

BRUXELLES PATRIMOINES

N°015-016

NUMERO SPECIAL - SEPTEMBRE 2015

Journées du Patrimoine

Région de Bruxelles-Capitale

DOSSIER ATELIERS, USINES ET BUREAUX

PLUS

Expérience photographique internationale
des Monuments



UNE PUBLICATION DE BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

L'INDUSTRIE BRUXELLOISE : DEUX SIÈCLES ET DEMI D'ÉVOLUTION

CHRISTIAN VANDERMOTTEN

PROFESSEUR ÉMÉRITE DE L'UNIVERSITÉ
LIBRE DE BRUXELLES

MEMBRE DE LA CLASSE DES LETTRES DE
L'ACADÉMIE ROYALE DE BELGIQUE



La fabrique de produits chimique des frères Vander Elst située chaussée de Waterloo à Saint-Gilles.
Détail extrait de GÉRUZET, J., *Bruxelles industrielle*, 1854 (© KBR).

L'INDUSTRIALISATION DE LA RÉGION BRUXELLOISE S'EST APPUYÉE D'EMBLÉE

SUR SA FONCTION DE CAPITALE. L'auteur nous emmène, du début du XIX^e siècle à la fin du XX^e siècle, à travers un phénomène qui a marqué durablement le paysage régional. En effet, dans les années 1960, l'actuelle Région de Bruxelles-Capitale était la plus importante agglomération industrielle du pays. Aujourd'hui, pour l'essentiel, la désindustrialisation s'est achevée, laissant derrière elle un riche patrimoine dont la réaffectation et la conservation se nourrissent de la signification et de la valeur historique.

Sous l'Ancien Régime, l'activité proto-industrielle était importante à Bruxelles. Elle rendait compte de la taille du marché urbain, avec en outre une importante spécialisation dans les activités de luxe, liée à la présence de la Cour. Si les débuts de la Révolution industrielle vont plutôt privilégier la croissance sur l'axe charbonnier wallon, l'industrie bruxelloise va bien vite connaître une dynamique remarquable après l'indépendance du pays, entraînée par sa localisation au centre du marché national, la concentration dans la capitale de la clientèle bourgeoise et une position centrale, dans la plus grande ville du pays, sans spécialisation industrielle écrasante, permettant aisément le large recrutement d'une main-d'œuvre qualifiée et diversifiée. Bruxelles va ainsi devenir, au début du XX^e siècle, la première région industrielle de la Belgique. Mais la chute sera brutale, à partir du tournant des années 1960 et 1970, avec une explosion des fonctions tertiaires et de l'internationalisation, qui se surajoute à la désindustrialisation générale de l'économie belge. Les fonctions industrielles sont aujourd'hui devenues résiduelles dans la capitale. Elles laissent derrière elles un riche patrimoine industriel, dont il importe de s'interroger sur la pertinence sociale des formes

que doit prendre sa conservation et sa réutilisation dans le cadre des mutations sociales et urbanistiques de la Région.

L'INDUSTRIE BRUXELLOISE À L'AUBE DE LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE

Une description du paysage industriel bruxellois avant et durant les premières années de l'indépendance de la Belgique doit distinguer la situation intra-urbaine de celle de la périphérie.

En ville, l'artisanat, qui ne peut pour l'essentiel être véritablement qualifié d'industriel et se pratique largement à domicile, est très important. Il concerne en particulier la filature, le tissage, la tannerie-corroierie, la fabrication de papiers peints, l'industrie du bois et du meuble. Il occupe une population importante dans le quartier des Marolles, où il était implanté, dès le Moyen Âge, en dehors de la première enceinte. Cet artisanat va donner progressivement naissance à de véritables établissements industriels. En outre, ces activités génèrent aussi d'autres fabrications comme la savonnerie ou la production de produits chimiques. Une part non négligeable de cette

activité artisanale concerne des productions de luxe, parmi lesquelles la dentellerie, la soierie, la carrosserie, l'imprimerie, la fabrication de pianos, etc., dont l'essor à Bruxelles a été favorisé jusqu'à la fin du XVIII^e siècle par la présence de la Cour puis, pour l'imprimerie, par la contrefaçon, jusque 1852, d'ouvrages français. Ce type de productions est plutôt concentré pour sa part entre la Grand-Place, le *Treurenberg* et le quartier de la Cour, à l'intérieur donc du tracé de la première enceinte, tout comme le commerce des produits de luxe privilégie l'axe de l'ancienne voie est-ouest et celui qui relie la Grand-Place à la *Steenpoort* (fig. 1).

À côté de ces activités artisanales, on trouve en ville des industries directement liées à la satisfaction des besoins urbains, principalement implantées dans le bas de la ville : de nombreuses brasseries et distilleries – dans le fond de la vallée et plus souvent encore en bordure immédiate de la Senne, dont elles puisaient l'eau –, des moulins, à eau, mais aussi à vent sur les vestiges de l'enceinte, des teintureries – également grandes consommatrices d'eau –, une fabrication de bouteilles, etc. S'y ajoutaient des activités plus commerciales qu'à proprement par-



◀ Fig. 1

Carte de la localisation du commerce de luxe en 1761. *Source* : T. Debroux, projet ARC «Les élites dans la ville», ULB. Fond de carte : *Plan topographique de la ville de Bruxelles et ses environs de Dupuis, 1777*. Localisation des établissements d'après *Le guide fidèle contenant la description de la ville de Bruxelles, Bruxelles, 1761*.

LÉGENDES

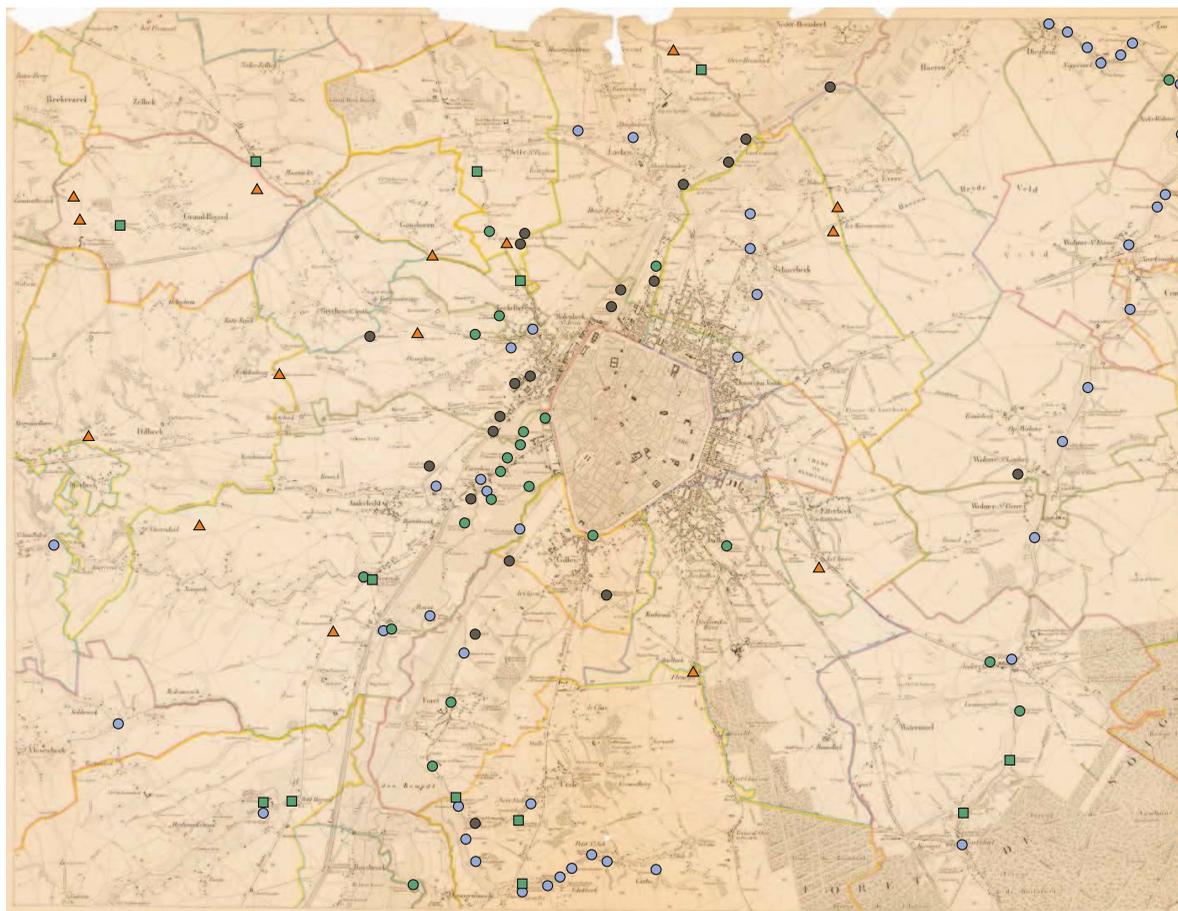
- Parfumeurs, perruquiers et friseurs
- Marchands d'étoffes et de bas de soie
- Marchands en quincaillerie et modes
- Orfèvres et joailliers

▼ Fig. 2

Les établissements industriels autour de Bruxelles identifiés sur la carte de Vandermaelen (1846-1854) et sur celles du Dépôt de la Guerre (1865-1878). Il s'agit ici d'établissements industriels implantés en dehors du tissu urbain continu.

LÉGENDES

- ▲ Moulins à vent
- Moulins à eau (y compris les activités industrielles associées, papeteries, moulins à écorce, etc...)
- Usines des industries textiles, du cuir et alimentaires, papeterie
- Brasseries et distilleries
- Industries chimiques, métallurgiques, des minéraux non métalliques



ler industrielles, mais aussi des activités de production, en bordure des bassins terminant le canal.

À côté de cette industrie purement urbaine, nettement majoritaire par le volume de l'emploi, une activité industrielle prend place en dehors de la ville (fig. 2 et 3).

D'une part, les premiers moments de la Révolution industrielle sont caractérisés par l'essor d'une industrie textile mécanique et d'une industrie chimique, qui lui est pour une large part associée, souvent dans les prairies alluviales de la Senne. Ils annoncent les développements industriels dans l'axe du canal et à proximité du chemin de fer. Ces implantations de l'industrie textile dans la vallée de la Senne, surtout développées à Cureghem, vers Aa et dans le bas de Forest, ont été favorisées par l'utilisation des prairies humides en amont de la ville comme zones d'étendage, par les indiennes et les blanchisseries. On en trouvait d'ailleurs encore dans les années qui suivent l'indépendance de la Belgique à l'intérieur des limites des boulevards, dans les environs de la rue de Terre-Neuve et de la gare des Bogards. Les mêmes environnements attireraient aussi les teintureries. L'articulation entre cette nouvelle industrie dans l'axe de la vallée et du canal, prolongé en 1832 vers Charleroi, et l'essor de l'industrie proprement urbaine se concrétise le mieux dans le développement autour de 1830 du premier faubourg ouvrier, dans le bas de Molenbeek-Saint-Jean, à partir de la chaussée de Gand, mais aussi de la chaussée d'Anvers. C'est dans ces quartiers que l'on observe, outre le textile, l'essor précoce de l'industrie mécanique (fig. 4), de la chimie, de la fonderie, etc. (fig. 5, 6 et 7).

D'autre part, une industrie s'appuyant sur l'énergie des nombreux

moulins jalonne de longue date les affluents de la Senne et les biefs situés en aval de leurs étangs, surtout sur la rive droite, où les profils des cours d'eau descendant le rebord du plateau brabançon sont plus pentus (Ukkelbeek, Geleytsbeek, Maelbeek, Woluwe). Ils fournissaient l'énergie à des meuneries, des mou-

lins à tan, des papeteries, etc. Des brasseries utilisaient aussi ces eaux, ainsi que des industries textiles, en particulier à Neerstalle. Quelques industries occupaient encore d'anciennes abbayes, vendues comme biens nationaux après la Révolution française (Rouge-Cloître, abbaye de la Cambre, abbaye de Forest).

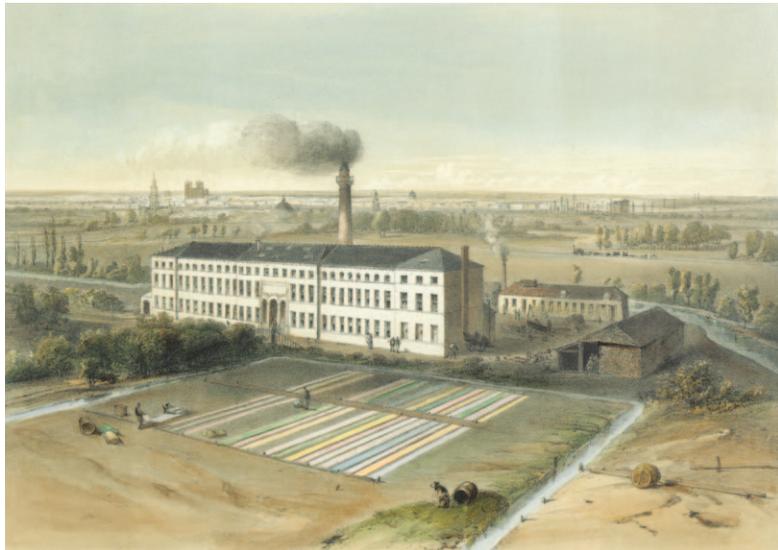


Fig. 3 Industrie textile (fabrique de MM. Seny et Leclercq) et chemin de fer à Cureghem, dans la plaine alluviale de la Senne. Extrait de GÉRUZET, J., *Bruxelles industrielle*, 1854 (© KBR).



Fig. 4 Industrie des constructions ferroviaires à Molenbeek-Saint-Jean (atelier de F. Pauwels). Une fabrique de constructions mécaniques lourdes s'était aussi implantée dans le quartier des Marolles, rue du Renard. Elle n'a pas pu subsister dans ce site inadéquat, sur le versant et en plein tissu urbain, sans donc aucune possibilité de raccordement ferroviaire. Extrait de GÉRUZET, J., *Bruxelles industrielle*, 1854 (© KBR).

Certaines de ces activités se moderniseront par la suite et subsisteront jusqu'au milieu du XX^e siècle. Enfin, d'autres activités péri-urbaines se sont développées en liaison avec les besoins en matériaux de construction de la ville : carrières de sable et de grès, surtout en rive droite de la Senne et le long de ses affluents, entaillant le rebord occidental du plateau brabançon, briqueteries, fours à chaux (fig. 8).

Au total, sans compter le travail à domicile, le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, fournissait, en 1846, 20.500 emplois industriels, soit 5 % du total national, un pourcentage du même ordre de grandeur que sa part dans la population du pays (fig. 9). Plus de la moitié de l'emploi manufacturier bruxellois relevait alors de l'industrie textile et alimentaire, donc tournée vers la satisfaction des besoins de consommation courante, sans que ces secteurs n'y soient particulièrement spécifiques. Mais dès cette époque, les secteurs les plus spécifiques, même s'ils ne fournissaient que quelques milliers d'emplois, rendaient compte des fonctions de commandement intellectuel (l'imprimerie-édition), mais aussi de l'innovation technologique dans la capitale (la mécanique fine et les appareils de précision, la production de gaz) (fig. 10).

L'ESSOR DE L'INDUSTRIE URBAINE

L'industrie bruxelloise a souffert durant la période hollandaise, après une phase de plein emploi sous l'Empire, durant lequel elle avait été favorisée par l'ouverture du marché européen et le blocus continental; son industrie textile était en particulier frappée par la concurrence anglaise. Les débuts de la Révolution industrielle vont confirmer un déplacement du centre de gravité de l'industrie belge de la Flandre *sensu*



Fig. 5

Brasserie de la Couronne, rue de Stalle, le long du cours de l'Ukkelbeek en 1950. Le bâtiment moderne, d'inspiration Art Déco, a été construit entre les deux guerres, au moment où la brasserie, qui remonte au XVIII^e siècle, a été transformée en société anonyme par son propriétaire, Guillaume Herinckx (1929). La production a cessé en 1965 et le bâtiment fut démoli en 1970 (coll. de l'auteur).

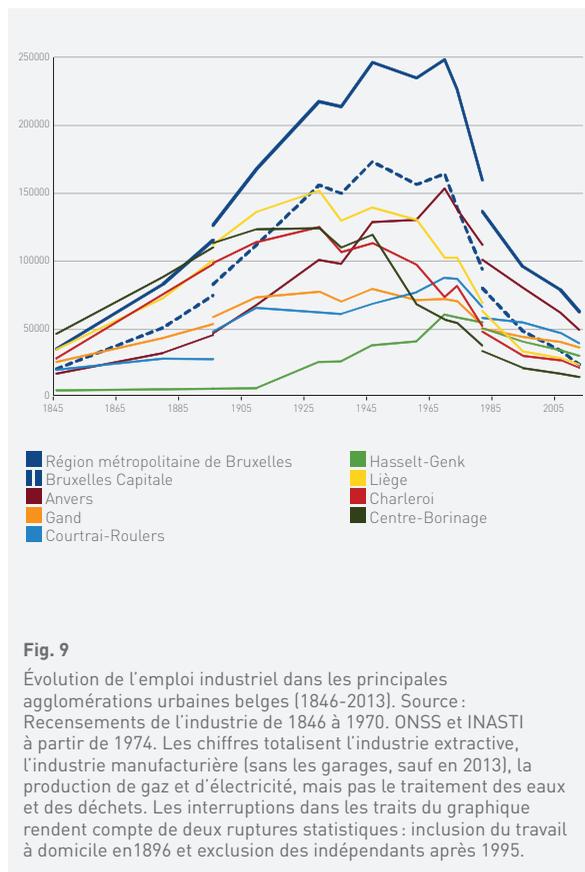
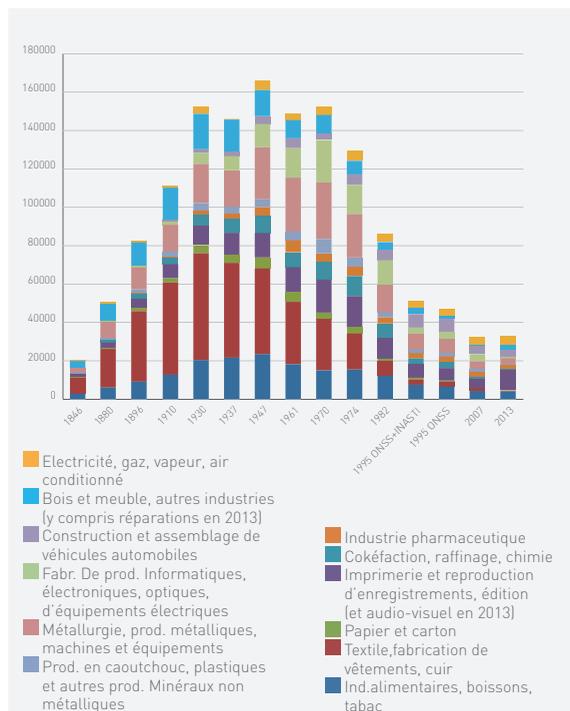
▼ **Fig. 6**

Moulin à Watermael-Boitsfort, chaussée de la Hulpe, au coin de la rue Middelbourg (coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB-SPRB).



▲ **Fig. 7**

Teinturerie Seny au pied de l'étang, sur le site d'un moulin, à la limite entre Auderghem et Watermael-Boitsfort (coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB-SPRB).



Spécificité de la structure industrielle (hors garages)	1846	1880	1896	1910	1930	1937	1947	1961	1970	1974	1982	1995	2007	2013
Industries extractives	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2
Ind. alimentaires, boissons, tabac	1,1	0,9	1,0	1,1	1,3	1,3	1,3	1,1	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,7
Textile, fabrication de vêtements, cuir	1,0	1,2	1,1	1,1	1,2	1,1	1,0	1,0	0,9	0,8	0,6	0,5	0,6	0,3
Bois, objets en liège, vannerie et sparterie	1,4	1,4	1,1	1,1	1,0	0,9	0,8	0,7	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4
Papier et carton	2,9	0,5	1,7	2,1	1,9	1,6	1,8	1,7	0,9	1,1	0,9	0,8	0,6	0,8
Imprimerie et reproduction d'enregistrements	7,8	4,8	4,2	3,7	3,0	3,2	3,0	2,8	3,0	3,5	3,1	2,8	4,2	6,8
Édition (et audiovisuel en 2013)	1,9	1,7	1,7	1,5	1,2	1,3	1,3	1,1	1,2	1,4	1,3	0,8	0,6	0,3
Cokéfaction, raffinage, chimie	0,0	7,9	8,6	5,8	6,3	5,5	5,4	6,0	3,2	4,0	3,0	2,2	1,9	1,2
Industrie pharmaceutique	0,0	3,3	4,9	3,4	1,1	1,3	1,5	1,4	0,6	0,7	0,5	0,3	0,2	0,2
Produits en caoutchouc et en plastique	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,2	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Autres produits minéraux non métalliques	0,1	0,6	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,6	0,4	0,3
Produits métalliques, machines et équipements n.d.a., d'autres matériels de transport	1,4	1,5	1,3	1,2	1,2	1,1	1,2	1,2	1,2	1,0	1,0	0,9	1,0	0,6
Prod. Informatiques, électroniques, optiques, d'équipements électriques	6,7	10,5	2,6	2,7	1,5	2,0	1,9	1,6	1,9	1,3	1,7	0,9	1,6	0,6
Construction et assemblage de véhicules automobiles			1,2	1,7	0,9	1,5	1,5	1,9	0,6	1,0	1,1	1,7	1,2	1,2
Meubles et autres industries (y compris réparations en 2013)	4,6	6,1	3,2	2,4	1,9	1,6	1,3	1,0	1,0	0,8	0,7	0,8	0,5	1,2
Électricité, gaz, vapeur, air conditionné	6,5	4,5	2,9	1,9	1,9	0,3	1,5	1,1	1,6	1,9	1,8	2,5	3,8	2,4
TOTAL BRUXELLES-CAPITALE	1,0													
Industries extractives	0,5	0,5	0,5	0,5	0,1	0,4	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,5	0,4	0,5
Ind. alimentaires, boissons, tabac	1,7	1,2	1,2	0,9	1,0	0,8	0,9	0,8	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8
Textile, fabrication de vêtements, cuir	0,8	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	0,9	0,7	0,5	0,5	0,4	0,3	0,1	0,1
Bois, objets en liège, vannerie et sparterie	1,3	1,2	1,4	1,1	1,1	1,0	1,1	1,0	0,9	0,7	0,5	0,4	0,4	0,4
Papier et carton	9,6	6,8	6,3	6,6	5,5	5,1	4,8	4,5	4,3	4,1	3,2	2,4	1,8	1,2
Imprimerie et reproduction d'enregistrements													1,3	
Édition	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,5	0,6	0,7	1,3	1,5	2,9	2,1
Cokéfaction, raffinage, chimie	2,0	1,1	1,2	1,8	1,8	1,3	1,9	1,2	1,3	1,0	1,1	1,2	0,8	0,7
Industrie pharmaceutique	0,0	2,2	2,7	3,6	1,6	1,5	1,2	0,9	2,2	2,4	3,0	3,2	5,0	5,3
Produits en caoutchouc et en plastique	0,0	0,0	0,2	2,2	1,2	2,1	2,4	2,1	1,5	1,9	2,0	0,7	0,7	0,7
Autres produits minéraux non métalliques	0,8	0,3	0,3	0,5	0,7	0,9	0,7	1,0	1,1	0,9	0,8	0,9	0,7	0,7
Métallurgie	0,5	0,9	0,9	1,1	1,1	1,4	1,5	1,5	1,2	1,4	1,1	0,8	0,7	0,5
Produits métalliques, machines et équipements n.d.a., d'autres matériels de transport	1,1	1,1	1,1	0,9	1,3	1,4	1,4	1,3	1,0	1,0	1,1	0,9	0,9	0,8
Prod. Informatiques, électroniques, optiques, d'équipements électriques	0,0	0,0	0,0	1,8	1,6	1,1	1,1	1,0	1,1	0,9	0,9	1,0	1,5	1,0
Construction et assemblage de véhicules automobiles			0,1	0,7	1,4	0,7	0,7	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	0,5	0,4
Meubles et autres industries (y compris réparations en 2013)	0,6	0,2	0,5	0,5	0,7	0,5	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	1,0	0,7	1,2
Électricité, gaz, vapeur, air conditionné	0	0,3	0,2	0,5	0,9	1,6	0,5	0,8	0,8	0,8	1,0	0,7	0,8	0,6
TOTAL PÉRIPHÉRIE (HAL-VILVORDE ET NIVELLES)	1,0													

Fig. 10
Spécificités sectorielles de l'emploi dans l'industrie bruxelloise et dans celle de la périphérie (Hal-Vilvorde et Nivelles), par comparaison avec la structure industrielle nationale (1846-2013). Sources : Recensements de l'industrie (1846-1970) ; salariés et indépendants (ONSS et INASTI) en 1974, 1982 et 1995 ; salariés seulement en 2007 et 2013 ; sans le travail à domicile en 1846 et 1880. Un chiffre égal à 1 indique que la part du secteur dans l'industrie régionale est similaire à sa part dans l'industrie belge dans son ensemble ; le rouge désigne les spécificités supérieures à 2 et l'orange celles comprises entre 1,3 et 2.

stricto vers l'axe charbonnier wallon, qu'il convient de continuer jusqu'à Verviers et son industrie lainière. Mais cette industrie wallonne était largement dominée par un capitalisme de holdings implantés à Bruxelles avant même l'indépendance du pays. C'est dans la capitale qu'habite la bourgeoisie et que l'on est au cœur du marché et de l'innovation; bien vite, la ville va devenir le centre de l'étoile ferroviaire belge, aux dépens de Malines. Alors que la part des provinces flamandes, hors Brabant, dans l'emploi industriel belge régresse de 69% en 1820 à 44% en 1846, celle du Brabant s'élève pendant la même période de 4% à 11%.

De la sorte, dès que le développement des chemins de fer sera suffisant pour pouvoir s'affranchir des localisations sur les sources d'énergie, du moins pour les industries de transformation, l'industrie bruxelloise s'affirme avec une vigueur accrue. Tout comme pour la croissance de la population, les rythmes d'évolution de l'emploi industriel bruxellois supplantent ceux des autres grandes villes du pays et égalent, puis dépassent, ceux de l'axe charbonnier wallon, sans parler de la Flandre, qui subit alors de plein fouet la crise de son textile traditionnel. Le volume de l'emploi industriel de l'actuelle Région de Bruxelles-Capitale dépasse celui de l'ensemble du Centre et du Borinage et celui de Charleroi avant la Première Guerre mondiale, celui de Liège immédiatement après celle-ci. Si on y ajoute l'industrie périurbaine, cette suprématie était déjà acquise durant la seconde moitié du XIX^e siècle.

Ces développements vigoureux de l'industrie bruxelloise à travers la seconde moitié du XIX^e siècle et jusqu'à la Première Guerre mondiale s'accompagnent d'une modification progressive de sa structure. Certes, le textile, la confection et les productions annexes, activité dominante par le volume de l'emploi, continuent à

croître jusque 1930. Mais l'essor des secteurs innovants est privilégié: outre l'imprimerie-édition, qui rend compte du poids décisif de la capitale, et l'industrie de l'ameublement, qui traduit la richesse de sa clientèle, les secteurs les plus spécifiques sont ceux correspondant à des industries nouvelles, en début

de cycle: pharmacie, instruments de précision, industrie du gaz puis de l'électricité, industrie du caoutchouc, chimie et fabrication de machines.

Jusqu'au troisième quart du XIX^e siècle, la majorité des emplois industriels de l'actuelle Région bruxelloise sont restés concentrés sur le terri-

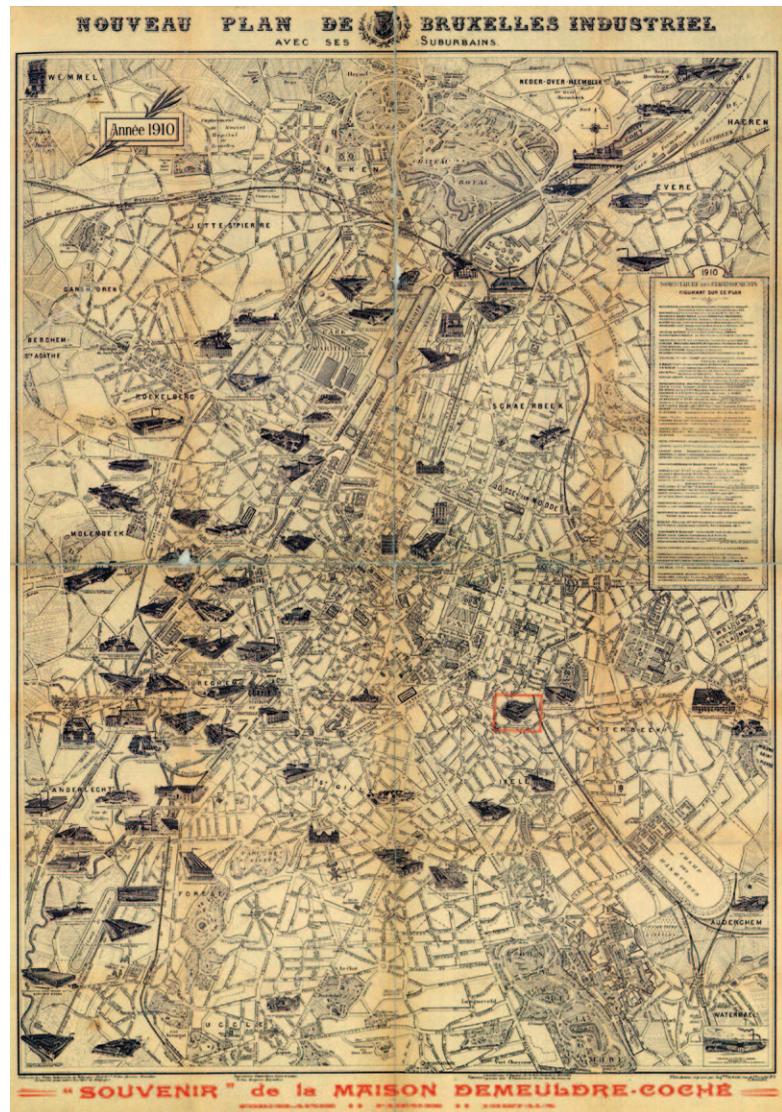


Fig. 11

Carte figurative des entreprises industrielles dans Bruxelles (1910), dessinée par A. Verwest et F. Xhardez. Les vignettes sont gravées par M. Vandroost. Cette carte, produite à l'occasion de l'Exposition de 1910 à l'initiative des industriels bruxellois, illustre à la fois le souci de la qualité architecturale des bâtiments industriels et leur localisation privilégiée dans le bas de la ville et les faubourgs proches (© La Fonderie).

toire du Pentagone historique de la ville. Néanmoins, le développement industriel, et l'essor des quartiers d'habitation ouvriers qui l'accompagne, accélère l'urbanisation dans l'axe du canal: au faubourg industriel de Molenbeek-Saint-Jean, qui sera surnommé le Petit Manchester tant l'imbrication de l'habitat et de l'industrie métallurgique y est dense, s'ajoutent les faubourgs de Cureghem, le bas de Laeken, de Schaerbeek, de Saint-Josse-ten-Noode, de Saint-Gilles et de Forest. De la sorte, au recensement de 1880, le Pentagone occupe déjà moins de la moitié de la population ouvrière de la Région, d'autant que de nombreux établissements industriels en ont été chassés par les travaux de modernisation et de voûtement de la Senne. En 1896, 88 % des emplois manufacturiers de la Région étaient localisés dans les communes de l'axe de la Senne et du canal; la concentration en bordure du canal et des faisceaux ferroviaires concernait en particulier les plus grands établissements. En 1910, l'emploi manufacturier situé sur le territoire de la Ville de Bruxelles (qui n'a pas encore annexé Laeken, Neder-over-Hembeek et Haren) ne représente plus que 17 % du total. Les autres communes de l'axe de la vallée de la Senne, de Forest - Anderlecht à Haren en comptent 54 % et le reste du territoire régional actuel 29 %.

Mais la plupart des industries urbaines qui s'implantaient dans les faubourgs restaient situées au cœur du tissu bâti (fig. 11). Ceci implique une architecture à dominante souvent verticale, nécessitée aussi par les contraintes techniques de la transmission de l'énergie produite par la machine à vapeur à travers un système d'axes et de courroies. Beaucoup de ces usines témoignent d'un réel souci de recherche architecturale: la localisation dans la ville impose des formes de représentation (fig. 12).

Fig. 12

Brasseries Wielemans-Ceuppens. Un exemple d'architecture industrielle recherchée en milieu urbain dense entre les deux guerres, en style Art Déco (A. de Ville de Goyet, 2013 ©SPRB).

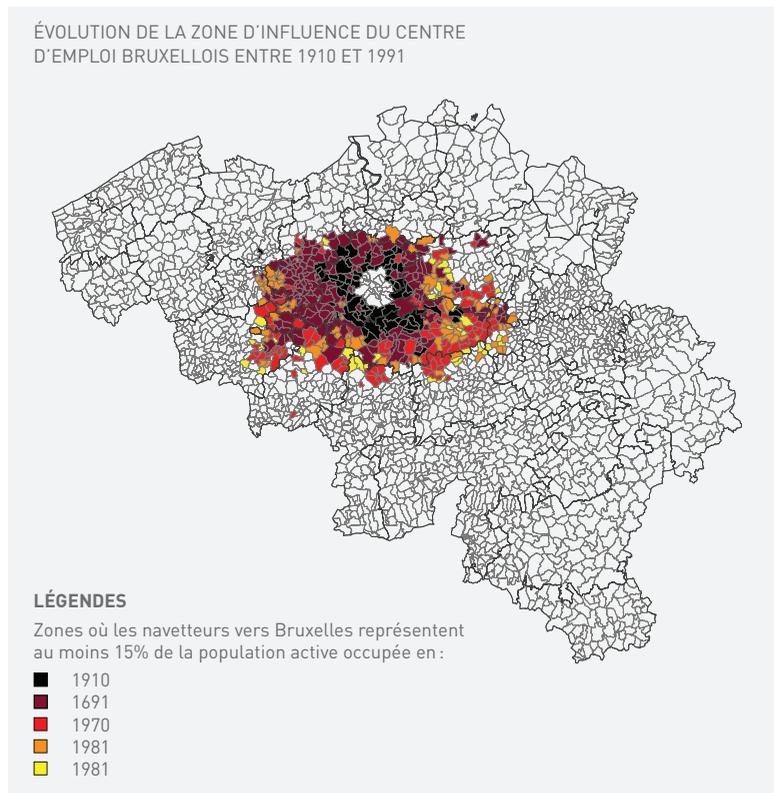


Fig. 13

Extension spatiale de la navette vers Bruxelles (1910-1991) (carte réalisée par l'auteur extraite de LACONTE, P. [dir], *La gare et la ville*. op.cit., p.54).

Toutefois, certaines industries qui avaient besoin d'eau pure – comme la teinturerie et l'indienne – tendaient à s'éloigner de la ville vers l'amont. Par la suite, après la Première Guerre mondiale, avec la maritimisation du canal vers Anvers et le développement du port de Bruxelles, les implantations vont plutôt privilégier la partie septentrionale de l'axe industriel bruxellois, jusque Vilvorde, voire Kapelle-op-den-Bos. Certaines industries n'ont cependant pas opté pour des localisations dans l'axe usinier de la vallée, en particulier celles de produits de luxe, en relation avec la localisation de leur clientèle : ainsi les activités liées à l'automobile vont dans un premier temps privilégier des localisations aux abords de l'axe de l'avenue Louise, au départ de la transformation de l'industrie de la carrosserie, qui avait elle-même migré plus tôt dans ce quartier à partir du haut du Pentagone historique. Mais entre les deux guerres, les mutations technologiques et le passage à la production à la chaîne dans l'industrie automobile vont la faire glisser également vers l'axe industriel : d'Ieteren à Forest, au départ des ateliers de carrosserie d'Ixelles, Citroën à Forest en 1924, Renault à Vilvorde en 1927 (fig. 14).

Le développement de l'industrie urbaine s'est appuyé non seulement sur la présence d'un important marché, mais aussi sur les disponibilités diversifiées de main-d'œuvre, en particulier en professions très qualifiées. Pensons par exemple aux typographes, une élite de la classe ouvrière : jusqu'en 1970, l'imprimerie-édition bruxelloise a toujours occupé entre 35 et 40 % de l'emploi belge dans ce secteur.

Néanmoins, la main-d'œuvre bruxelloise est bientôt devenue insuffisante, malgré la forte croissance de la population. Dès lors, et avec l'objec-

tif d'éviter un développement tentaculaire des villes, considéré comme politiquement dangereux, le gouvernement belge a favorisé, dès 1870, la navette des ouvriers, quotidienne ou hebdomadaire, par chemin de fer, complété, à partir de 1884, par le chemin de fer vicinal. En 1896, 11.000 travailleurs navettent vers Bruxelles et plus de 85 % d'entre eux sont des ouvriers, il est vrai pour 44 % d'entre eux travaillant dans le bâtiment plutôt que dans l'industrie. Cette navette va se développer sans cesse : elle concernera 60.000 personnes en 1930, 137.000 en 1947 et elle est encore ouvrière à concurrence de 53 % à ce moment. Ce n'est qu'au recensement de 1961 que, pour la première fois, le nombre d'employés dépassera celui des ouvriers parmi les navetteurs vers la capitale (fig. 13).

..... L'APOGÉE, SUIVIE DE LA PÉRIPHÉRISATION ET DU DÉCLIN DE L'INDUSTRIE MÉTROPOLITAINE

L'apogée de l'industrie bruxelloise durant les années 1960, dont Émile Bauwin a encore eu l'occasion de cartographier pour l'essentiel le portrait dans sa thèse défendue en 1975, précède un déclin proche et rapide (fig. 14). L'industrie métropolitaine est, en effet, dès lors concurrencée de différents côtés.

À partir des années 1960, les nouvelles implantations fordistes, par exemple dans l'automobile ou l'électro-ménager, favorisées par les lois d'expansion économique, nécessitent de vastes espaces vierges, pour une architecture horizontale et de larges dégagements de parking et d'entrepôt. En période de plein emploi et d'essor du tertiaire, la main-d'œuvre industrielle urbaine se fait rare. Les dernières réserves de main-d'œuvre ouvrière disponible sont à aller chercher dans le monde rural ou dans le

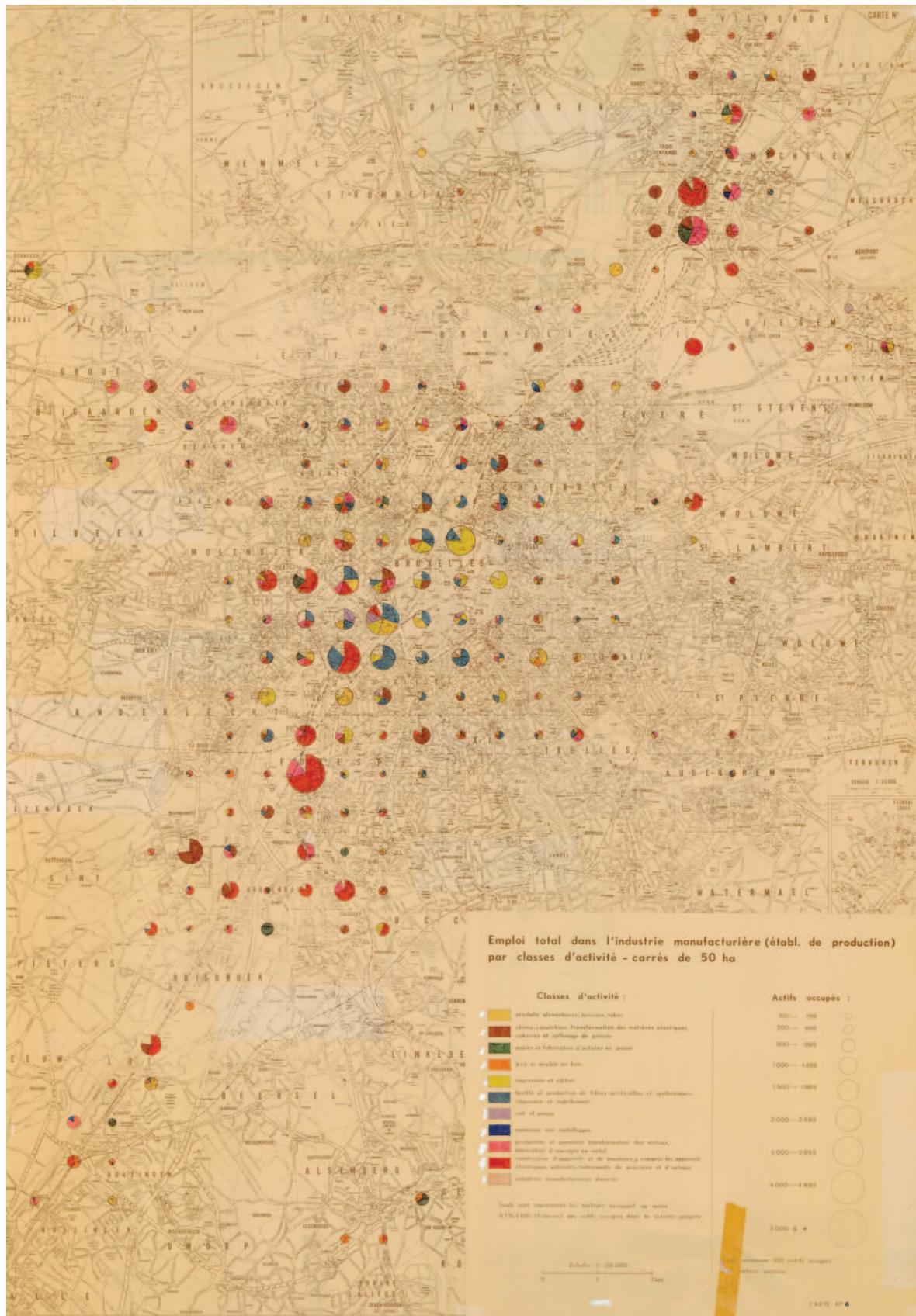
désengagement des charbonnages. Dès lors, les implantations emblématiques du nouveau industriel des années 1960, largement impulsées par les capitaux étrangers, privilégieront des zones périphériques, comme les landes campinoises en bordure du canal Albert. La grande industrie lourde choisira pour sa part les implantations portuaires, comme la pétrochimie anversoise ou la sidérurgie maritime le long du canal de Gand à Terneuzen. Un autre pan du nouveau industriel sera lié au redéploiement du capitalisme flamand endogène de petites et moyennes entreprises, comme dans le Courtrais.

La route remplace le chemin de fer comme moyen privilégié de transport et affranchit les localisations industrielles, alors qu'en ville l'industrie souffre des difficultés de circulation. Le prix élevé du terrain ne permet pas l'expansion horizontale qui caractérise la nouvelle architecture industrielle. Les normes environnementales deviennent plus contraignantes.

À plus courte distance, une partie de la désindustrialisation bruxelloise a résulté de transferts des industries de la capitale, surtout parmi les plus grandes, vers des sites plus accessibles en périphérie, souvent le long du ring autoroutier. Le transfert de Côte d'Or à Hal en est un exemple emblématique. Mais l'impact de cette décentralisation vers la périphérie ne doit pas être surestimé parmi les raisons de la désindustrialisation bruxelloise. Ce qui a dominé, ce sont les fermetures pures et simples, en particulier, mais pas uniquement, loin de là¹, au niveau des PME².

► Fig. 14

Carte de l'industrie bruxelloise en 1975.
Source : BAUWIN, E., *Contribution à l'étude de la Région industrielle bruxelloise et de ses problèmes*, thèse de doctorat en sciences géographiques, 1976.



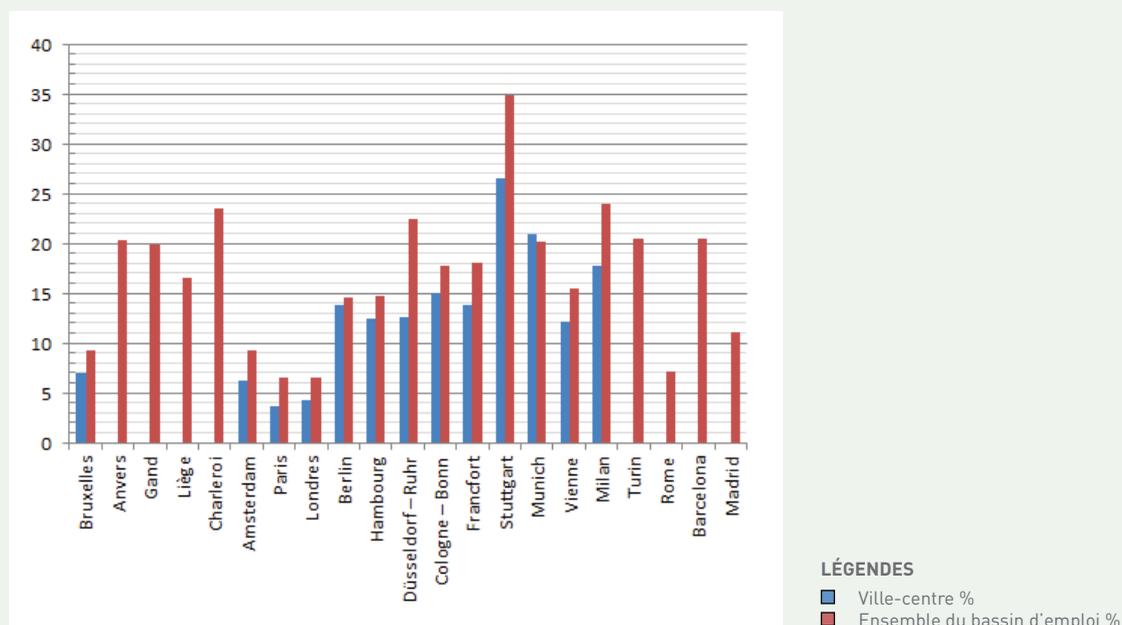
UNE RÉGION MÉTROPOLITAINE DÉSINDUSTRIALISÉE

À la fin des années 1960 encore, l'actuelle Région de Bruxelles-Capitale était la plus importante agglomération industrielle du pays, avec 164.000 emplois en 1970, devant Anvers (154.000 pour l'ensemble de l'arrondissement), Liège (102.000) ou Charleroi (73.000)¹. Cette suprématie, acquise immédiatement après la Première Guerre mondiale aux dépens de Liège, apparaissait plus nette encore en y ajoutant l'emploi industriel de l'arrondissement contigu de Hal-Vilvorde. On comptabilisait alors 220.000 emplois, pour l'essentiel localisés dans l'axe du canal, de Hal (et au-delà, en Wallonie, Tubize-Clabecq) jusqu'au nord de Vilvorde. Les petites entreprises étaient caractéristiques de ce tissu industriel bruxellois; celles de moins de 20 personnes groupant alors 25 % de l'emploi total, pour 21 % au niveau du royaume. Mais néanmoins, même

en ne considérant que le territoire de la Région bruxelloise, cette industrie était loin de n'être formée que de petites entreprises urbaines à caractère local: les établissements de plus de 200 personnes rassemblaient 36% de l'emploi industriel bruxellois, contre 44 % en moyenne nationale (dont 10 % dans les établissements offrant plus de 1.000 emplois, pour 18 % en moyenne belge).

Certes les paysages industriels emblématiques de la sidérurgie, des charbonnages ou de la chimie lourde, ou encore les vastes zonings, n'étaient évidemment pas présents à Bruxelles, sinon les cokeries du Marly aux limites septentrionales de la Région, fermées en 1993. Mais cette industrie imbriquée dans le tissu urbain ou implantée sur les rives du canal et en bordure des voies de chemin de fer n'en comportait pas moins des secteurs caractéristiques de la grande industrie: 24 % de l'emploi industriel national dans l'industrie automobile en 1961

(30 % avec Vilvorde, où les usines Renault étaient implantées à cheval sur la limite régionale), avant que la construction de nouvelles usines en liaison avec l'intégration européenne du secteur ne renforce considérablement le poids de la Flandre²; 20 % dans les constructions électriques et les industries de précision (25 % en incluant Hal-Vilvorde). À côté de cela, les industries historiquement plus caractéristiques des grands centres urbains de consommation étaient évidemment, elles aussi, bien implantées: toujours en 1961 et pour le seul territoire de la Région, 20 % de l'emploi national dans les industries du tabac, 25 % de la confection, 42 % de la fabrication des articles en cuir, 30 % des articles en papier et carton et surtout 35 % de l'imprimerie-édition et 74 % de l'industrie pharmaceutique et des parfums. Sans compter de nombreuses entreprises aux franges de l'industrie, mais fournissant de nombreux emplois ouvriers, comme les garages, alors encore nettement



Part de la valeur ajoutée fournie par l'industrie manufacturière dans quelques aires métropolitaines (2011). Source: Eurostat.(a) Estimation, sur la base de chiffres de 2009.

surreprésentés à Bruxelles par comparaison avec le poids de la capitale dans la population du pays.

Aujourd'hui, dans une ville désindustrialisée, sans les garages et la gestion des eaux et des déchets, seuls 24.000 emplois industriels subsistent en 2013 dans la Région, 63.000 si on y ajoute les arrondissements de Hal-Vilvorde et Nivelles.

Certes, Bruxelles suit en cela une tendance commune aux autres métropoles européennes, mais avec une intensité particulière. La part de la valeur ajoutée provenant de l'industrie n'y est plus que de 9 % pour l'ensemble de l'aire métropolitaine (7 % dans la seule Région de Bruxelles-Capitale), un niveau que l'on ne trouve identique ou plus faible que dans fort peu de grandes métropoles européennes, Amsterdam, Rome, Paris ou Londres. Un niveau sensiblement moindre que dans les grandes villes allemandes, où le tissu industriel s'est mieux maintenu, ou

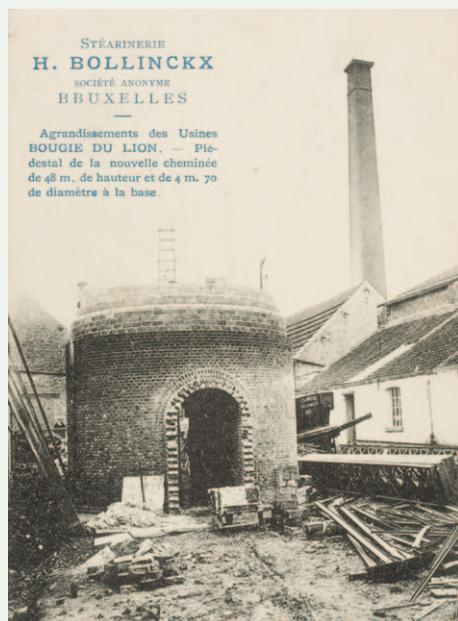
dans celles du nord de l'Italie. Ceci rend compte du degré très élevé d'internationalisation de l'économie bruxelloise. Ce pourcentage est très faible aussi par rapport à celui des autres grandes villes belges.

Encore cette industrie bruxelloise contemporaine se consacre-t-elle bien peu à des activités productives matérielles; il s'agit pour une large part de sièges d'entreprises industrielles: 62 % de l'emploi industriel bruxellois est constitué en 2013 d'employés, contre 39 % en moyenne nationale. Il ne reste donc en fait que moins de 9.000 emplois ouvriers dans l'industrie. Même l'industrie suburbaine est largement fondée sur des fonctions directionnelles ou de recherche (55 % d'employés dans l'industrie de Hal-Vilvorde, 64 % en Brabant wallon, chiffre fortement influencé par l'importance de l'industrie pharmaceutique, où l'on peut difficilement dissocier la production industrielle des activités de recherche en laboratoire). En fin

de compte, seules quelques rares grandes industries subsistent, qui soient bien visibles dans le paysage, comme les usines Audi à Forest ou les Meuneries Ceres à Haren; l'unique grande cheminée qui se dresse encore ne témoigne pas d'une activité à proprement industrielle: c'est celle de l'incinérateur d'immondices proche de la gare de Schaerbeek, alors que les cheminées hérissaient jadis le paysage du bas de la ville.

NOTES

1. En pourcentage du total de l'emploi industriel national, le maximum avait été atteint pour le territoire de Bruxelles-Capitale en 1947 (12,9 %).
2. En 1970, le pourcentage était tombé à 15 % pour l'aire métropolitaine bruxelloise, dont 7 % pour Bruxelles-Capitale, avec un emploi stable par rapport à 1961, mais plus qu'un doublement dans le nord du pays.



Cheminées dans le paysage bruxellois à la fin du XIX^e siècle [coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB-SPRB].



Incinérateur d'immondices (© Bruxelles-Énergie SCRL).

Et si la périphérie de la capitale a renforcé dans un premier temps son industrialisation, cela tient plus à des créations *ex nihilo* qu'à des transferts depuis Bruxelles. D'ailleurs, si l'emploi industriel dans la Région de Bruxelles-Capitale est maximum au recensement de 1970, la périphérie perd à son tour de l'emploi industriel à partir de 1974, même si c'est à un rythme moindre, proche de la moyenne du royaume.

Mais depuis une vingtaine d'années, les pertes d'emploi industriel dans l'arrondissement voisin de Hal-Vilvorde ont atteint un rythme similaire à celui enregistré à Bruxelles et supérieur à celui du pays dans son ensemble. Cet arrondissement, en particulier autour de l'aéroport de Bruxelles-National, connaît à son tour une dynamique essentiellement tirée par le tertiaire ou la logistique. En comparaison, le Brabant wallon fait figure d'exception dans le paysage industriel belge, avec une forte croissance de l'emploi industriel au cours des vingt dernières années. Mais ce dynamisme est très particulier ; il relève avant tout de l'industrie pharmaceutique, caractéristique des banlieues vertes et aisées, à proximité des centres de recherche universitaires. Il s'agit d'une industrie de laboratoires. De manière générale d'ailleurs, l'industrie périphérique est aujourd'hui presque aussi « tertiariée » que celle qui subsiste dans la capitale et l'est même plus en Brabant wallon.

CONCLUSION : HÉRITAGE INDUSTRIEL ET FRACTURE SOCIALE

Aujourd'hui, la désindustrialisation est donc achevée pour l'essentiel à Bruxelles. Mais, dans le contexte de la mondialisation et de la spécialisation des pays développés dans les fonctions tertiaires de comman-

dement, ce processus de déprise touche maintenant l'ensemble du pays, y compris la Flandre en industrialisation dynamique durant la seconde moitié du XX^e siècle. Cette réorganisation de l'économie mondiale a offert l'opportunité pour les grandes métropoles, dont Bruxelles, de bénéficier depuis le milieu des années 1990 d'un renouveau post-industriel de dynamisme économique. Mais c'est au prix d'une aggravation des fractures sociales, laissant pour compte les personnes les moins qualifiées – ce que n'étaient d'ailleurs pas une grande partie des ouvriers de la capitale au XIX^e siècle – et les mains-d'œuvre issues de l'immigration. Les premiers de ces immigrés de l'après-guerre étaient venus en Belgique pour travailler dans les mines et l'industrie, tout comme déjà l'immigration bruxelloise de l'entre-deux-guerres, surtout issue d'Europe centrale et juive, avait alimenté l'industrie de la confection et du cuir, particulièrement autour de la gare du Midi. À partir des années 1970, les immigrés qui arrivent à Bruxelles, soit directement, soit en provenance des bassins industriels et miniers, vont plutôt travailler dans les secteurs du bâtiment et dans certains segments des services, comme à la STIB, dans les services d'entretien, le commerce, etc. Ces populations immigrées ont récupéré les anciens quartiers ouvriers.

Durant les deux dernières décennies du siècle passé, la défense du patrimoine industriel concentré dans ces quartiers allait souvent de pair avec une volonté militante de préserver la présence de l'industrie en ville et la mixité sociale et économique, entendue alors comme la présence simultanée dans les mêmes endroits de l'habitat populaire et des entreprises supposées fournir du travail aux populations locales. Dans ce qui apparaît avec le recul comme un combat d'arrière-garde, certains, parmi le

monde associatif, mais aussi dans les syndicats bruxellois, considéraient alors l'essor des activités tertiaires, parfois qualifiées de « bureaucratiques », comme témoignant de la supplantation du travail manuel, présenté comme « noble », par des formes d'activité décrites implicitement comme parasitaires et au service d'un grand capital internationalisé et sans visage. Ce combat de défense de l'industrie n'allait pas sans contradictions avec celui de défenseurs de l'environnement. Les options du Plan régional de développement de 1995 rendent compte dans une certaine mesure de ces contradictions et des compromis politiques auxquels elles ont conduit.

Aujourd'hui, la désindustrialisation métropolitaine est un fait acquis et l'économie tertiaire internationalisée, privée et publique, est devenue dominante parmi les ressorts de la dynamique bruxelloise, au prix d'un chômage important parmi ceux qui ne peuvent y trouver place. Dans ce contexte, la sensibilité à la conservation du patrimoine industriel a plutôt tendance à s'inscrire dans une volonté de (re)conquête des quartiers industriels et populaires par les classes moyennes et aisées, de réutilisation de bâtiments industriels pour des usages résidentiels, hôteliers ou autres.

Les évolutions des attitudes envers le patrimoine industriel doivent donc être comprises dans le cadre général de la tertiarisation de l'économie des pays développés et plus particulièrement à Bruxelles de la désindustrialisation très poussée d'une ville qui avait pourtant été, jusqu'à la fin des années 1960, la plus importante agglomération industrielle du pays.

Il reste ainsi du passé industriel bruxellois un riche patrimoine, à découvrir, à conserver et à réaffecter ; mais il serait paradoxal que la réus-

site espérée de cette réaffectation ne contribue à augmenter plus encore les fractures sociales ou à chasser les populations les plus défavorisées des quartiers jadis ouvriers.

BIBLIOGRAPHIE

Inventaire visuel de l'architecture industrielle à Bruxelles, Archives d'Architecture Moderne, Bruxelles (1980-1984).

BAUWIN, É., *Contribution à l'étude de la Région industrielle bruxelloise et de ses problèmes*, Thèse de doctorat en sc. géographiques, ULB, 1975.

BAUWIN, É., «L'industrie manufacturière bruxelloise. Ses principales caractéristiques et difficultés», in *Revue belge de Géographie*, 102, 1978, 1, p. 51-66.

DE BEULE, M., PUISSANT, J. et VANDERMOTTEN, Chr., *Itinéraire du paysage industriel bruxellois. 30 km de Forest à Evere*, Société Royale Belge de Géographie - La Fonderie - Commission Française de la Culture, Bruxelles, 1989, [Hommes et Paysages, 9].

MÉRENNE-SCHOUMAKER, B., VANDERMOTTEN, Chr. et al., *Atlas de Belgique. Activités économiques*, Academia Press - Politique scientifique fédérale - Comité national de géographie, Gent, 2015.

PUISSANT, J. et DE BEULE, M., «La première région industrielle belge», in SMOLAR-MEYNART, A. et STENGERS, J. (dir.), *La Région de Bruxelles. Des villages d'autrefois à la ville d'aujourd'hui*, Crédit Communal de Belgique, Bruxelles, 1989, p. 262-291.

THIELEMANS, M.R., «La localisation des industries autour de 1830», in SMOLAR-MEYNART, A. et STENGERS, J. (dir.), *op. cit.*, p. 246-261.

VANDERMOTTEN, Chr., «Two Hundred Years of Change in the Industrial Geography of Belgium», in VAN DER WEE, H. et BLOMME, J. (eds.), *The Economic Development of Belgium since 1870*, Cheltenham (UK) - Lyme (USA), 1997, p. 146-174, [An Elgar Reference Collection, The Economic Development of Modern Europe since 1870].

VANDERMOTTEN, Chr., «La navette de travail vers Bruxelles : des abonnements ouvriers au RER», in LACONTE, P. (dir.), *La gare et la ville. Grands axes et réseau express régional : enjeux et perspectives*, Publication de la Fondation pour l'Aménagement Urbain, Bruxelles, 2003, p. 49-57.

VANDERMOTTEN, Chr., «La navette de travail vers Bruxelles», in JAUMAIN, S. (éd.), *Bruxelles et la Jonction Nord-Midi. Histoire, architecture et mobilité urbaine* (Studia Bruxellae n° 3), Archives de la Ville de Bruxelles, Bruxelles, 2004, p. 99-113.

VANDERMOTTEN, Chr., «Évolution et perspectives de l'industrie manufacturière bruxelloise», in *Les dossiers de la FGTB de Bruxelles*, 6, 2005, p. 7-10.

VANDERMOTTEN, Chr., *L'industrie bruxelloise*, les Cahiers de la Fonderie n°40, 2010, p. 8-15.

VANDERMOTTEN, Chr., LECLERCQ, E., CASSIERS, T. et WAYENS, B., «Note de synthèse n°7, L'économie bruxelloise. États généraux de Bruxelles», Bruxelles, 2007 [*Brussels Studies*, www.brusselsstudies.be].

NOTES

1. Pensons à Citroën, à Michelin, à Nestor Martin, à Philip Morris, aux Cokeries du Marly, etc., ainsi qu'à Renault à Vilvorde, mais de fait à cheval sur la frontière régionale.
2. Ajoutons à ces deux causes de diminution de l'emploi industriel, fermetures d'entreprises et délocalisations, une troisième, qui relève d'une évolution de la division du travail : à partir des années 1980, les entreprises ont de plus en plus externalisé une série de services exercés jusque-là en interne. Dès lors des emplois qui étaient comptabilisés dans le secteur industriel ont glissé vers le tertiaire.

Industrial activity in Brussels: two and a half centuries of change

Proto-industrial activity was widespread in Brussels under the Ancien Régime. It was a reflection of the size of the urban market, moreover with extensive specialisation in luxury products due to the presence of the court.

While the initial phases of the industrial revolution more generally favoured growth in the coal-producing areas of Wallonia, industrial activity in Brussels really took off after Belgium's independence, as a result of the city's location at the centre of the country's domestic market, the concentration of a bourgeois clientele in the capital, a central geographical position, and its status as the country's largest population centre. Furthermore, Brussels did not have any overwhelming industrial specialisation, thereby allowing producers to tap into a high-quality and diversified labour pool. As a result, Brussels became Belgium's pre-eminent industrial region at the beginning of the 20th century.

However, the downfall of Brussels as a manufacturing centre was brutal, in particular in the 1960s and 1970s, with skyrocketing growth of the tertiary sector and of internationalisation combined with the general deindustrialisation of the Belgian economy. Today, although industrial activities are rather low-key in the capital, the city's industrial past has left an extensive industrial heritage, and the social impact of the ways in which that heritage is conserved and reused within the framework of the Region's social and urban development is a key point for discussion.

COLOPHON

COMITÉ DE RÉDACTION

Jean-Marc Basyn, Stéphane Demeter,
Paula Dumont, Murielle Leseque,
Cecilia Paredes, Brigitte Vander Bruggen
et Anne-Sophie Walazyc.

RÉDACTION FINALE EN FRANÇAIS

Stéphane Demeter

RÉDACTION FINALE EN NÉERLANDAIS

Paula Dumont

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Murielle Leseque

COORDINATION DE L'ICONOGRAPHIE

Cecilia Paredes

COORDINATION DU DOSSIER

Paula Dumont

AUTEURS / COLLABORATION RÉDACTIONNELLE

François Antoine, Mario Baeck,
Jean-Marc Basyn, Inge Bertels,
Anna Bouteiller, Marianne De Fossé,
Rika Devos, Paula Dumont,
Bernard Espion, Anne Lauwers,
Harry Lelièvre, Thierry Lemoine,
Maarten Mahieu, Muriel Muret,
Joke Nijs, Michel Provost, Sven Sterken,
Thomas Stroobants, Peter Van der Hallen,
Yannik Van Praag, Guido Vanderhulst,
Christian Vandermortten, Ine Wouters,
Brigitte Vander Bruggen.

TRADUCTION

Gitracom, Data Translations Int.

RELECTURE

Martine Maillard et le comité de rédaction.

GRAPHISME

The Crew Communication

IMPRESSION

Dereume Printing

DIFFUSION ET GESTION DES ABONNEMENTS

Cindy De Brandt,
Brigitte Vander Bruggen.
bpeb@sprb.irisnet.be

REMERCIEMENTS

Olivia Bassem, Philippe Charlier, Julie
Coppens, Philippe de Gobert, Farba Diop,
Alicé Gérard.

ÉDITEUR RESPONSABLE

Arlette Verkruyssen, directeur général
de Bruxelles Développement urbain de la
Région de Bruxelles-Capitale, CCN
– rue du Progrès 80, 1035 Bruxelles.

Les articles sont publiés sous la
responsabilité de leur auteur. Tout droit
de reproduction, traduction et adaptation
réservé.

CONTACT

Direction des Monuments et des Sites-
Cellule Sensibilisation
CCN – rue du Progrès 80, 1035 Bruxelles.
<http://patrimoine.brussels>
aatl.monuments@sprb.irisnet.be

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Malgré tout le soin apporté à la
recherche des ayants droit, les éventuels
bénéficiaires n'ayant pas été contactés
sont priés de se manifester auprès de la
Direction des Monuments et des Sites
de la Région de Bruxelles-Capitale.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AAM – Archives d'Architecture Moderne
AADBP – Archives de l'Administration
des Dommages aux biens privés
ABCC – Amicale Belge des Clubs Citroën
AGR – Archives générales du Royaume
AMVB – Archief en Museum van
het Vlaams Leven te Brussel
ARB – Académie royale de Belgique
AVB – Archives de la Ville de Bruxelles
CDBDU – Centre de Documentation
de Bruxelles Développement urbain
DMS – Direction des Monuments
et des Sites
KBR – Bibliothèque royale de Belgique
KIK-IRPA – Koninklijk Instituut voor
het Kunstpatrimonium / Institut royal
du Patrimoine artistique
MRAH – Musées Royaux d'Art et d'Histoire
RLICC – Raymond Lemaire International
Centre for Conservation
SPRB – Service public régional
de Bruxelles

ISSN

2034-578X

DÉPÔT LÉGAL

D/2015/6860/019

Dit tijdschrift verschijnt ook
in het Nederlands onder de titel
« Erfgoed Brussel ».

