

**L'industrialisation peut-elle générer l'urbanisation ? C'est l'une des questions que pose la nouvelle exposition de La Fonderie : "Molenbeek, récits de ville".**

Bruxelles, longtemps principale ville industrielle du pays en termes d'emplois, a attiré l'attention de nombreux chercheurs. Dans ce contexte, quelle est la place d'une commune comme Molenbeek, parfois surnommée – du moins pour l'une de ses parties – le "Petit Manchester belge" ? Quelle ampleur, quels visages, pour cette industrialisation ? Quelles conséquences, surtout, sur le territoire, sur la population, sur l'activité économique ?

Les réponses ne vont pas de soi lorsque l'on sait qu'en 1880 encore, les terres agricoles représentent près de 50% du territoire de la commune...

### Molenbeek avant 1830 : des fabriques dans les faubourgs

Le régime français est extrêmement propice à l'industrie "belge", en particulier à Bruxelles et dans ses environs.

L'industrie bruxelloise, traditionnellement implantée dans la vallée de la Senne, essentiellement à l'intérieur de la seconde enceinte, commence à se développer au-delà de cette limite. Les faubourgs connaissent peu à peu des implantations d'entreprises, suivies du percement de nouvelles rues. Les communes qui bénéficient le plus de ces dévelop-

pements sont Anderlecht et son hameau de Cureghem d'une part, Molenbeek de l'autre, mais aussi Laeken et Schaerbeek.

À Molenbeek, l'industrialisation et l'urbanisation nouvelles démarrent en dehors du noyau villageois ancien, d'abord timidement puis plus vigoureusement dans les quartiers proches des anciennes portes, détruites quelques années plus tôt. En 1829, la commune compte une cinquantaine d'entreprises. L'industrie y est beaucoup plus diversifiée qu'à Cureghem où le textile domine largement. Molenbeek accueille notamment une fabrique de colle, une savonnerie, une fabrique d'amidon, mais aussi trois brasseries, quatre tanneries, deux faïenceries, ainsi que plusieurs ateliers de carrossiers. Seules quelques petites fabriques témoignent de la présence, encore très embryonnaire, de la métallurgie.

### Un canal, des usines...

L'indépendance de la Belgique et le choix de Bruxelles comme capitale donnent à la région un essor considérable. Jouissant d'une situation centrale, ville la plus peuplée du nouveau pays, Bruxelles voit se multiplier ses fonctions de capitale : siège des pouvoirs exécutif, législatif et judiciaire, centre financier et intellectuel.

Cependant, le principal atout économique de la ville sera de se trouver au centre du réseau de communications dont se dote le nouvel État. Le fond de la vallée de la Senne, axe industriel traditionnel, est ainsi renforcé par le nouveau canal charbonnier reliant Bruxelles à Charleroi, ouvert à la navigation en 1832. Trois ans plus tard, la gare de l'Allée Verte est inaugurée sur un territoire qui fait alors partie de Molenbeek. Première gare bruxelloise sur le tracé du premier axe de chemin de fer pour voyageurs sur le continent (Malines-Bruxelles), elle sera bientôt rejointe par les stations du Midi (1840) et du Nord (1841). Dès lors, les entreprises se fixent à proximité de ce réseau de transports et, bientôt, en attirent d'autres dans leur sillage.

De plus, la nouvelle voie d'eau apporte à la ville le charbon en provenance des régions houillères du sud. L'arrivée de cette énergie primaire à bas prix provoque l'efflorescence des industries travaillant le métal. Les nouvelles entreprises s'organisent le long du canal, dans le quartier Saint-Martin à Molenbeek en particulier, ainsi qu'à Anderlecht et à Laeken.

**Le Canal de Charleroi**, carte postale, vers 1900 (Coll. Musée communal de Molenbeek-Saint-Jean, fonds Hebbelinc).



\* Cet article est une version résumée de l'article de P. CHARRUADAS, C. A. DUPONT et J. PUISSANT, "La formation de Molenbeek : industrialisation et urbanisation", paru dans *Molenbeek, une commune bruxelloise*, Bruxelles, 2005, p. 13-28 ("Cahiers de La Fonderie", n°33).

Le recensement industriel de 1846 permet de dresser un premier état de l'industrie à Bruxelles-Ville mais aussi à Molenbeek, commune choisie par les autorités statistiques pour tester le questionnaire du recensement. Une comparaison entre les deux entités démontre de manière éclatante la supériorité de Bruxelles, qui compte alors dix fois plus d'emplois manufacturiers que son faubourg occidental. À Molenbeek, on voit se développer de nouvelles activités, comme la transformation des métaux ou celle, mécanique, du bois, bien représentée. Il faut surtout noter l'apparition d'une industrie plus lourde, par les matériaux mis en œuvre et les produits qui en sont issus, qui se concentre le long du canal. Il s'agit du secteur de la construction mécanique, lié aux développements des nouvelles infrastructures comme le chemin de fer et à l'utilisation de plus en plus massive de la vapeur dans toutes les industries.

De fait, la fabrication de machines à vapeur et d'équipements connaît un développement remarquable. 10 fabricants molenbeekois en ont construit 72 entre 1830 et 1850, soit 30% des machines fabriquées en Brabant et 47% de celles qui proviennent de Bruxelles. C'est peu, sans doute, par rapport aux 2.000 machines produites en Belgique à cette époque. Les deux plus importants constructeurs molenbeekois sont Pauwels d'une part, Cail et Halot de l'autre. Installées à la limite du faubourg, dans le quartier Ransfort, sur de vastes terrains encore agricoles, ces entreprises deviendront énormes et n'auront d'ailleurs aucun équivalent à Bruxelles ou dans son agglomération. Elles jouent ainsi, de par leur taille et l'importance de leur main-d'œuvre, un rôle majeur dans l'extension de l'urbanisation de Molenbeek.



L'usine Cail, Halot et Compagnie, vers 1850, extrait de *La Belgique industrielle* (Coll. La Fonderie).

Cependant, la vie industrielle est syncopée. La Compagnie des Bronzes qui subsiste plus d'un siècle à Molenbeek est une exception. De grands établissements, comme Pauwels (disparu en 1867) ou Cail et Halot (en 1900), arrêtent leurs activités. Ces arbres vigoureux, vénérables mais fragiles, ne doivent pas cacher la forêt des nombreuses entreprises qui se créent, disparaissent ou restent modestes mais prospères.

### Made in Molenbeek

Le recensement industriel de 1896 donne un nouvel aperçu des développements de l'industrie dans les communes bruxelloises. À Molenbeek, 2.218 entreprises industrielles emploient 10.960 personnes dont 9.624 salariés. Comme à Bruxelles-Ville, qui reste toujours de loin la principale commune industrielle de l'agglomération, la majorité des entreprises est constituée de petites unités, pour la plupart des ateliers à domicile, en particulier dans la confection de vêtements et d'accessoires de mode.

L'activité industrielle se répartit dans les secteurs suivants : travail du bois, peaux et cuirs, métaux, bâtiment mais aussi chimie, alimentation, textile, tabac, papier et livre, industrie d'art et de précision, canaux et transports. Au total, la commune représente,

dans l'ensemble de la province, 5% des entreprises, 7% des ouvriers et 8% de la puissance-vapeur installée. On voit donc que son caractère industriel s'est nettement affirmé, tant en nombre d'ouvriers par entreprise qu'en équipement énergétique.

Pour la transformation des métaux, il importe de s'installer à proximité du canal, pour l'approvisionnement en énergie (charbon) et en matières premières. Visseries, poêleries et autres fonderies se concentrent donc dans les communes de Bruxelles et Laeken (qui totalisent 31% des entreprises dans ce secteur en 1896), de Molenbeek (25%) et d'Anderlecht (14%). À Molenbeek, on peut citer la célèbre fabrique de poêles Nestor Martin, qui implante dès 1868 sa première usine bruxelloise rue Ulens.

À l'époque, ce quartier n'abrite encore que quelques entreprises mais il connaîtra un développement fulgurant, grâce surtout à l'ouverture, en 1907, de Tour et Taxis. Le quartier acquiert bientôt le qualificatif de maritime. Les usines de transformation s'y multiplient. Leurs matières premières transitent par le complexe, où elles sont taxées et dé-

douanées. Ceci explique la présence importante, dans cette zone bien précise de la ville (et de Molenbeek), d'entreprises de transformation de tabac, et de nombreux importateurs de vins, de spiritueux, de cafés, d'épices et d'autres produits coloniaux. Le quartier maritime est appelé à devenir ainsi l'un des principaux pôles de développement de la commune au XX<sup>e</sup> siècle.

Dans l'est de la commune, l'industrie peut donc clairement être considérée comme un moteur de l'urbanisation. En effet, la plupart des entreprises s'établissent à front de rue, en utilisant les intérieurs d'îlots pour déployer leurs unités de production. Elles déterminent donc l'organisation et l'utilisation de l'espace mais ne le bouleversent pas. Elles conditionnent les circulations des gens et des marchandises. On observe, le long des axes de communication, la multiplication des commerces de détail : cafés, boulangeries, épicerie... qui tentent d'attirer le chaland et de "fidéliser" une clientèle ouvrière. L'habitat ouvrier est relégué dans les rues adjacentes, en particulier dans les nombreuses impasses dépourvues d'air et de lumière, sous-équipées d'installations sanitaires. Elles accueillent surtout les nouveaux arrivants, les ouvriers peu qualifiés, tandis que de nombreux ouvriers qualifiés habitent toujours le centre-ville. L'ouverture de grands axes ou de places publiques encourage la diversification sociale de la population. Le démantèlement des grandes entreprises permet d'ouvrir de nouvelles voiries. La diversité est totale, qui mêle entreprises industrielles, commerces, habitat sordide, maisons de rue abritant des ateliers domestiques, maisons "de maître" plus prestigieuses pour la bourgeoisie.

La population de Molenbeek

Année	Habitants	Commentaire
1709	690	
1800	1.380	L'industrialisation débute
1831	4.092	
1846	12.065	L'industrialisation s'intensifie
1866	24.333	L'industrialisation s'accélère
1900	58.445	
1910	72.285	Maximum atteint en raison du développement industriel

### Toujours plus à l'ouest

Un rapide coup d'œil sur une carte actuelle de la commune montre toujours une différence marquée entre les deux parties de Molenbeek, dont l'ouest apparaît comme nettement plus vert, plus résidentiel, au maillage des rues beaucoup moins dense. C'est là que se trouvent les exploitations agricoles. Les autres activités économiques ne s'y implanteront que tardivement, et de manière beaucoup moins dense qu'à l'est de la commune.

En réalité, l'urbanisation est limitée par le chemin de fer de l'Ouest et par la gare du même nom (mise en service en 1872). Cette gare de formation va relier par l'ouest les stations du Nord et du Midi, mettant ainsi un terme à la liaison ferroviaire des boulevards. L'intérêt de la gare est bien sûr de faciliter l'approvisionnement des entreprises et l'expédition des produits qu'elles génèrent. Elle permet aussi à la main-d'œuvre de se rendre plus facilement sur son lieu de travail. Même si de nombreux ouvriers s'installent à proximité de l'entreprise qui les emploie, comme en témoignent les nombreuses cités qui fleurissent dans ces quartiers.

À partir de l'extrême fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'urbanisation progresse à la hauteur de la gare, à l'est comme à l'ouest du chemin de fer. Autour de la gare, d'autres entreprises s'implantent bientôt : outre les petits ateliers ou entrepôts peu spécialisés, sans liens directs avec les grandes filières productives, on compte surtout quelques grandes entreprises qui

donnent l'impression d'être isolées au milieu d'un paysage encore très rural. C'est le cas de Delhaize, certainement l'entreprise la plus connue de Molenbeek (VOIR L'ILLUSTRATION DE COUVERTURE).

À l'ouest de la commune, les terrains à bas prix, la proximité du chemin de fer, les possibilités d'extension ont donc joué le rôle de facteurs d'attraction pour quelques grandes entreprises qui ont choisi ces espaces pour développer leurs activités. Mais il ne faut pas négliger le rôle de la chaussée de Gand, le long de laquelle se développent, jusqu'à Berchem-Sainte-Agathe, de nombreuses activités commerciales et industrielles. Durant l'Ancien Régime déjà, cet axe avait joué un rôle important dans le développement économique de Molenbeek. Les importants mouvements de main-d'œuvre ont facilité ces évolutions. Comme Delhaize a employé plus de 1.000 personnes, le site et l'habitat se sont développés.

### La fin des usines

Au-delà des années 1930, cependant, l'implantation de nouvelles entreprises à l'origine de l'urbanisation a épuisé ses effets. Les importantes imprimeries Hayez et Guyot par exemple, qui quittent le centre ville, utilisent d'anciennes implantations de l'est de Molenbeek, complétées éventuellement par de nouvelles constructions.

Le Molenbeek du XIX<sup>e</sup> siècle a induit une urbanisation mixte de fabriques, d'ateliers, de commer-

ces, d'habitat modeste mais aussi bourgeois. Après la Seconde Guerre mondiale, c'est la construction résidentielle qui désormais est à l'origine de la formation de la ville nouvelle.

La crise économique, urbaine et financière des années '70 provoque la multiplication d'abandons de bâtiments qui se dégradent. De nombreuses friches apparaissent, comme celle de la brasserie Vandenheuvel qui marque tristement le paysage du côté de la gare de l'Ouest. Cette évolution évoque, pour l'observateur extérieur, les ravages d'une véritable guerre. Cependant, la réutilisation d'anciens bâtiments industriels pour de nouvelles affectations devient courante : la raffinerie Graeffe, rue de Manchester, est ainsi reconvertie aujourd'hui en lieu de spectacle voué à la danse contemporaine (le Plan K). Dans le quartier maritime, les tabacs Gosset ont cédé la place notamment à Télé-Bruxelles. D'anciennes surfaces industrielles sont aussi transformées en logements, qu'il s'agisse ou non de lofts, dont la mode se répand à Molenbeek aussi.

Quelques marques célèbres qui ont fait la gloire de Molenbeek

L'exposition "**Molenbeek, récits de ville**" se tient à La Fonderie, 27 rue Ransfort, à 1080 Bruxelles du 11 février au 15 octobre 2006.

**Heures d'ouverture** : de 10h à 17h du mardi au vendredi et de 14h à 17h les samedis, dimanches et jours fériés.

**Prix d'entrée** : 5€ tarif normal, 4€ pour les seniors, 3€ tarif réduit.

**Visites guidées pour les groupes** (en français et en néerlandais) : forfait de 60€ en plus du prix d'entrée (réductions pour les écoles).

**Infos/réservations** : 02/410.99.50.

La publication *Molenbeek, une commune bruxelloise* est un numéro spécial des Cahiers de La Fonderie. 124 pages présentent la commune et ses différents visages dans des articles inédits et richement illustrés, documentés exceptionnellement par des cartes en couleur. Le cahier est disponible au prix de 15€ au Musée, aux librairies Quartiers Latins et P.U.B. (U.L.B.) ou par envoi postal après versement de 18€ (15€ + 3€ de frais de port) sur le compte : 068-1048190-35 (avec mention Cahier Molenbeek).

Plus d'informations sur le site de La Fonderie : [www.lafonderie.be](http://www.lafonderie.be)

subsistent dans les mémoires : la cassonade Graeffe, les tabacs Ajja, les cigarettes Boule d'Or, Boule Nationale ou Saint-Michel, la gueuze Belle-Vue (molenbeekoise après la Seconde Guerre mondiale), les pâtes l'Épi créées par la minoterie Farcy, les produits Delhaize, ... Les rues et les quais des quartiers où ces marques étaient produites portent des noms qui évoquent de manière explicite le caractère industriel de ceux-ci : rue de Birmingham, rue de Manchester, rue de Liverpool, rue de la Savonnerie, rue des Houilleurs, rue des Ateliers, quai de l'Industrie,

quai de Mariemont, quai des Charbonnages...

La société industrielle a largement façonné le passé mais elle reste bien visible au cœur même de l'actualité de la commune.

**Christine Dupont,**  
Conservatrice à La Fonderie

**Animation au Plan K,** ancienne Raffinerie Graeffe (Administration communale de Molenbeek-Saint-Jean, photo : Emmanuel Francq, 2005).

