

## MOLENBEEK-SAINT-JEAN - QUAI DU HAINAUT 19 (DÉPÔT DESIGN)

### DEUX GRUES-PORTIQUES : UNE COMPLÈTE ET UNE PARTIELLE

#### Historique de la parcelle et fonction d'origine

Les deux grues-portiques concernées ont très probablement été construites en même temps, dans la seconde moitié des années 1930, dès l'achèvement des quais, pour une firme de matériaux de construction (essentiellement briques, ciments et carreaux de céramique).

En effet, c'est à partir de 1910 que la firme Binje et Weemaes est renseignée aux n°s 11 à 15 du quai du Hainaut. Elle absorbe vraisemblablement sa voisine, Van Bellinghen, située aux n°s 19 et 21 et s'étend également au n°9 dans les années 1920. En 1963, elle conclut un accord avec le transporteur Francis Schoonjans qui la rachète en 1979 avec un associé (Emile de Beys). En 1995, Francis Schoonjans reprend la firme Ackermans (ainsi que ses installations au quai des Matériaux) et construit son propre magasin, au n°25 (toujours actif sous le nom de MPRO). La firme prend alors le nom de Binje et Ackermans puis quitte le quai du Hainaut (1999). Elle est ensuite revendue à un groupe franco-anglais qui la revend à son tour à MPRO, filiale de Saint-Gobain. Celle-ci renoue toutefois avec le transport fluvial et s'approvisionne par péniche pour certains matériaux.

#### Etendue de la proposition de classement

Le bâtiment industriel actuel (site originel de Binje et Weemaes) qui abrite depuis quelques années le Dépôt Design, n'est pas compris dans la proposition de classement. Seuls les deux grues-portiques sont concernées. Le classement comme monument porte sur la totalité des éléments existants.

Le « portique nord », situé à droite lorsqu'on regarde l'ensemble depuis l'autre côté du canal, a déjà fait l'objet d'une transformation : il a été raccourci et réduit à sa partie située entre le canal et le front bâti. Cette opération a été menée par et aux frais de la SDRB, propriétaire du bâtiment industriel, afin de permettre la construction d'un immeuble résidentiel en lieu et place des bâtiments existants. Ce projet n'a pas encore été mis en œuvre et ***il n'entre nullement dans les intentions de la CRMS de le remettre en cause. Aussi, la proposition de classement du second portique du site (dit « portique sud »), toujours entier aujourd'hui, autorise-t-elle son démontage partiel (comme réalisé sur le portique nord) le jour où la SDRB entreprendra la reconstruction de son bien.***

#### Intérêt historique et esthétique des portiques et grues-portiques

Les portiques et grues-portiques proposés au classement (quai du Hainaut, 19 : 2 grues-portiques ; quai de Mariemont, 31 : 1 grue-portique ; quai de l'Industrie, 79-81 : 2 portiques supportant un pont roulant) sont directement liés aux activités industrielles du canal qui a joué un rôle majeur dans l'évolution de la structure urbanistique et économique de Bruxelles.

L'origine du canal remonte aux premières années du XIXe siècle, lorsque le régime français charge l'ingénieur Philippe Viennois d'en entreprendre l'étude qui est déposée en mars 1803. Les travaux ordonnés par l'empereur Napoléon en 1804 seront cependant abandonnés faute de financement et le gouvernement des Pays-Bas commanditera l'ingénieur Jean-Baptiste Vifquain (1789-1854) pour reprendre les études sur base des travaux de Viennois et en prenant modèle sur les canaux houillers anglais. Son projet est approuvé le 10 janvier 1826 et une société désignée adjudicataire pour une concession de 34 ans. Le tracé porte sur 74 kilomètres de Damprémy à Bruxelles et prévoit 55 écluses dont un système de 4 ascenseurs en escalier aujourd'hui inscrit sur la liste du Patrimoine mondial de l'Unesco.

Les travaux, qui débutent le 2 avril 1827, ne durent que 5 ans et sont à peine interrompus par l'indépendance de la Belgique. L'inauguration, qui ouvre le canal aux bateaux de 70 tonnes, a lieu le 22 septembre 1832. Un nouveau branchement creusé vers Mons est inauguré en 1839, permettant à l'industrie minière wallonne de tirer parti de la nouvelle infrastructure de transport. Sur Bruxelles aussi, le canal qui représente une infrastructure stratégique pour le transport de charbon (chauffage domestique, destination industrielle et locomotives) sera à l'origine de modifications importantes dans le développement de la ville et, en particulier de la commune de Molenbeek.

Plusieurs augmentations de la capacité du canal furent entreprises (de 1879 à 1983, le tonnage est porté à 300 tonnes. Après nouvelle décision (1919), le canal de Clabecq à Bruxelles est porté à 600 tonnes (1922 à 1932) afin de mieux desservir cette région sidérurgique. La construction des quais en brique et en pierre de Bruxelles entre 1925 et 1933 s'avère extrêmement difficile en raison des expropriations indispensables à l'élargissement du canal et de la révision de certaines courbes pour les longues péniches. C'est de ces années que datent les portiques et grues-portiques qui subsistent aujourd'hui. En effet, leurs structures devaient prendre assise sur les nouveaux quais construits en dur pour laisser libre de circulation la voirie longeant le canal. Par ailleurs, des quartiers sont rasés, comme à la place Saintelette pour creuser l'actuel bassin Beco alignant le canal de Charleroi sur celui de Willebroeck au bassin Vergote. La dernière section (Porte de Ninove / place Saintelette) avec abaissement du plan d'eau est ouverte le 1<sup>er</sup> mai 1935. A l'époque, les deux bassins sont équipés de 35 grues électriques mises à la disposition des entreprises par Le Port (les quais étant restés propriété du Port tandis que les terrains riverains étaient cédés en concession aux firmes). Le transbordement des marchandises des bateaux vers les entrepôts se fait à l'aide de grappins circulant sur des portiques ou de grues-portiques. Ces engins souvent spectaculaires seront pour l'essentiel revendus et démontés en 1974-75. Seuls demeurent les grues-portiques et portiques proposés ici au classement.

En 1948, le gouvernement décide de porter le canal à 1350 tonnes pour soutenir l'industrie et l'exportation du charbon wallon, ce qui ne nécessite pas de transformations sur le territoire de Bruxelles. Ces travaux se termineront en 1968 avec le plan incliné de Ronquières qui permet de raccourcir considérablement la durée du voyage.

Malgré cela, à partir des années 1960 et en raison de développement du transport routier au détriment du transport par voie d'eau, la désindustrialisation du canal s'accroît sur le territoire bruxellois avec, dans un premier temps, la transformation progressive des importantes industries qui le bordent en dépôts (brasseries Haecht, Meunerie Moelaert, usine d'électricité du quai Demets, ...). A partir des années 1975, certains bâtiments industriels sont également adaptés pour accueillir des manifestations artistiques (Raffinerie du Plan K) et, à partir des années 1990, cette tendance est renforcée par la création de lofts, de galeries d'art et de lieux culturels, axés en particulier sur la musique (voir Y. Rouyet, « Rock the Canal ! », in Brussels Studies n°75). Cette évolution progressive s'accompagne du développement d'importants projets immobiliers et résidentiels le long du canal qui prennent définitivement le pas sur sa vocation industrielle.

**C'est dans ce cadre qu'il est proposé de protéger certains équipements techniques particulièrement emblématiques de la vocation première du canal et du paysage urbain qui y est lié – en l'occurrence les portiques et grues-portiques qui servaient au déchargement des péniches. Etant éloignés les uns des autres dans l'espace, ces portiques et grues-portiques font l'objet de propositions de classement distinctes comme Monument. Leur conservation, qui n'entrave en rien cette évolution de la ville, contribuera au contraire à la préservation de l'identité caractéristique des lieux et ajoutera une plus-value au paysage du canal.**

### **Description des deux grues-portiques**

Les deux grues-portiques étaient assez semblables à l'origine mais l'une des deux a été partiellement démontée (la grue-portique nord). Leur hauteur totale est comprise entre 15,50 m (portique sud) et 16 m (portique nord). Les pieds qui reposent sur le quai sont distants entre eux de 6,40 m environ et distants du front bâti de 10,90 m, laissant une largeur suffisante pour un passage carrossable aisé. Les pieds sont réalisés en constructions métalliques contreventées (dont les différentes parties sont rivetées et assemblées par boulons) de même que la structure horizontale maintenant les rails centraux sur lesquels circule le chariot de transport équipé d'un grappin (partie basse à 8,87 m pour le portique nord et à 9,73 pour le portique sud). Les grues-portiques présentent un important porte-à-faux au-dessus du canal (environ 8,50 m) retenu par des tirants au mât principal. La machinerie surplombe la structure. Une plaque métallique permettait à l'ouvrier de se tenir debout pour manœuvrer le grappin. Des passerelles en caillebotis (situées à une hauteur de 5,80 m environ) protègent la voirie qui longe le canal de chutes malencontreuses lors du passage de la charge (gravier, sable, briques, etc.).