

15 Réunion dans une grue portuaire

L'angle des rues Muidelaan et Dok-Noord offre un bon point de vue sur la grue portuaire bleue, construite par Boomse Metaalwerken en 1973. Pendant des années, elle a ramassé du gravier et du sable dans les bacs de stockage en béton, mais après le déménagement du négociant de sable et de gravier Kesteley, la grue est restée à l'abandon et risquait de finir à la ferraille. Le promoteur immobilier responsable du redéveloppement du site d'ACEC, situé non loin de là, l'a toutefois remise en état, restaurant sa gloire d'antan. La salle des machines abrite aujourd'hui un bureau et une salle de réunion avec vue sur l'ancien port.

Poursuivez votre route le long de Dok-Noord, en direction du pont Muidebrug.

En chemin, vous passez devant la Schippershuis (maison des bateliers) et la Schipperskapel (chapelle des bateliers). Comme son nom l'indique, le bâtiment abrite une chapelle, mais la Schippershuis servait aussi d'internat pour les enfants de marins et bateliers.



▲ Si vous vous trouvez face à la Schipperskapel et à la Schippershuis et que vous vous retournez, vous aurez une belle vue sur le Houtdok et l'imposante grue ST1. Photo Martin Corlazoli, 2023

Traversez l'eau sur le pont Muidebrug en direction du quartier ouvrier Muide. Après le pont, tournez à droite.

16 Une géante dans le port de Gand

Avec ses 55 mètres, la grue portuaire verte qui surplombe le quartier Muide est la plus haute des grues, et constitue l'accroche-regards d'un nouveau parc : le Kapitein Zepposark. Cette grue ST1 a également été construite par Boomse Metaalwerken. Elle date de 1983 et était utilisée sur le Sifferdok par l'entreprise portuaire Eurosports. Tout comme la grue Sobemai, vous pouvez l'escalader.

▶ Plateforme en acier de l'ascenseur à bateaux avec lequel l'entreprise De Pecker effectuait des réparations sur l'eau. Photo Martin Corlazoli, 2023



▲ Tournez la roue de la pompe pour faire couler de l'eau. Photo Martin Corlazoli, 2023

INDUSTRIEMUSEUM MINNEMEERS 10 8000 GAND
www.industriemuseum.be
info@industriemuseum.be | +32 9 323 65 00
#industriuseumgent

Ce circuit de promenade a été développé par le Musée de l'Industrie en collaboration avec le service de la Rénovation Urbaine, le service de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, et Sogent.

stad.gent/oude-dokken
gent | VZW Industriemuseum | De Standaard | sogent

« Soyons unis comme des frères »

En 2018, la grue ST1 a rejoint les autres grues sur les Oude Dokken, un projet qui n'aurait pu voir le jour sans le soutien financier du Fonds européen de développement régional (FEDER). L'Europe a aussi fortement investi dans d'autres projets de réaménagement des Oude Dokken. En remerciement, l'auteur-compositeur Lieven Tavernier a écrit une version en dialecte gantois de l'hymne européen sur le flanc de la grue.

La grue ST1 domine le Houtdok. Celui-ci a été aménagé en 1880 pour faire face à l'intensification des importations de bois en provenance des pays scandinaves et baltes. Certains racontent que le bois était stocké entre les jolies arcades en briques, mais il n'en est rien. Les arcades servaient à soutenir une plateforme suffisamment solide pour supporter les cargaisons de bois déchargées par les navires. Le quai et le pont du navire se trouvaient ainsi environ à la même hauteur, facilitant le déchargement des planches et des troncs. Aujourd'hui, les arcades en briques ne sont que de simples vestiges qui viennent agrémenter la promenade autour du Houtdok.

Plus qu'un simple bloc de béton

Jusqu'au début de ce siècle, l'emplacement actuel de la grue ST1 était occupé par De Pecker, une société de réparation de bateaux. Il ne reste plus aucune trace de l'atelier, hormis le bloc massif de béton à côté de la grue portuaire. C'est sur cette fondation que l'entreprise montait ses machines. La plateforme en acier que l'on peut voir à la surface de l'eau dans un coin du Houtdok est un autre souvenir du réparateur de bateaux. Il s'agissait d'un ascenseur qui permettait à De Pecker d'effectuer des réparations temporaires de bateaux sur l'eau.

▶ Si vous vous trouvez face à la Schipperskapel et à la Schippershuis et que vous vous retournez, vous aurez une belle vue sur le Houtdok et l'imposante grue ST1. Photo Martin Corlazoli, 2023

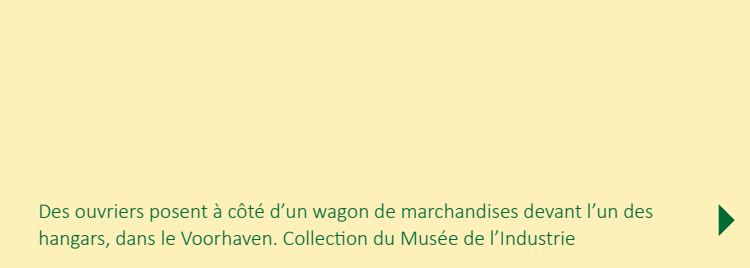


17 Du bois pour le Borinage

Une promenade de l'autre côté du Houtdok vous mènera le long du Mijnhoutkaai (« quai du bois de soutènement »), dont le nom fait référence à la destination finale du bois que l'on déchargeait ici. En effet, une grande partie du bois importé était envoyé dans le Borinage, où il servait à étayer les galeries des mines de charbon. Aujourd'hui, toute activité liée au commerce de bois a disparu dans ce dock. Dans quelques années, le Houtdok se verra insuffler une nouvelle vie, avec un nouveau quartier résidentiel et un port de plaisance.

De l'autre côté du dock, au niveau du Bamboepad, vous trouverez encore une série de grappins à charbon et une grue portuaire. Cette grue à vapeur de 1932 était utilisée sur le site de l'Arsenal, un ancien atelier ferroviaire à Gentbrugge. En 1963, la grue a été équipée d'un moteur diesel de fabrication belge, construit à Mons par « La société anonyme Brossel Frères ».

Retournez vers le pont Muidebrug.



▶ Des ouvriers posent à côté d'un wagon de marchandises devant l'un des hangars, dans le Voorhaven. Collection du Musée de l'Industrie

VOORHAVEN

La boucle supplémentaire de 2,5 kilomètres vous emmène à la découverte du Voorhaven, un site spectaculaire comprenant 15 monuments classés – il s'agit d'ailleurs du plus grand site urbain classé de Gand. L'aménagement de cet avant-port remonte à 1885, lors des travaux d'élargissement et d'approfondissement du canal Gand-Terneuzen. Le Voorhaven porte immanquablement la marque d'Émile Braun. En tant qu'ingénieur de la ville, il était chargé de la conception du nouveau projet portuaire. Plus tard, il est même devenu bourgmestre de Gand.

Continuez en direction de Terneuzenlaan.

Dans la Terneuzenlaan, vous marchez sur les traces de l'architecte gantois Geo Hendrick. Vous tombez d'abord sur l'Assenedestraat, une courée de sa conception. Ensuite, vous pouvez voir la résidence du directeur, de style art nouveau, dont les entrepôts à l'arrière ont été conçus par Hendrick à la demande de Beauval, la plus ancienne société de réparation de navires de Belgique. Jusqu'en 1893, Beauval était d'ailleurs établie dans la Stokerijstraat, qui constitue le premier arrêt de cette promenade.



▶ Façade de la résidence du directeur de Beauval, société de réparation de bateaux. Collection Archives de la Ville de Gand

Au pont Wiedauwkaaibrug, vous traversez la voie ferrée qui relie Gand à Eeklo.

Une réplique identique

Au XIXe siècle, un pont tournant en fer a été construit ici pour permettre la traversée du canal par la voie ferrée. Ce pont tournant a été détruit pendant la Première Guerre mondiale, mais reconstruit dans les années 1920. Au début de ce siècle, la mécanique était complètement usée. Le pont tournant classé a été remplacé en 2008 par une copie identique, mais tout n'a pas été perdu : le mécanisme rotatif d'origine a été placé à côté du nouveau pont. Aujourd'hui encore, le pont tourne autour de son axe lorsque des bateaux doivent passer, offrant une vue spectaculaire.

Poursuivez votre route en direction du Voorhavenkaai.

1 Quatre hangars alignés

Le long du Voorhavenkaai s'étendaient autrefois six énormes hangars, dont quatre subsistent aujourd'hui. Dans ces hangars, on déchargeait les marchandises les plus diverses : des céréales, des graines de lin, des tonneaux de vin, des produits chimiques, du lin, des machines, mais aussi du bétail. Le premier hangar que vous rencontrez sur votre chemin est le n° 20, un hangar vide se limitant à une ossature. Lors de la construction, afin de réduire quelque peu les coûts, les chevrons et poutres en fer ont été récupérés des pavillons ayant servi à l'exposition universelle d'Anvers en 1885. Le hangar a été construit sur un socle surélevé, à la hauteur idéale pour charger les wagons de marchandises qui arrivaient et repartaient via un embranchement de la ceinture ferroviaire. Les deux grues portuaires, toutes deux fabriquées par le constructeur Le Titan Anversoïso, ne sont rien à côté des dizaines de grues qui parcouraient toute la longueur du dock, faisant des allers-retours sur la voie ferrée longeant les hangars.



▶ Des ouvriers posent à côté d'un wagon de marchandises devant l'un des hangars, dans le Voorhaven. Collection du Musée de l'Industrie

Histoires depuis les hauteurs

Frans De Backer a travaillé comme grutier dans le port gantois jusqu'en 1990 : « L'hiver, on devait escalader la grue en emportant sur le dos un petit sac de charbon, ainsi qu'un peu de bois de chauffage et de pétrole pour y allumer le poêle. On n'appréciait pas trop le temps humide dans ces vieilles grues. Je ne saurais dire combien de chocs électriques je me suis pris avec tout ce fer. On les sentait passer. » D'autres histoires sur la vie et le travail des grutiers gantois vous sont proposées dans la série « Verhalen uit de hoogte » (Histoires depuis les hauteurs) des Raconteurs gantois. (Surfez sur stad.gent/raconteurs.)

2 Détruit par le feu

Le Voorhaven a lui aussi radicalement changé ces dernières années. À l'emplacement du hangar 21 – détruit par le feu en 1924, avant d'être reconstruit, puis une nouvelle fois démoli – un parc de quartier a été aménagé, avec une structure de pergola imitant la forme des anciens hangars portuaires.

Continuez en direction du hangar 22.

Un danger pour ses collègues

À l'angle du hangar 22 se trouve une pompe où les dockers pouvaient étancher leur soif. Il y a 100 ans, les dockers qui buvaient de l'alcool plutôt que de l'eau étaient directement congédiés, « car un ouvrier en état d'ébriété représente un danger pour ses collègues », comme le stipulait le règlement de l'association des dockers socialistes. Il fallait donc éviter l'alcool, surtout si on était grutier, car ce travail demandait beaucoup de précision.



▶ Des ouvriers portuaires affectés au déchargement des bateaux se reposent sur le quai dans le Voorhaven. Collection Archives de la Ville de Gand

3 Des lofts et des bureaux

Les hangars 22 et 23 ont été entièrement rénovés et abritent à présent des lofts et des bureaux. Il ne reste en revanche aucune trace du hangar 24, le bâtiment ayant été démoli juste avant que le Voorhaven ne soit classé comme site urbain en 1996. Il a cédé la place à un bloc d'appartements flamant neuf. Quant au hangar 25, il n'a jamais existé. À cet emplacement étaient stockées des marchandises qui n'avaient pas besoin d'être protégées des intempéries. Le Honfleurpark, un parc récemment aménagé, est entouré par des clôtures pour bovins et chevaux provenant du hangar 23. Plus loin, vous trouverez une cage équipée d'une balance ayant servi à peser le bétail.

Continuez à suivre le Voorhavenkaai et traversez le chantier du réparateur de bateaux Ketels.

L'entreprise Werkhuizen Florimond Ketels s'est installée dans le hangar 26 au début du XXe siècle. Initialement, il s'agissait d'une construction métallique ouverte à tous les vents, offrant des conditions idéales pour le déchargement et le séchage de poutres en bois. Toutefois, elle ne tarda pas à être murée et transformée en atelier de réparation de bateaux. Celui-ci est toujours en activité.

Au Meulestedekaaï, vous avez atteint l'extrémité nord du Voorhaven. Tournez à droite, puis encore tout de suite à droite : suivez le chemin pavé avec les rails.



4 Patrimoine ferroviaire

Le chemin vous conduit au quai de déchargement pour les wagons de marchandises, à l'arrière du hangar 26. En levant la tête, vous pouvez encore voir l'ossature initiale du hangar. Un vieux wagon de marchandises et un vieux locotracteur stationnés sur les rails rappellent la circulation de marchandises d'antan. Ce type de locomotives était utilisé sur les terrains d'usines. Vous traversez l'Amsterdamstraat, mais plus loin se trouvent aussi la Rotterdamstraat, la Dublinstraat, la Kopenhagenstraat, l'Oslostraat et la Londenstraat : autant de références aux ports d'attache des bateaux qui s'amarrèrent ici.

Suivez la Dublinstraat longeant l'arrière des hangars. Sur votre gauche, la New-Yorkstraat comprend divers entrepôts. Le dépôt de l'Union Margarinière Belge est clairement reconnaissable à son enseigne peinte.

▼ L'enseigne de l'Union Margarinière Belge est encore bien lisible. Photo Martin Corlazoli, 2023



Accès interdit !

Il y a cent ans, vous n'auriez jamais pu flâner tranquillement à cet endroit. Il s'agissait d'une zone portuaire, et l'accès était interdit. L'ensemble du terrain était clôturé par un grillage en fer. Quiconque voulait entrer devait passer par l'un des cinq accès.

5 Château ou caserne de pompiers ?

Dans la Londenstraat, une caserne de pompiers a été construite au début du XXe siècle. Avec ses tours d'angle et ses pignons à redents, ce complexe ressemble plutôt à un château. Dans le parc qui fait face à la caserne, le passé ferroviaire revit grâce à la présence d'un enchevêtrement de rails, de buttoirs et de wagons de marchandises. Deux wagons peuvent être utilisés par les habitants du quartier pour des expositions, des ateliers ou des conférences. Un troisième wagon de marchandises, situé tout près du hangar 20, servait autrefois à transporter les roues de train entre l'atelier ferroviaire de Gentbrugge et celui de Salzinnes, près de Namur.

Quittez le parc et prenez tout de suite à droite en direction du bunker.

Le bunker à l'arrière du hangar 20 compte parmi les dizaines d'abris qui ont été construits à partir du début des années cinquante, au commencement de la Guerre froide. Les ouvriers portuaires pouvaient se cacher ici en cas d'attaque nucléaire de l'Union soviétique. Plus loin, vous tombez sur un hangar en briques datant de l'entre-deux-guerres. Sur la façade latérale, on peut encore voir l'enseigne, en partie estompée, de Theo Machtelynk & Fils, un négociant portuaire et armurier qui chargeait et déchargeait les bateaux.

▼ Le nom de Theo Machtelynk est difficile à distinguer sur la façade. Photo Martin Corlazoli, 2023



▶ À l'église, tournez à gauche dans la Doornzelestraat et empruntez ensuite la rue Nieuwland sur votre droite. Suivez-la jusqu'au Huidvetterskaai qui borde la Lys. Vous revoyez à votre point de départ, le Musée de l'Industrie.

UN FAIBLE POUR LE PATRIMOINE

Suivez l'Oslostraat entre les nouveaux appartements et tournez ensuite à droite sur le Bijzerigepad, à côté de la voie ferrée. Le nom de ce chemin fait référence à un moulin sur pivot qui se trouvait à cet endroit jusqu'à la moitié du XIXe siècle. Traversez à nouveau la voie ferrée et retournez vers le pont Muidebrug via la Terneuzenlaan.

RETOUR

Traversez le pont Muidebrug, suivez la rue Voormuide et traversez le ring R40. Vous arrivez dans la Sint-Salvatorstraat. Suivez cette rue sur environ cinq cent mètres jusqu'aux feux de circulation.

À la fin de la Sint-Salvatorstraat, vous trouverez l'église de la Nativité ou église Saint-Sauveur. Vu sa situation tout près du vieux port, cette église était le lieu de rencontre de la communauté de marins. La proue du Rihera, un cargo construit en 1952 par le chantier naval Scheepswerven van Langerbrugge, symbolise le lien étroit entre les marins et l'église.

▶ À l'ombre de l'église de la Nativité, on peut voir la proue du cargo Rihera, en référence à la communauté de marins. Photo Martin Corlazoli, 2023

▶ À l'ombre de l'église de la Nativité, on peut voir la proue du cargo Rihera, en référence à la communauté de marins. Photo Martin Corlazoli, 2023



▶ À l'ombre de l'église de la Nativité, on peut voir la proue du cargo Rihera, en référence à la communauté de marins. Photo Martin Corlazoli, 2023

À l'église, tournez à gauche dans la Doornzelestraat et empruntez ensuite la rue Nieuwland sur votre droite. Suivez-la jusqu'au Huidvetterskaai qui borde la Lys. Vous revoyez à votre point de départ, le Musée de l'Industrie.

UN FAIBLE POUR LE PATRIMOINE

Le point de départ et d'arrivée du parcours est le Musée de l'Industrie. Trois expositions font revivre le passé industriel mouvementé à travers de grandes et petites histoires. L'exposition principale vous invite à découvrir entre autres des cartes des anciens docks, mais aussi l'histoire de l'ouvrier portuaire César Van de Rostyne. César est né en 1909. Pendant de nombreuses années, il a travaillé dans diverses usines de coton. À partir de 1946 et jusqu'à la fin de sa carrière, il a été docker et contremaître au Houtdok. Il est décédé en 1995.
→ industriemuseum.be

Vous êtes mordu(e) de patrimoine et souhaitez en savoir plus sur l'histoire des docks et de l'industrie portuaire de Gand ? Visitez la bibliothèque du musée, un espace de recherche, de partage de connaissances et de rencontre. Si vous avez d'autres questions sur le patrimoine technique, scientifique et industriel, vous pouvez également vous adresser à la cellule d'expertise ETWIE.
→ industriemuseum.be/fr/bibliotheque
→ etwie.be

▶ À l'ombre de l'église de la Nativité, on peut voir la proue du cargo Rihera, en référence à la communauté de marins. Photo Martin Corlazoli, 2023

▶ À l'ombre de l'église de la Nativité, on peut voir la proue du cargo Rihera, en référence à la communauté de marins. Photo Martin Corlazoli, 2023

MANGER & BOIRE

A MUSEUMCAFÉ INDUSTRIEMUSEUM
Savourez un lunch léger ou une tasse de café, à l'intérieur ou dans le jardin du musée.
Minnemeers 10 | industriemuseum.be

B NOAH
Durant les mois d'été, NOAH vous accueille à son bord et vous propose des antipasti, des pâtes fraîches faites à la main et du vin.
Handelsdokkaai 16/W | noah.gent | 09 223 66 89

C KLEINDOK
Installez-vous chez Kleindok pour un sandwich garni, un potage ou un café.
Kleindokkaai 25 | kleindok.be | 09 328 42 10

D HAL 16
L'ancien hall du transformateur au Dok Noord abrite la microbrasserie Dok Brewing Company et un agréable marché alimentaire proposant de délicieuses grillades, des burgers (végétariens) et de la cuisine toscane.
Dok-Noord 4 | hal16.be

E FROU FROU
Frou Frou est peut-être le secret le mieux gardé du vieux port gantois. En dehors des mois d'hiver, on y sert antipasti, brunch et café.
Terneuzenlaan 5 | froufrou.gent | 0473 67 71 51

F PATRON
Dans ce bar à café situé tout près du nouveau parc dans le Voorhaven, vous pouvez aussi savourer un lunch, un potage, une salade ou un brunch.
Londenstraat 64 | instagram.com/patrongent

G AMOUR
Les jours de semaine, Amour propose un lunch sous forme de vaste buffet comprenant des salades, des tapenades, du pain et des plats chauds.
Sint-Salvatorstraat 18a | amourgent.be | 09 352 05 70



VISITE DES ANCIENS DOCKS

Une promenade passant par le Handelsdok, l'Achterdok, le Houtdok et le Voorhaven

parcours complet : 10 km ⌚ 3 heures
parcours réduit : 7,5 km ⌚ 2 heures

VISITE DES ANCIENS DOCKS

Une promenade passant par le Handelsdok, l'Achterdok, le Houtdok et le Voorhaven

Jusque tard dans le XXe siècle, le Handelsdok, l'Achterdok, le Houtdok et le Voorhaven étaient le théâtre d'une activité incessante : des bateliers, des marins, des dockers, des grutiers et des constructeurs de bateaux faisaient tourner jour et nuit le port gantois. Aujourd'hui, le calme est revenu sur les anciens docks. Les navires, devenus de plus en plus gros, accostent désormais dans des docks plus vastes, au nord de la ville.

Le Handelsdok et le Voorhaven offrent néanmoins un paysage portuaire unique, regorgeant de vestiges maritimes tels que des grues portuaires, des entrepôts, des ponts tournants et de magnifiques bâtiments art-nouveau. Afin d'insuffler une nouvelle vie aux quais abandonnés, deux projets de rénovation urbaine ont été mis en chantier au début des années 2000 : Oude Dokken et Muide Meulestede Morgen.

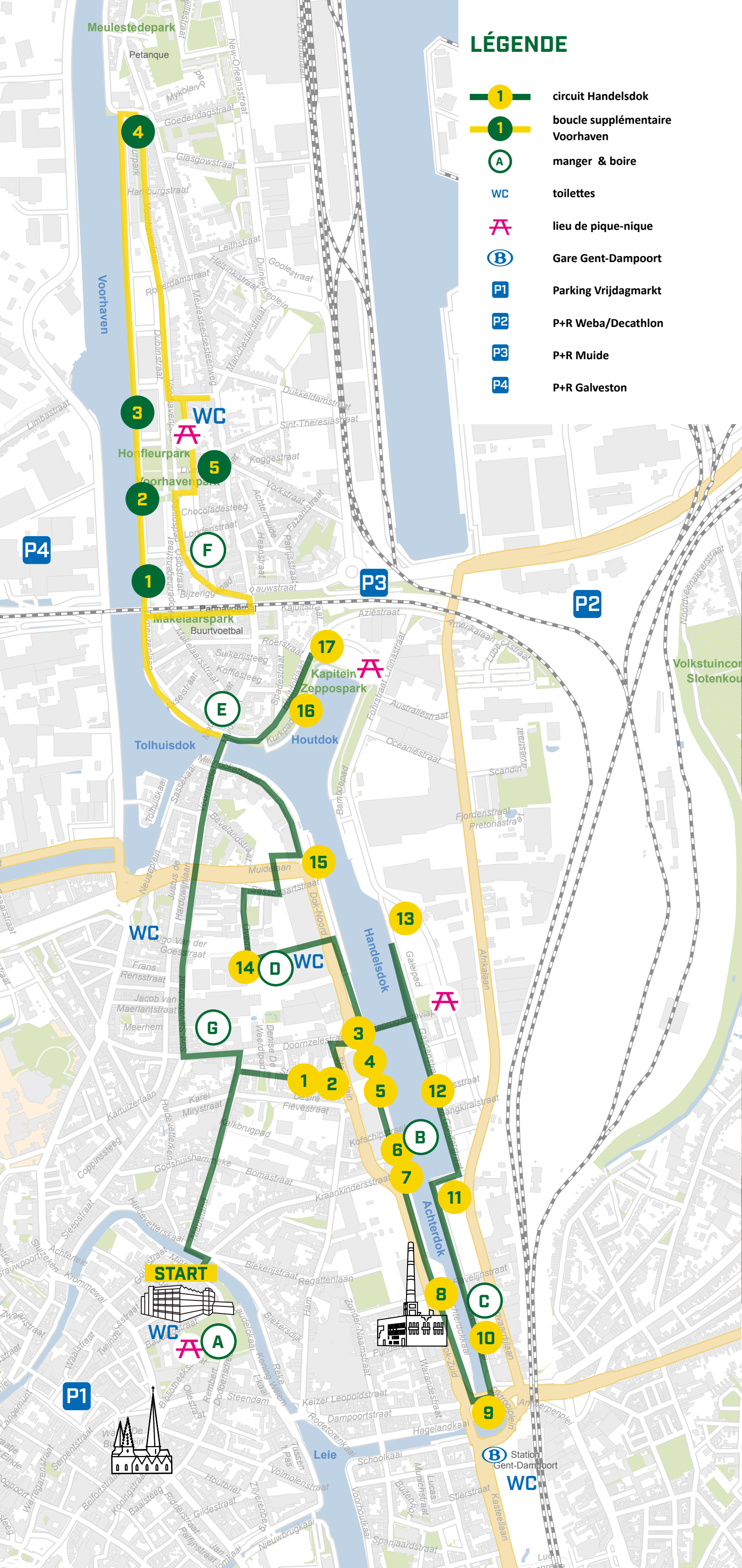
Ce parcours vous emmène à la découverte d'anciens quais de chargement et de déchargement, d'entrepôts, de grues portuaires, de vestiges industriels et de nouveaux projets de construction. La promenade passe par le Handelsdok et le Houtdok. Une boucle supplémentaire (facultative) de 2,5 kilomètres vous guide à travers le plus grand site urbain classé de Gand : le Voorhaven.

Ce parcours vous emmène à la découverte d'anciens quais de chargement et de déchargement, d'entrepôts, de grues portuaires, de vestiges industriels et de nouveaux projets de construction. La promenade passe par le Handelsdok et le Houtdok. Une boucle supplémentaire (facultative) de 2,5 kilomètres vous guide à travers le plus grand site urbain classé de Gand : le Voorhaven.

Ce parcours vous emmène à la découverte d'anciens quais de chargement et de déchargement, d'entrepôts, de grues portuaires, de vestiges industriels et de nouveaux projets de construction. La promenade passe par le Handelsdok et le Houtdok. Une boucle supplémentaire (facultative) de 2,5 kilomètres vous guide à travers le plus grand site urbain classé de Gand : le Voorhaven.



© Storm Calle, 2010



LÉGENDE

- 1 circuit Handelsdok
- 1 boucle supplémentaire Voorhaven
- A manger & boire
- WC toilettes
- A lieu de pique-nique
- B Gare Gent-Dampoort
- P1 Parking Vrijdagmarkt
- P2 P+R Weba/Decathlon
- P3 P+R Muide
- P4 P+R Galveston

HANDELSDOK

Laissez le Musée de l'Industrie derrière vous et traversez la Lys en empruntant le pont Minnebrugg. La rivière rejoint l'Escaut un peu plus loin, au niveau du port de plaisance Portus Gand. La situation de Gand à la confluence de la Lys et de l'Escaut explique le rôle de la ville en tant que plaque tournante commerciale. Prenez immédiatement le Huidvetterskaai sur votre gauche et tournez ensuite à droite dans Nieuwland. Suivez cette rue sur quelques centaines de mètres et prenez ensuite la Stokerijstraat sur votre droite.

1 5.000 balles de coton en provenance de la Nouvelle Orléans

La Stokerijstraat comptait jadis trois courées, des petites maisons ouvrières regroupées autour d'une cour intérieure fermée. Toutes les trois avaient été construites dans les années 1880, mais seule subsiste aujourd'hui celle de la Bandelierstraat. Juste en face, le courtier maritime De Baerdemaecker a érigé un entrepôt au début du XXe siècle. Le nom « Magasins De Baerdemaecker » était peint sur toute la largeur de la façade. Aujourd'hui, De Baerdemaecker a disparu. Il n'en reste pas moins que depuis les années 1850, le courtier maritime comptait parmi les grandes entreprises portuaires gantoises, au même titre que L'Agence Maritime, John P. Best & Co. et Ghent Trading Company.

▲ L'ancienne façade de l'entrepôt des Magasins De Baerdemaecker, 1978. Collection Agentschap Onroerend Erfgoed



2 Entrepôt royal

Au bout de la Stokerijstraat, vous apercevez les contours du Handelsdokcenter. La première pierre a été posée par le Roi Léopold Ier en 1844. Le bâtiment d'origine, conçu par l'architecte communal gantois Lodewijk Roelandt, a toutefois disparu sous les flammes en 1919. Sur les fondations renforcées de l'ancien Entrepôt fut construit deux ans plus tard le bâtiment actuel : un complexe à l'épreuve du feu où pouvaient être empliées 10 000 tonnes de marchandises, soit une capacité doublée. Aujourd'hui, l'ancien entrepôt communal abrite des bureaux. La rue dans laquelle vous débouchez s'appelle d'ailleurs Stapelplein, littéralement « place de l'empiement », un nom qui fait référence à la fonction initiale du Handelsdokcenter.



▼ Vue de l'Entrepôt le long du Handelsdok, détruit par les flammes en 1919. Photo Edmond Sacré. Collection Archives de la Ville de Gand

À votre droite sur la route Stapelplein, vous trouverez, au numéro 41, l'ancienne entreprise de L. De Brabant, qui assurait les liaisons à vapeur entre Londres, Rotterdam et Amsterdam. Nous tournons toutefois à gauche et suivons le ring, qui nous sépare du Handelsdokcenter, jusqu'au bloc d'appartements nommé Residentie Benelux. Empruntez ensuite le passage pour piétons pour traverser le R40 et vous arrêter devant une grue portuaire noire.

3 La plus ancienne et plus petite grue

Durant de nombreuses années, l'horizon du Handelsdok a été dominé par des grues portuaires. Afin de faire revivre le passé maritime, une douzaine de grues ont été installées dans cette zone ces dernières années. Elles créent une ambiance maritime tout en montrant l'évolution de la technologie des grues. Cette grue manuelle est non seulement la plus ancienne, mais aussi la plus petite de l'ancienne zone portuaire de Gand. Elle date de 1870 et est stationnée sur la voie ferrée de l'un des plus anciens quais du Handelsdok. Elle a été construite par la société louvroise Nicaise et Delcuve. Cette grue manuelle provient en fait d'un dépôt ferroviaire de Saint-Ghislain, mais des grues similaires étaient utilisées à Gand pour charger et décharger les wagons de marchandises. Malgré sa propulsion manuelle, la grue avait tout de même une capacité de levage de trois tonnes. Le mécanisme fonctionnait encore parfaitement après un siècle et demi, mais il a été bloqué pour des raisons de sécurité.



▲ Au niveau de la résidence Benelux se trouve la plus ancienne et plus petite grue de la zone portuaire gantoise. Photo Martin Corlazoli, 2023

4 Des docks vieux de deux cents ans

Avec près de 200 ans au compteur, le Handelsdok et l'Achterdok font partie des bassins portuaires les plus anciens de Gand. Ils ont été creusés en 1828 pour absorber l'afflux massif de bateaux empruntant le canal maritime Gand-Terneuzen, qui venait d'ouvrir à l'époque. L'essor des filatures de coton a marqué le début de l'âge d'or pour le port gantois. Dès 1880, les bassins devenaient trop petits, et le Handelsdok a été agrandi avec l'aménagement du Houtdok. Sur les murs de quai, on trouve encore çà et là des bornes d'amarrage, où les bateaux accrochaient leurs amarres.

5 Construite par et pour Cockerill

La grue laquée de noir que vous voyez juste après l'entrepôt n'était déjà plus actionnée à la main, mais à la vapeur. Construite en 1906 par Cockerill à Seraing, elle a été mise en service sur le chantier naval de l'entreprise, à Hoboken, où elle était utilisée pour transporter des plaques métalliques servant à la construction de bateaux. La grue est stationnée sur l'ancienne voie ferrée où circulaient autrefois les wagons de marchandises.

LE SAVIEZ-VOUS Ceinture ferroviaire autour de Gand

Le centre densément bâti de Gand empêchait la construction de lignes ferroviaires directes d'une gare à l'autre. D'où l'idée d'une ceinture ferroviaire contournant le centre, dont l'aménagement a débuté au cours du XIXe siècle. La ceinture ferroviaire Est partait de la gare actuelle Gent-Dampoort, bifurquait en direction de Muide et traversait le canal de jonction pour rejoindre la gare Gent-Rabot, près de la Gasmeterlaan. Différentes voies bifurquaient vers les docks.

▲ L'ancienne voie de la ceinture ferroviaire est toujours visible sur les quais. Photo Martin Corlazoli, 2023

Continuez à marcher le long de la promenade jusqu'aux chariots de transport, qui rappellent également le passé portuaire.

6 Clôture ornementale

Au pied de la nouvelle tour d'habitation se trouvent deux blocs d'appartements. Concernant leur taille et leur typologie, le bureau d'architectes « 360 Architecten » s'est inspiré de l'entrepôt d'origine. Tout comme l'entrepôt, le complexe nouvellement bâti est délimité par la clôture ornementale d'origine, datant des années 1920.

À droite de la grue portuaire, des tambours d'enroulement d'anciennes grues et des chaînes mises au rebut de plateformes de forage ont été dispersés pour décourager le stationnement sauvage. Du côté de l'eau ont été étalés des grappins de grues rouges de la société gantoise Konstruktiewerkhuizen Eeckhout.



▲ Vue de la nouvelle tour d'habitation et des nouveaux blocs d'appartements, avec au loin le Handelsdokcenter dont ils sont inspirés. Photo Martin Corlazoli, 2023

7 Titan Anversoïis

La cerise sur le gâteau sur ce Handelsdokkaai réaménagé est une cabine de grue issue de la collection du Musée de l'Industrie. Elle a été construite il y a près d'un siècle, en 1925, par Le Titan Anversoïis. Cette société de Hoboken, fondée en 1901, exportait des grues dans toute l'Europe. Au milieu du XXe siècle, l'entreprise a été absorbée par Boomsse Metaalwerken, un constructeur dont vous verrez tout à l'heure différentes grues portuaires. Cette grue à portique a quelque chose d'unique, caché sous le capot de son moteur : sa propulsion électrique. Elle symbolise ainsi la foi aveugle des grands pontes de l'industrie portuaire en cette nouvelle technologie que représentait alors l'électricité. Les premières grues électriques sont apparues dans les docks gantois dès 1904.

LE SAVIEZ-VOUS Une ode aux garçons de grue

Si vous deviez traverser le ring intérieur au niveau de cette grue, vous arriveriez dans la Kraankindersstraat (rue des garçons de grue), dont le nom fait référence aux hommes de petite taille qui actionnaient les grues portuaires en marchant sur une roue. Cette rue n'abrite aucune grue, mais on y trouve un autre échantillon de patrimoine industriel : l'ancienne centrale électrique. Aujourd'hui, l'ancienne centrale à vapeur héberge le centre musical interculturel De Centrale.

Passer derrière la grue à travers la porte en direction du petit bâtiment en briques. Il s'agissait d'une maison de pompage qui servait à pomper de l'eau froide du bassin pour alimenter la centrale à vapeur, de l'autre côté de la rue. Poursuivez votre chemin au-delà de la maison de pompage en direction de la grue suivante.

8 Du charbon pour la centrale

Au Dok-Zuid, les bateaux et les trains déchargeaient du charbon pour alimenter les turbines de la centrale électrique. Celui-ci était amené jusqu'à la centrale par une bande transporteuse qui partait du quai et enjambait la rue. Dans la partie supérieure du mur latéral du bâtiment, derrière les silos, on peut encore voir le trou rebouché par lequel entrait le charbon.



LE SAVIEZ-VOUS Zwart Marietje

Lorsqu'un nouvel arrivage de charbon était déchargé ici, c'était comme si un festin venait d'être servi. Comme tous les habitants du quartier, Zwart Marietje (« Marie Noire ») se précipitait dans la rue avec son balai afin de récupérer les débris de charbon. La vente de l'or noir était son unique source de revenus et cette tâche salissante explique son surnom.

Une grue portuaire s'imposait également dans ce décor poussiéreux. Cette grue Stork a été construite en 1928 pour le port d'Anvers par les Ateliers métallurgiques de Nivelles. Les moteurs électriques ont été fabriqués par l'ACEC. Après un passage par le Maritiem Museum Rotterdam, qui en a pris soin durant les années 80, cette grue portuaire du constructeur néerlandais Stork est arrivée sur les docks gantois au cours de l'été 2018.

Passer sous la grue en direction du Dampoort. Vous traversez un terrain en friche sur lequel la haute école d'Artevelde prévoit de construire un nouveau campus.

9 Zwaaiikom - Dampoort

Vous arrivez à l'extrémité de l'ancien port gantois, le Zwaaiikom ou bassin de giration. Les bateaux qui voulaient quitter le Handelsdok pouvaient ici faire demi-tour et prendre le large. Quant aux bateaux fluviaux, ils pouvaient poursuivre leur chemin en direction du centre-ville via le Zwaaiikom et Portus Gand.



▲ Vue du Zwaaiikom au niveau de la gare de Gent-Dampoort. En arrière-plan, on peut voir la gare de marchandises Gent-Oost, près de l'actuelle gare de Dampoort. Collection Archives de la Ville de Gand

Traversez le pont Dampoortbrug et tournez tout de suite à gauche sur le Kleindokkaai. Avancez jusqu'aux mâts verts, vestiges d'anciennes installations de déchargement.

10 Kleindokkaai

Le bâtiment avec une façade en briques situé en face de ces mâts est l'un des entrepôts ayant subsisté sur le Kleindokkaai. C'est ici que la famille Dutry-Colson entreposait son sucre, ce qui explique la massive structure portante en béton découpant la façade.



▲ Les poutres en béton dans la façade de l'entrepôt Dutry-Colson sont toujours visibles aujourd'hui. Photo Martin Corlazoli, 2023.

▼ Vue des chaufferies avec les cheminées, le parc à charbon doté de bunkers à charbon, la grue à grappin et les bandes transportuses de la centrale électrique communale de Ham. Photo l'Industrie Mondiale Photo & Film, 1961. Collection du Musée de l'Industrie

Suivez le Kleindokkaai jusqu'à la grue verte.

11 Made in Belgium

La grue Sobemai provient de l'entreprise portuaire Eurosports à Gand. Cette grue a également quelque chose de particulier puisqu'il s'agit d'une grue hydraulique équilibrée sur chenilles. Ce modèle était donc pratique pour les sites dépourvus de voies ferrées. Il a été développé en 1988 par Sobemai, une entreprise de Maldegem spécialisée dans les grues équilibrées. En montant sur la plateforme, vous pouvez observer le port à travers le regard des grutiers d'antan.



▲ Sur le Kleindokkaai, la grue Sobemai domine le Handelsdok. Photo Martin Corlazoli, 2023

Au pied de la grue se trouve une plaque tournante qui permettait aux wagonnets de marchandises de prendre le virage étroit. Les deux piliers qui sortent de l'eau supporteront prochainement le pont Matadibrug. Comme les nouveaux ponts et quais, son nom fait référence à un lieu qui avait un lien économique avec le port de Gand. En effet, Matadi était une ville portuaire du Congo. À droite se trouve l'ancien terrain du ferrailleur De Keukeleire. En attendant son réaménagement en parc, ce site sert temporairement de skate park. Une fois redescendu(e), vous pouvez voir un moteur de bateau de Bohn & Kähler, un constructeur de Kiel, ville portuaire allemande.

Continuez jusqu'au Schipperskaai, une promenade réservée aux piétons et aux cyclistes où se développe un nouveau quartier.

12 Trois grues portuaires alignées

Vous aurez tout de suite remarqué les trois grues portuaires. Les deux premières, de couleur bleue, ont été construites par la société allemande Peiner, entre 1966 et 1974. Pendant près d'un demi-siècle, elles ont ramassé du sable et du gravier pour la société Kesteleyn sur le Zuiddok. Après leur déclassement, ces colosses de 44 mètres de haut ont été installés sur le Schipperskaai. Quant à la grue verte, elle constitue le seul vestige de la centrale à béton Inter-Beton, mais nous en reparlerons.

13 Ancienne centrale à béton

La grue portuaire verte marque l'emplacement de l'ancienne centrale à béton d'Inter-Beton. Après la Première Guerre mondiale, l'industrie du ciment et du béton a connu un formidable essor et le Handelsdok n'a pas échappé à cette nouvelle évolution. Au début des années 1960, les sociétés Gent-Beton et Ciments d'Obourg ont toutes deux construit une centrale à béton. Après quelques années, elles ont fusionné pour former Inter-Beton.

L'influence du modernisme de l'entre-deux-guerres était encore clairement perceptible dans l'architecture des silos, des passerelles flottantes et des escaliers en colimaçon jouxtant la grue portuaire jaune, laquelle se mariait harmonieusement à l'ensemble bicolor. Tout cela fait désormais partie du passé. En 2009, Inter-Beton a été transférée vers un nouveau site sur l'Alphonse Sifferlaan, et la centrale à béton proprement dite a été démolie en 2021 pour céder la place à un parc de quartier. La grue portuaire jaune a été repeinte en vert, en référence à l'ancienne couleur des grues communales gantoises.

▲ Graffiti sur les murs de l'usine d'Inter-Beton, entre-temps démolie. Photo Storm Calle, 2010

LE SAVIEZ-VOUS Qui veut aller à Verapaz ?

Le chemin pour piétons et cyclistes menant au Houtdok est temporairement inaccessible en raison de l'aménagement du pont Verapazbrug. À compter de 2024, le trafic sur le ring gantois sera orienté vers le Dampoort via ce pont et l'Afrikalaan. Le Dok-Noord, la Stapelplein et le Dok-Zuid deviendront ainsi des zones à faible circulation. Le nom Verapazbrug fait référence à une ancienne colonie belge au Guatemala. À partir de 1841, les Gantois qui vivaient dans la pauvreté dans des courées étincelées à partir pour Verapaz avec la promesse d'une vie meilleure. La colonie belge n'a finalement jamais vu le jour. Pourtant, cette histoire a continué de circuler parmi les habitants du quartier Muide. Jusqu'au milieu du XXe siècle, les marins qui quittaient le port chantaient « Qui veut aller à Verapaz ? »

Revenez sur vos pas et traversez le pont Bataviabrug. Celui-ci comprend une partie mobile afin de permettre le passage des bateaux sous le pont. Tournez à droite et suivez l'eau jusqu'à l'entrée de l'ancienne usine de machines ACEC. Traversez la rue et entrez dans le bâtiment ACEC.

14 La première grue portuaire du Handelsdok

Dok Noord est un nouveau quartier situé au beau milieu des ateliers historiques de l'ACEC (Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi), l'ancienne usine de Carels. Ce constructeur de machines à vapeur, de locomotives, de moteurs diesel et de turbines à gaz s'est implanté ici vers le milieu du XIXe siècle. Pour déplacer les composants extrêmement lourds, Carels a été le premier, en 1857, à construire une grue portuaire au Handelsdok. Cette grue en fer pouvait hisser des charges allant jusqu'à 15 tonnes. Mais il fallait aussi des grues robustes au sein des murs de l'usine. L'une d'elles a été conservée, à l'arrière de l'ancienne fonderie, qui abrite aujourd'hui le magasin de décoration intérieure de Directeurswoning. On y trouve un pont roulant reposant sur une structure en fer.



▲ À l'arrière du magasin de décoration intérieure de Directeurswoning, un ancien pont roulant a été conservé. Photo Martin Corlazoli, 2022

Continuez tout droit et passez le magasin d'intérieur 'De Directeurswoning'. Passez à droite sous le pont roulant sous la construction en fer du pont roulant et suivez le chemin entre les arbres vers le Muidelaan. Marchez jusqu'au passage pour piétons au niveau de la station-service Q8, située de l'autre côté de la chaussée, et traversez la Muidelaan. Dirigez-vous vers la droite et empruntez ensuite la rue Dok-Noord sur votre gauche.