Ropsy-Chaudron (reconstruit pour dommage de guerre).



Canal de Charleroi à hauteur du Petit Château au Boulevard de l'Entrepôt – le quai côté Bruxelles est neuf, celui de Molenbeek en attente (Carte postale collection G. Vanderhulst).



Propriété Moulart –
chapellerie et meunerie
- expropriation de 1921
(Archives Canaux Houillers -
Port de Bruxelles)

Par ailleurs des quartiers sont rasés comme à la place Saintelette celui qui s'étendait entre le quai de Willebroek, la future avenue du Port, le bassin de la Voirie et le quai de Quenast. Il fallait creuser le bassin de la Jonction (devenu Beco), alignant le canal de Charleroi sur celui de Willebroek au bassin Vergote, réduire une écluse de plus, celle de la porte du Rivage, future place Saintelette et éviter les girations des péniches plus longues.

Ce bassin de la Jonction comme le bassin Vergote, seront équipés de trente cinq grues électriques. Elles étaient mises à disposition des entreprises par le Port, les quais étant toujours propriétés du Port, les terrains cédés en concessions aux firmes. Ces grues seront revendues et démontées en 1974-1975. Les entreprises privées s'équipent de courroies transporteuses, de ponts transporteurs, d'élévateurs et de basculeurs.



Travaux d'élargissement du canal et de construction des quais, à hauteur de la Centrale des tramways bruxellois – la meunerie Moulart se profile sur l'horizon (Archives BESIX).

Au cours de ces mêmes années 1930-1936 on a démolit l'écluse de la porte de Flandre. C'est durant ces années-là que les quais sont construits, celui du Boulevard de l'Entrepôt et Barthélémy sur le territoire de la ville de Bruxelles avant celui de Molenbeek. Pour élargir le canal à cet endroit, on réduit de quatre mètres la largeur de ce boulevard et on construit de suite les murs de quai.

Le dernier tronçon du canal de la rue de la Princesse à la Porte de Ninove, avec rectification de l'écluse de la Porte de Ninove pour de plus grandes péniches, est ouvert en janvier 1933, la dernière section de la Porte de Ninove à la place Saintelette avec abaissement du plan d'eau est ouverte le 1^{er} mai 1935. L'abaissement est exigé par la Ville pour que la Senne s'écoule facilement. Le développement de bassins à Anderlecht s'oriente vers le charbon et les matériaux de construction. Le transbordement des marchandises hors des bateaux pour ramener les matériaux dans les entrepôts se réalise avec des grappins circulant sur des portiques. Ceux-ci surplombent les quais et la voirie laissant le passage aux véhicules.

En 1948, le gouvernement décide de porter tout le canal à 1350 tonnes, pour soutenir l'industrie et l'exportation du charbon wallon. Ce fut complexe en Wallonie, rien ne fut modifié entre Clabecq et Bruxelles, le canal pour 600 tonnes a pu être utilisé par les 1350 tonnes sans transformations. Il se terminera en 1968, avec le plan incliné de Ronquières.

Le plan incliné de Ronquières débute le 15 mars 1962 et sera terminé le 1^{er} avril 1968. Il raccourcit considérablement la durée du voyage.



Construction du quai au Boulevard de l'Entrepôt (Archives BESIX).

Sources documentaires

- * Jules ZONE, in les canaux brabançons de 1830 à 1930 – conférence 19 nov. 1930 – in revue de la Société belge des ingénieurs et industriels – mémorial du centenaire de l'indépendance de la Belgique
- * Archives de la commune de Molenbeek-Saint-Jean
- * Musée communal de Molenbeek
- * Archives de la Ville de Bruxelles
- * Inondations de la vallée de la Senne aux abords de Bruxelles, travaux de la commission spéciale instituée le 7 mars 1836 – Ministère des travaux publics.
- * Archives d'expropriations des Canaux Houillers – Port de Bruxelles
- * Conseils d'Administration de la Société du canal et des installations maritimes
- * Le Canal de Charleroi à Bruxelles – Sterling et Dambrain – 2001 – Ministère de l'équipement et du territoire – Renaissance du Livre
- * Brochure «Plan incliné de Ronquières» du Ministère des Travaux publics, Administration des Voies hydrauliques, 1985
- * Etude pour la boulangerie de la Maison du Peuple, Quai du Charbonnage n° 78 à Molenbeek – 2009 – CRMS – G. Vanderhulst.
- * Building Experience 1909 – 1989, Cent ans d'histoire de BESIX, entreprise belge de construction, éd. Yin Books, Harelbeek, tome UN, 2007.

2 – LES PORTIQUES ET GRUES CONCERNÉS

1. Il est évident que le dos et les épaules des hommes ont été longtemps le seul moyen de manutention pour décharger ou charger les péniches et bateaux. Pendant longtemps aussi les « dockers » utilisaient des paniers qu'eux-mêmes ou d'autres hommes remplissaient au fond des cales. Il fallait ensuite soulever ces paniers qui devaient peser de l'ordre de 50 kg, les charger sur leurs épaules, monter une échelle avant de passer sur une planche reliant le plat-bord au quai, des centaines de photos en témoignent. En fait, une péniche est déchargée selon deux modalités. Les dockers attendent dans des estaminets, à coup de genièvre ou de bière.



Docker au panier. Détail de «Quai de l'industrie –De-Voghel minoterie» (Musée de Molenbeek).



Déchargement d'un baquet sur le canal de Charleroi en 1902 - DE45-164 (Fonds Abeels-DEXIA – Direction Monuments et Sites - Région de Bruxelles-Capitale).

Le propriétaire de la cargaison venait chercher un groupe. Soit un « chef » s'engageait contre une somme X à faire le travail dans tel délai, et il recrutait les hommes nécessaires, qu'il payait, toutefois le moins d'hommes possible pour qu'il gagne plus lui et chaque homme. Soit il recrutait le nombre d'hommes qu'il voulait, et ces hommes étaient payés à la pièce, par panier de charbon, de sable, de gravier, par briques, par planche. Au plus on sort de panier, au plus on gagne ! Si l'épaule ou le dos est blessé, le docker devait forcer son « outil de travail », pour gagner sa vie et nourrir les siens.

Les Vaartkapoenen étaient ces gars-là. Payés à l'acte, ils étaient aussi des briseurs de grèves, ouvriers aux abattoirs pour les arrivées de bétail, ou pour déménager, ou de joyeux fêtards qui cotisaient dans une épargne dans un café, pour la fête mais aussi pour la solidarité entre eux ou pour la femme au foyer dont le mari aurait tendance à tout boire ! Jef Kazak aurait été un de ceux-là.



Dockers extrayant du charbon dans la cale d'une péniche (Ile de France.jpg : CP 536).



Bas-relief sur le pont Ropsy-Chaudron à Anderlecht - dockers au port (Photo G. Vanderhulst, 2005).

2. Après cette étude sur l’historique du canal, sur les modifications et constructions au Canal de Charleroi, il est évident qu’aucun portique du type restant aujourd’hui n’a été monté avant 1933.

Nous n’avons pas découvert d’autres entreprises utilisant des grues ou portiques pour du charbon ou des matériaux de construction en vrac ou par pièces de bois ou par blocs de pierre. La configuration des entreprises sur les quais se révèle étonnante, les activités qui s’y déroulent sont parfois totalement différentes. Du charbon côtoie de la farine ou des salaisons.



Boite d’épargne individuelle, Café «Au Coq d’Or» rue Ransfort (Collection La Fonderie).



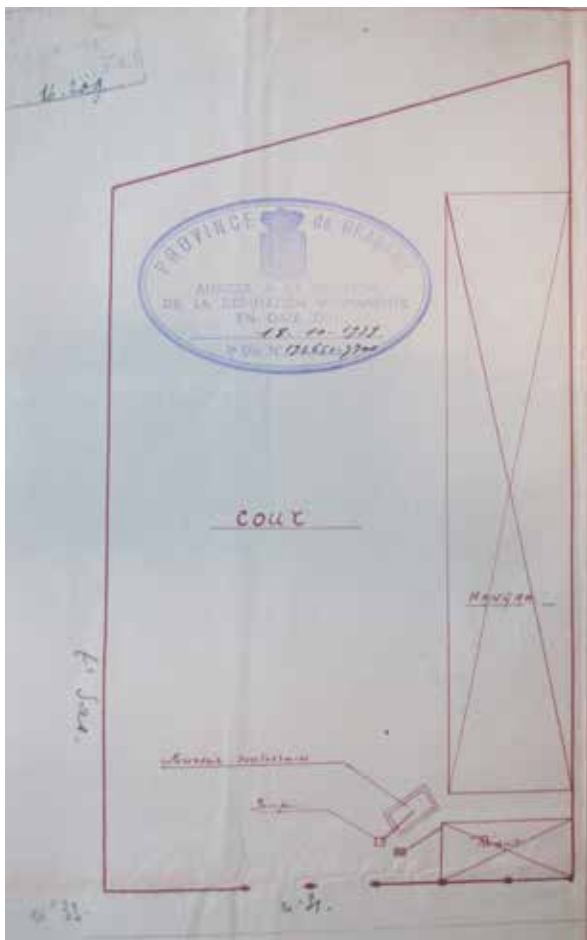
Au Quai de l’Industrie 55-59, grue de la firme Georges Lignian. La passerelle en métal a été remplacée après la guerre par une passerelle en béton précontraint (la première en Belgique) (Collection Musée de Molenbeek). Les établissements DEVIS frères sont installés à côté, au 59).

Quai de Mariemont n° 31

D’après les relevés cadastraux, le premier propriétaire de la parcelle du n° 31 a été la Raffinerie Graeffé. Cette Raffinerie se trouve rue de Manchester, la rue à côté. Les limites de parcelles changent plusieurs fois. Un terrain et deux hangars sont indiqués.

Au n° 30-31 aucune activité n’est relevée dans les années 1910-1919. Mais au n° 30 c’est le garage DEVIS qu’on y relève. Or une firme Devis G. est négociant en charbon au n° 30 dès 1920 et 1923 et du n° 2 au n° 26 également. Le n° 28 est occupé par le marchand de grain et de farine Van Hove Ruper. Des cartes postales nous montrent que la manutention est « aidée » par de petites grues à vapeur mais que le port des sacs à dos d’homme est structurel.(voir établissements DEVIS)

De 1925 à 1933 on y trouve toujours les charbons DEVIS du n° 2 jusqu’au n° 30, sauf le n° 28 qui vend toujours de la farine et du grain. En 1934, l’entreprise Devis et le garage ne sont plus mentionnés, ni même le marchand de farine et grain. Les travaux d’élargissement du canal sont en train de s’achever.



Mariemont 31, 1939 - cadastre quai
(Archives de la commune de Molenbeek).



Transport Van Muylder, Birmingham 16 (Archives de la Commune de Molenbeek, 1903 - dossier commodo-incommodo).



Portique vue de face –
photo G.Vanderhulst

Portique vue de profil vers le
sud. – photo G.Vanderhulst

En 1935, un atelier de construction mécanique « Huybreghs » est indiqué pour la première fois au n° 30. L'Atelier Huybrechs est toujours renseigné au n° 30 depuis 1938, il sera actif jusque dans les années 1969. Nous ne savons pas ce que cet atelier a construit. L'Entrepôt moderne de combustible est renseigné au n° 33. Nous le retrouvons encore en 1947.

En 1953, la firme « Van Muyders », transports chevalins et automobiles, est renseignée. Elle a demandé en 1939 de pouvoir installer des réservoirs à essence. Ce n'est pas le genre d'entreprise qui a besoin d'un portique. Mais l'adresse de l'entreprise est une rue parallèle dans le même quartier, partant de la place de la Duchesse.

En 1965, la firme CIGRASA est renseignée au n° 31. C'est la première fois que les Almanachs indiquent une activité à cette adresse. Cette firme était marchande de matériaux de construction spécialisée pour les gros chantiers.

En 1969, elle a acquis un dépôt au n° 28, sur le même trottoir, un atelier et magasin d'outillages. Ce magasin a été construit en 1961. Il doit avoir été actif jusqu'à la fin des années 1980. Que cette entreprise ait dressé ce portique devant le n° 31, à l'arrière duquel aucune construction n'est reprise, est donc possible. C'était sans doute pour le sable, le gravier. Par ailleurs cette entreprise se relocalisera « en face » aux n° 79-81 du Quai de l'Industrie, nous y reviendrons. Elle avait déjà un atelier au n° 79 en 1938.

Quai du Hainaut n° 19

Actuellement aucun autre n° de police n'apparaît sauf le n° 19! Il «reste» les structures extérieures, la prolongation à l'intérieur des immeubles a été enlevée. Dommage car cette partie montrait le fonctionnement par chariot circulant portant grappin, et treuil autant pour faire circuler le chariot que pour descendre et lever le grappin.



Vue des portiques aujourd'hui – photo G.Vanderhulst.

Catalogue de la firme Binje & Weemaes, 1910 (Collection G. Vanderhulst).



Accord de la Commune à Joseph Leempoel pour exploiter un dépôt de charbon, 24 août 1896 (Archives de la Commune de Molenbeek, dossier commodo-incommodo).

En 1881 un forgeron est connu à cette adresse. Allander, un marchand de graisse est indiqué en 1895, sans autre précision.

Les archives communales indiquent en août 1896 que Joseph LEEMPOEL demande de pouvoir installer un dépôt de charbon au n° 19 du Quai du Hainaut. La Commune lui accorde l'autorisation après une enquête de voisinage «de ne pas déverser du charbon sur la voie publique». Nous sommes encore à l'époque du déchargement des baquets dits de Charleroi, à dos d'homme, par paniers ou sacs. La berge est en terre, on passe donc sur la planche qui plie et tressaute sous le poids, menaçant à chaque coup de jeter le docker à l'eau, il faut régler son pas sur le rythme de la planche. On n'expliquait pas cela au nouveau, espérant qu'il prenne un bain !

En 1909, un certain Bourguignon vend des tonneaux vides aux n° 13 et 15. Rappelons que la gueuze en a un besoin fondamental pour la fermentation naturelle du breuvage. Cette même année, aux n°19 et 21 un certain Van Bellinghen vend des matériaux de construction. La vente de charbon n'est plus renseignée. En 1911, Monsieur Carlo Weemaes habite aux n°13-15 et en 1910 la firme Binje & Weemaes est indiquée pour le matériel de construction aux n° 11-13-15. Mais au n° 19 et 21 Van Bellinghen vend aussi ce matériel. Cette entreprise ne sera plus citée en 1921, absorbée sans doute par Binje & Weemaes qui s'étend au n° 9 également. *La firme Binje & Weemaes avait déjà des magasins à la gare d'Etterbeek Ixelles (XL carrelages) et à Laeken, à l'Avenue Jean Dubrucq (Gare de l'Ouest).*

Papier en-tête BINJE &
WEEMAES - 1924 - archives
Canaux Houillers-Port de
Bruxelles.



Binje & Weemaes - Extrait de la Revue belge d'importation et d'exportation - Bruxelles, port intérieur maritime et fluvial, 1927. La firme utilise alors 40 chevaux !



Binje & Weemaes en 1950 (Photo IRPA).

Weemaes était actionnaire. Monsieur le Comte Weemaes était secrétaire des Rois Léopold II et III. Déjà en 1963, la firme Francis Schoonjans, transporteur, conclut un accord pour les livraisons avec la firme Binje & Weemaes et assure aussi le service commercial. Emile De Beys est employé responsable des services financiers. Les deux amis rachètent la firme en 1979.

C'est en 1995 que Francis Schoonjans reprend Ackermans et donc toutes ses installations du Quai des Matériaux. Il construit son propre magasin, au n° 25, toujours actif sous le nom de MPRO. Monsieur De Beys quitte la firme. La firme reprend le nom Binje & Ackermans plus connue, et quitte le Quai du Hainaut en 1999 tout en revendant la firme à un groupe anglo-français qui revend à son tour quelques années plus tard à MPRO, filiale de St Gobain. Cette dernière firme renoue avec le transport fluvial en s'approvisionnant par péniche pour certains matériaux.

On peut raisonnablement considérer que les grues-portiques ont été construites en même temps, dès que le quai le permettait, dans les années 1935.

Quai de l'Industrie n°79-81

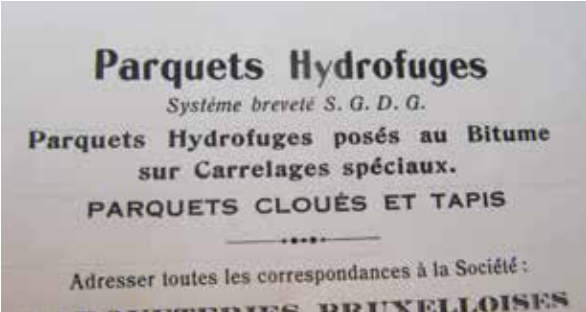
En 1881, la scierie à vapeur BRIOTS est indiquée aux Almanachs au n° 79. Mais en 1885 et 1888, les n° 79 et 81 sont inoccupés.

De 1895 à 1898 on trouve un dépôt tramways au n° 79. On peut se poser la question de l'accès et donc des voies ferrées, même si ce sont des hypomobiles . Mais cette parcelle est vide de 1900 à 1904. Le bâtiment voisin du n° 83 est occupé par un agent des charbonnages.

En 1904 s'installent aux n° 79 et 81, les « Parqueteries Bruxelloises » spécialisées en parquets hydrofuges. Elles resteront en activité jusqu'en 1921. Eysermans, marchand de vieux métaux, est alors installé aux n° 79 et 81.



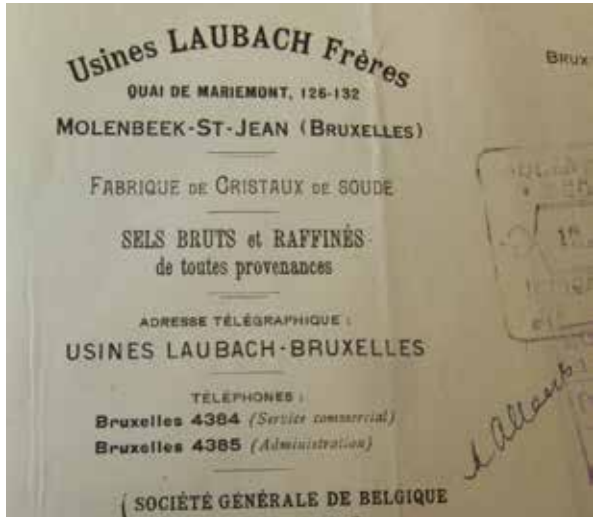
Demande d'établissement au Quai de l'Industrie 79-81, adressée à la Commune par les « Parqueteries Bruxelloises » -14 novembre 1903, (Archives Commune de Molenbeek).



Détail – en-tête de cette demande.



Avis défavorable de la Commune en 1923, comme établissement dangereux, (Archives Commune de Molenbeek).



En-tête de « Laubach frères » localisée lors de sa demande au n° 126-132, Quai de Mariemont, (Archives Commune de Molenbeek).

Un marchand de bestiaux et la firme FINK, fabriquant en gros de jambons, sont répertoriés en 1923 au n° 77, et les établissements LAUBACH, nouveau voisin aux n° 79 et 81, sont indiqués pour du charbon, leurs bureaux étant sur le Quai Mariemont en face, au n° 128, ainsi que leur département cristaux de soude et sels. Un avis commodo-incommodo de septembre 1923 est défavorable suite aux réclamations des voisins. L'objet de la demande de la firme est d'installer un crible giratoire. Pourtant la firme est reprise au Quai de l'Industrie aux Almanachs de 1923. En 1924 elle est bien localisée au Quai de l'Industrie n° 79-81.

En 1925, la firme SOBRUCO est indiquée pour la première fois comme étant localisée aux n° 79-81 du Quai de l'Industrie. La firme Laubach n'existerait plus, mais c'est la même activité de traitement et vente de charbon qui est reprise.

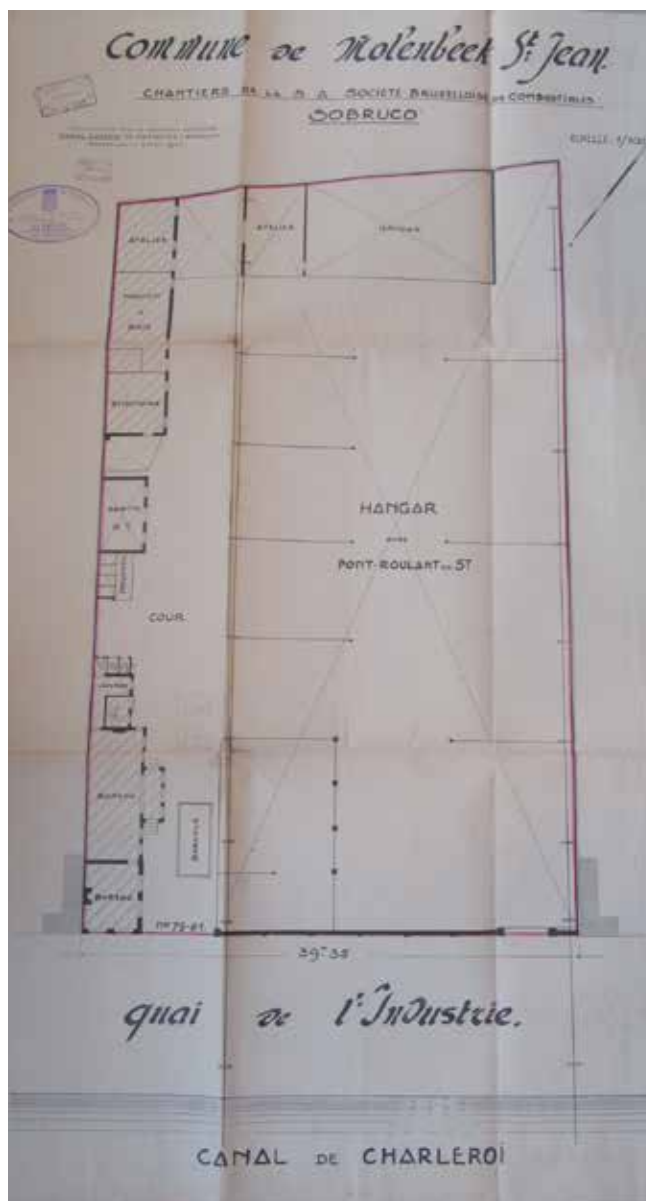
En 1930, SOBRUCO est toujours voisin du fabricant de salaisons et de conserves en gros. Son voisin du n° 83 était un marchand de pièces détachées pour automobiles qui s'est converti en consortium de machines-outils: « Belgamo ». Celui-ci devient Demery et Cie jusque dans les années 1938. En 1947 c'est un transporteur routier qui exploite la parcelle du n° 83.



SOBRUCO - publicité - quai indus.79-81, (Fonds G.Vanderhulst).



SOBRUCO publicité dans l'Almanach du Commerce et de l'Industrie de 1950, localisation Gare de l'Ouest, rue du Bois-Thorn.



SOBRUCO - plan au sol mai 1941, (Archives Commune de Molenbeek).

En février 1948, la nouvelle firme CIGRASA informe la commune qu'elle reprend les installations de SOBRUCO en location. Cette dernière déménage à la Gare de l'Ouest, rue Dubois Thorn Elle sera reprise par la firme LABOR en 1992. Labor a été un des plus importants fournisseurs de charbon en région bruxelloise et disposait d'une grue devenue depuis 2012 un monument. Cédée au Port, celui-ci l'a restaurée en la maintenant sur place. Labor est le fruit d'un double achat d'un autre marchand de charbon. Cela s'inscrit dans la saga Moulart (minoterie, chapellerie, ateliers mécaniques, charbons et même confiserie). C'est Pierre Moulart qui avec son frère achète « PENNINCK » et à André Rozen « LABOR ». Son fils Pierre regroupe le tout sous la marque LABOR.

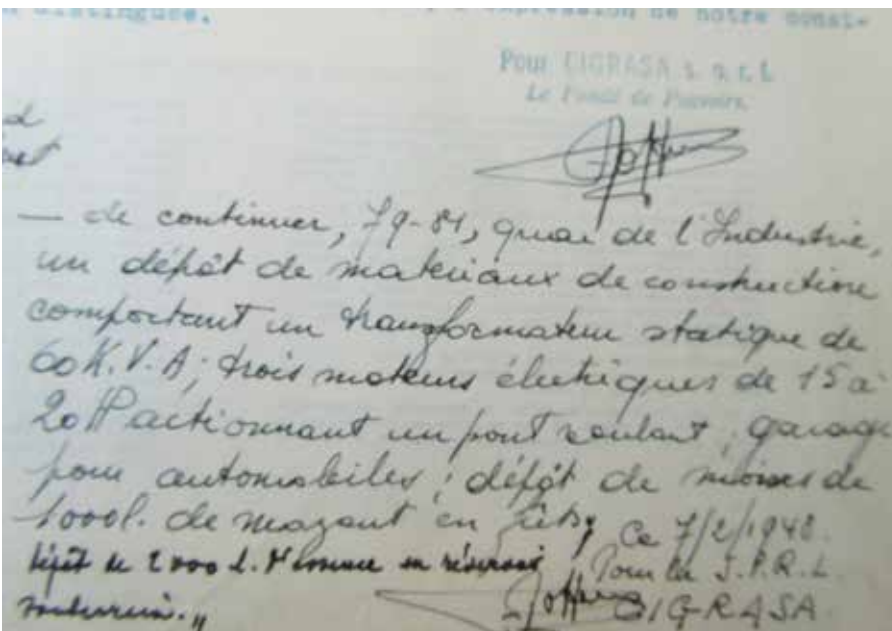


Papier à en-tête de CIGRASA avertissant qu'elle reprend les installations de SOBRUCO au Quai de l'Industrie 79, 1949 (Archives Commune de Molenbeek).



Grue Labor au Quai de Biestebroek, 2009 (Photo G. Vanderhulst).

Le bas de la lettre de février 1948 mentionne explicitement le pont roulant. Le plan au sol des archives communales de 1940, pour « chantiers SOBRUCO » est extrêmement intéressant. Tout y figure, y compris les locaux de travail et les bureaux. Le pont roulant est resté en place, relégué à l'arrière. Il comporte deux parties parallèles, une cabine reste à demeure sur la plate-forme fixe, sans doute est-ce de là que la manœuvre est commandée, le pont roulant sans personnel à bord. Il n'a pas été possible de monter dessus. La structure est essentiellement rivetée, des parties ont été assemblées par boulons.



Détail de 1948 mentionnant le pont roulant (Archives Commune de Molenbeek).



Locaux arrières (anciens ateliers-magasins à bois, réfectoire),
(Photo G. Vanderhulst).



Hangar et pont-roulant, (Photo G. Vanderhulst).

L'infrastructure est donc quasi dans son état initial. On peut raisonnablement affirmer que cette infrastructure a été modernisée après 1940 date d'introduction à la Commune pour un chantier. C'est la fonction charbonnière qui a justifié ces travaux. La demande de la firme charbonnière LAUBACH, qui avait reçu le 15 novembre 1922 un accord de la députation permanente de la Province, était d'installer un concassage du charbon. Le refus de la Commune parce que cette fonction serait de forte nuisance, mentionne explicitement qu'un transporteur amène le charbon du canal vers le fond du hangar. C'est donc qu'une installation existait déjà en 1922 même s'il n'est pas possible de savoir si un quai maçonné existait, ce qui n'est pas impossible, des meuneries en disposaient déjà. Nous ne pouvons dire que c'était la même, mais c'est fort probable au vu des techniques d'assemblage. La structure du hangar, ses piliers et ses systèmes d'absorption des tensions existaient déjà dans ces années-là. CIGRASA quitte ces lieux et n'apparaît plus, repris par Binje & Ackermans : du personnel s'y retrouve. L'infrastructure est reprise vers la fin des années 1980 par LIBELCO, un marchand de voiture d'occasion pour l'exportation. Il marque un intérêt certain pour ce hangar, l'entretien, le répare et le repeint.



Hangar et portiques
depuis quai en face,
(Photo G. Vanderhulst).

Vue de piliers avec systèmes
de reprise de tension,
(Photo G. Vanderhulst).



Autre angle du hangar
quai de l'industrie,
(Photo G. Vanderhulst).

3. AUTRES EXPLOITANTS D'ENGINS DE LEVAGE ET MANUTENTION SUR LE CANAL DE CHARLEROI

Nous nous étendrons quelque peu sur certaines installations disparues à partir des illustrations découvertes.

La Maison du Peuple, Quai de l'Industrie n° 125 et suivants
La Centrale électrique des tramways bruxellois, Quai Demets
La Minoterie FARCY, Quai des Charbonnages n° 30-34
La Minoterie MOULART, Quai Demets anciennement du Hallage
Les Etablissements MARNEF, matériaux de construction Quai de l'Industrie n° 171
Les charbons Georges LIGNIAN, Quai de l'Industrie n° 55
La Grue Thirau de l'armateur SMET, quai des péniches
La minoterie RIQUIER, Quai des Charbonnages n° 80
La minoterie RIQUIER, Quai des Usines n° 205
La Minoterie DE VOGHEL, Quai de l'Industrie n° 153.
Les charbons DEVIS, quai de l'industrie

Maison du peuple

Au n° 125 du Quai de l'Industrie, la Maison du Peuple a en 1901, un dépôt de charbon qui se développera de manière très considérable, occupant plusieurs parcelles, *des ateliers de charrons, menuisiers, peintres en « carrosserie », la boulangerie qui deviendra dans les années 1960, la boulangerie la plus moderne du royaume (bâtiment toujours existant). L'administration principale des magasins sera rue du Bateau n° 14-16 (bâtiment toujours existant) donnant à l'arrière sur la boulangerie et ses superbes écuries à étages avec plans inclinés, les écuries sont rasées.*

A l'arrière de cette énorme parcelle du Quai, au n° 423 de la Chaussée de Mons, se dresse une Maison du Peuple, avec salle de fête (toujours en partie existante et due à l'architecte Richard Pringiers- disciple d'Horta).



Vue générale des installations de la Maison du Peuple au Quai de l'Industrie (Fonds G. Vanderhulst).



Portique-grue à nacelle - Maison du Peuple, Quai de l'Industrie.
(SP 2010.0328 – carte de vue, éd. Walschaerts, Bruxelles – Musée de Molenbeek).



Installations au Quai de l'Industrie - carte postale 038 (Acquisition 1469 – Musée de Molenbeek).



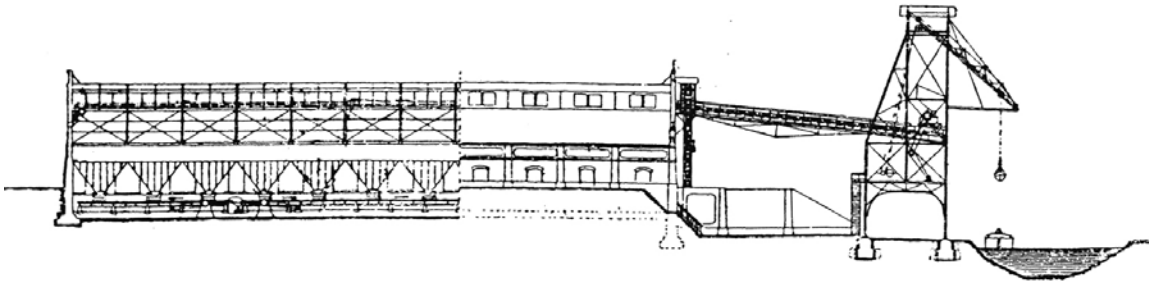
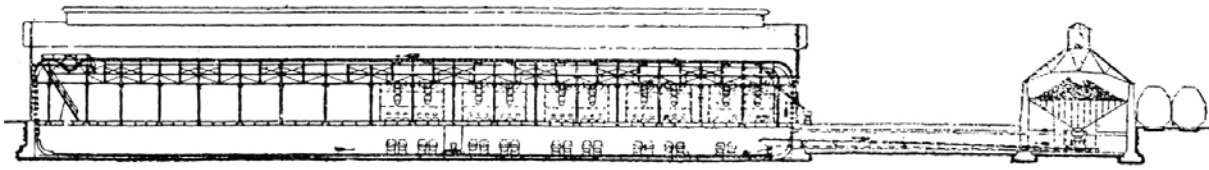
Tas de charbons des dépôts de la Maison du Peuple
(DE45 – 126, Fonds Abeels -DEXIA - Direction Monuments et Sites - Région de Bruxelles Capitale).

Quai Demets-STIB

La centrale est entrée en fonctionnement en 1903, elle a été construite par la Société des Tramways bruxellois pour devenir la centrale principale. Cette société a fusionné dans la suite avec toutes les autres sociétés privées de tramways, avant de devenir la STIB parastatale en 1954. Construite par des allemands, elle disposait parallèlement au canal, mais longeant une voie de chemin de fer, d'un ensemble de 21 silos en cônes renversés recevant le charbon par un système de tapis roulant. Ces silos alimentent un autre tapis souterrain qui déverse le charbon dans les chaudières qui font tourner des machines à vapeur, couplés à des alternateurs. Le charbon est déversé sur ce tapis par un portique-grue qui l'enlève de la péniche, accosté au quai du canal de Charleroi. Le site est remarquable de rationalité. C'est la dernière centrale existant en Région bruxelloise. Elle est utilisée par le service des voies des trams et métros.



Centrale électrique des tramways bruxellois, vue depuis l'autre rive, 2010 (photo G. Vanderhulst).



Plan du transport du charbon – premier dessin avec l’usine parallèle au Canal. On perçoit le passage en souterrain entre les silos et le soubassement des machines à vapeur/turbines. Le second dessin présente le système de portique-grue sur le canal (Extrait de la plaquette de promotion des tramways bruxellois de 1910).



Centrale STIB durant des travaux le long du canal, avant 1925- le portique de chargement est bien visible (Fonds Mupdofer - il642).



Pont dit de l’abattoir. Un train portant le bétail emprunte cette voie depuis la Gare de l’Ouest vers l’abattoir(à droite). Ce qui importe ici est le portique de déchargement des péniches – avant 1922 - Carte postale.

La minoterie FARCY

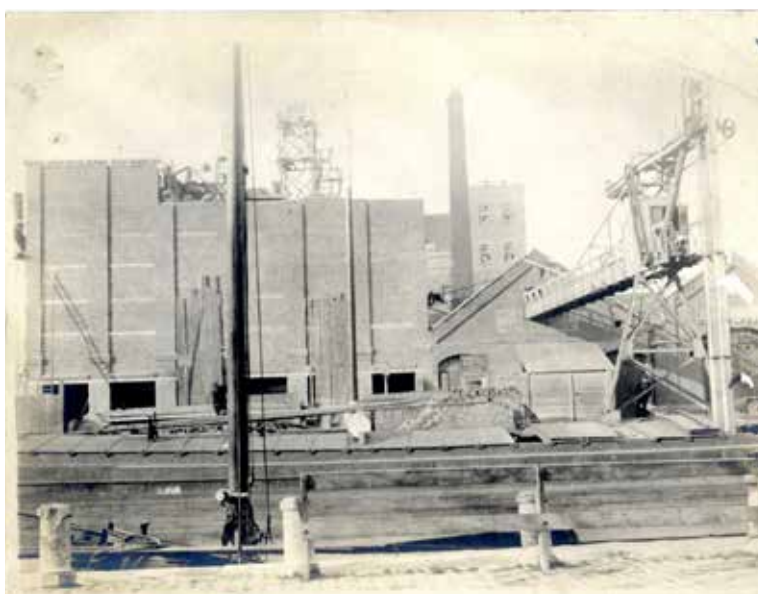
La meunerie actuelle a remplacé l’ancienne minoterie De Becker-Farcy datant de 1836 pour l’utilisation de la vapeur. Elle évolue vers une meunerie à cylindres remplaçant la meunerie à meules. L’immeuble longeant le quai date des années 1910, c’est un ensemble de silos, transformé dans la suite en plateau selon l’évolution des procédés. À la farine elle ajoute la fabrication de biscuits, pâtes et vermicelles. Le complexe présente des constructions dissociées pour des questions de sécurité, la partie production, de la partie stockage du grain puis de la farine. Le système d’alimentation à partir des péniches est par godets tournant sur une courroie sans fin, cela sera remplacé par des systèmes pneumatiques à aspiration.



Dessin aérien du site Farcy (Musée de Molenbeek).



Farcy-aspirateur-Haenen, 1930 (Musée de Molenbeek).



Construction de silos comme extension à quai vers 1910 (Collection Doutrepoint-Farcy, Musée de Molenbeek).

La Minoterie MOULART

C'est toute une saga que l'histoire des implantations Moulart. Venu de la rue Bara où le patriarche Auguste Moulart avait un moulin à eau sur la Senne, il implante en 1903 sur ce quai du Canal de Charleroi, une minoterie à cylindres, de construction allemande, la plus moderne pour l'époque. Cette entreprise est particulièrement significative des dynasties qui investissent dans l'industrie et la production de biens.



La Meunerie avec suceuse et péniche après 1935. (Fonds G. Vanderhulst).



Détail du papier à en-tête vers 1925, la tour carrée du coin n'a jamais existée (Fonds G. Vanderhulst).



Travaux pour l'élargissement des canaux houillers – au fond la Meunerie Moulart – à droite la maison de direction de la Centrale électrique principale des tramways bruxellois (Archives BESIX).



En juillet 1985 un grappin remonte du sable d'une péniche (Photo Geldmeyer – La Fonderie).

MARNEF Fr

Cette entreprise de matériaux de construction s'installe au n° 171 quai de l'industrie, en 1949, elle est démantelée vers le début des années 1990. Son voisin, CANTILANA, établi avant la guerre 40-45 au n°178, est aussi actif en matériaux de construction. Ce quartier fait l'objet de grands projets très controversés sur « la porte de Ninove ».



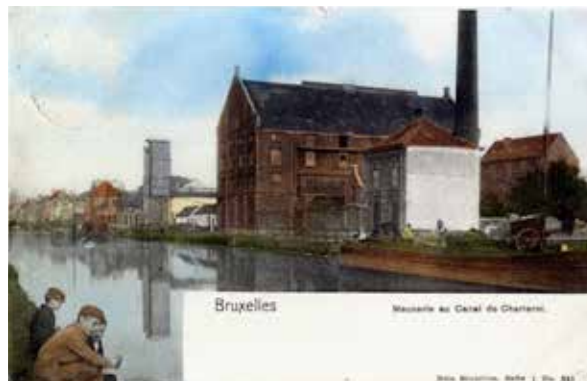
En juillet 1985 vue depuis le pont de Flandre (Photo Geldmeyer – La Fonderie).

LIGNIAN

Marchand de charbon, au n° 55 sur le même Quai que SOBRUCO. Il fabriquait également un type de poêle à charbon dit modèle "Cadé" et des accessoires comme pinces et pelles. Ces poêles étaient décorés par Camille Sturbelle. Très ancienne implantation, qui a fermé vers 1966 seulement. Il y avait sur ce même Quai quatre autres marchands de charbon.



Grue LIGNIAN et la passerelle en béton
(SP 2010.0138 - éd. Walschaerts, Bruxelles - Musée Molenbeek).



Minoterie De-Voghel- carte postale- éd. Nels, postée en 1903
(Acquisition 593 - Musée de Molenbeek).

SMET

Cette grue des Ateliers Thiriau à La Croyère-La Louvière est une propriété privée, elle appartenait à l'amateur MEYERS & GERTHR faille et reprise par l'armateur SMET. Devenue peu rentable car soulevant relativement peu et d'un coût d'entretien exorbitant, abandonnée, elle a été offerte au Port qui l'a démontée de l'avant-port pour la restaurer et la remonter au bassin Beco. C'est une grue sur rails comme toutes celles qui ont équipé les bassins.

Lors du creusement du bassin Beco et du déménagement du Port hors du Pentagone, le Port a équipé de 15 grues électriques le bassin Beco. Ces grues coûtant trop cher à l'entretien et soulevant une charge considérée comme trop faible, ont été vendues en 1975.



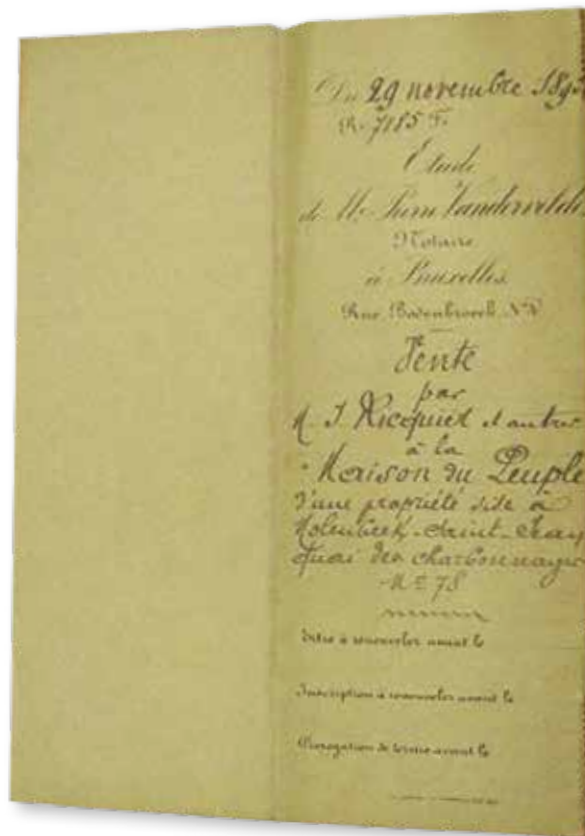
Grue ateliers Thiriau. Elle a été remontée au Quai des Péniches
(don SMET, armateur de l'avant-port) (Photo G. Vanderhulst).

RIQUIER

La minoterie est répertoriée au Quai des Usines n° 205 en 1911, mais n'est plus reprise au Quai des Charbonnages. On pourrait en conclure que l'entreprise s'est relocalisée dans l'avant-port, comme les Grands Moulins de Bruxelles qui ont quitté le bassin Gobert (aujourd'hui Quai de Willebroeck), lors des travaux de transfert du port vers le bassin Vergote et Beco, pour se localiser à quelques pas l'un de l'autre au Quai des Usines.



Moulin Ricquier avec son portique de chargement, Quai des Charbonnages 80 (2010.0055, Musée de Molenbeek).



Cet établissement a été acheté par la Maison du Peuple pour y implanter au 78-80 sa troisième boulangerie le 18 novembre 1895 (AMSAB - Gent).



En-tête de papier à lettre des Moulins Ricquier de 1924, Quai des Usines 205.



Moulins Ricquier au quai des Usines 205 (Publicité de la revue belge d'importation et d'exportation – Bruxelles, port intérieur maritime et fluvial, 1927).

DE VOGHEL,

N° 153 Quai de l'Industrie, une des cartes postales présente bien les dockers sur planche.



Minoterie De-Voghel. Carte postale- éd. Nels, postée en 1903 (Acquisition 593 - Musée de Molenbeek).



Minoterie De-Voghel. Carte postale couleur postée en 1905 (SP 2011.0039, Musée Molenbeek).

DEVIS

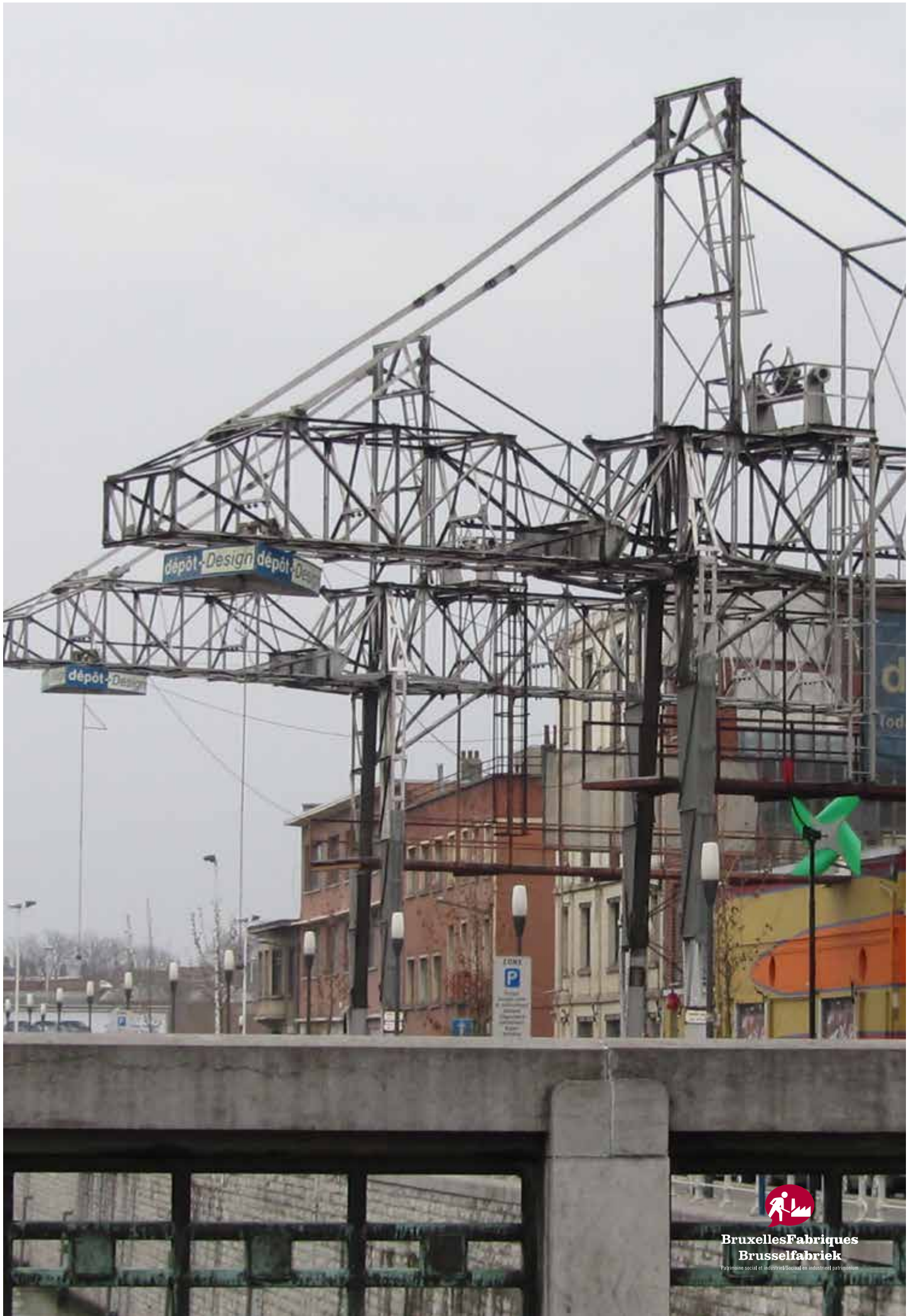
Marchand de charbon.



Les Etablissements DEVIS et frères (Charbons -2011.0038, Musée de Molenbeek).



Les Etablissements DEVIS et frères au Quai de Mariemont (Photo Malvaux, Musée de Molenbeek).



BruxellesFabriques
BrusselFabriek

Patrimoine social et industriel / Sociaal en industrieel erfgoed