

PROFIL DES BÂTIMENTS

PART DES BÂTIMENTS À 5 ÉTAGES OU PLUS

Il y a une différence nette à noter entre le vieux et le nouveau Molenbeek. Alors que le nombre de bâtiments à 5 étages ou plus dans le vieux Molenbeek n'est que de 2,94%, il atteint 8,83% dans le nouveau Molenbeek.

PART DES BÂTIMENTS CONSTRUITS AVANT 1961

Ici aussi on note une différence entre les deux quartiers. Dans le vieux Molenbeek 81,38% des bâtiments ont été construits avant 1961. De l'autre côté, il ne s'agit que de 57,95%. Ceci s'explique par la plus grande présence d'habitat vertical (logements sociaux) souvent construits après 1961, et dans le cas du contrat de quartier, il s'agit avant tout des immeubles à appartements du Logement Molenbeekois à Beekkant.

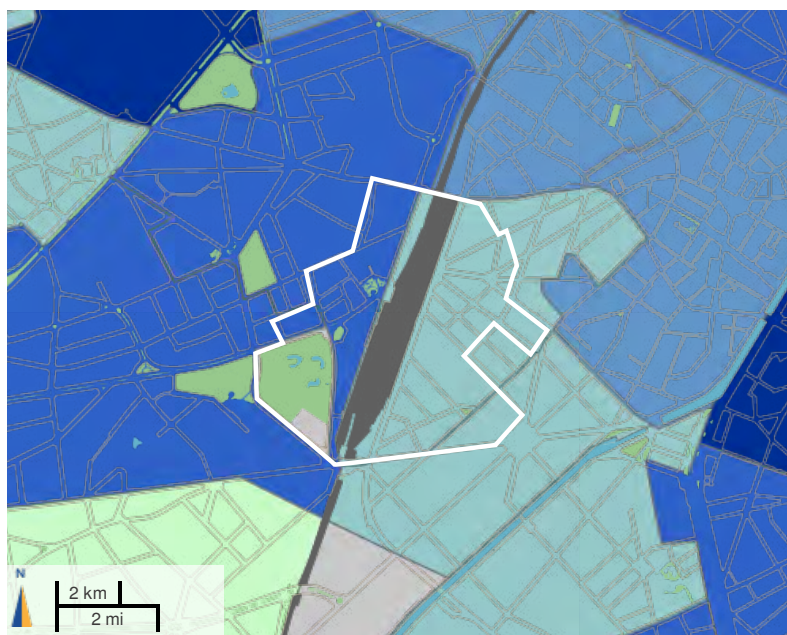
PROFIEL GEBOUWEN

AANDEEL GEBOUWEN VAN 5 NIVEAUS OF MEER

Er valt een duidelijk verschil op te tekenen tussen oud en nieuw Molenbeek. Terwijl de hoeveelheid van gebouwen met 5 niveaus of meer in oud Molenbeek op slechts 2,94% ligt, is dit in nieuw Molenbeek 8,83%.

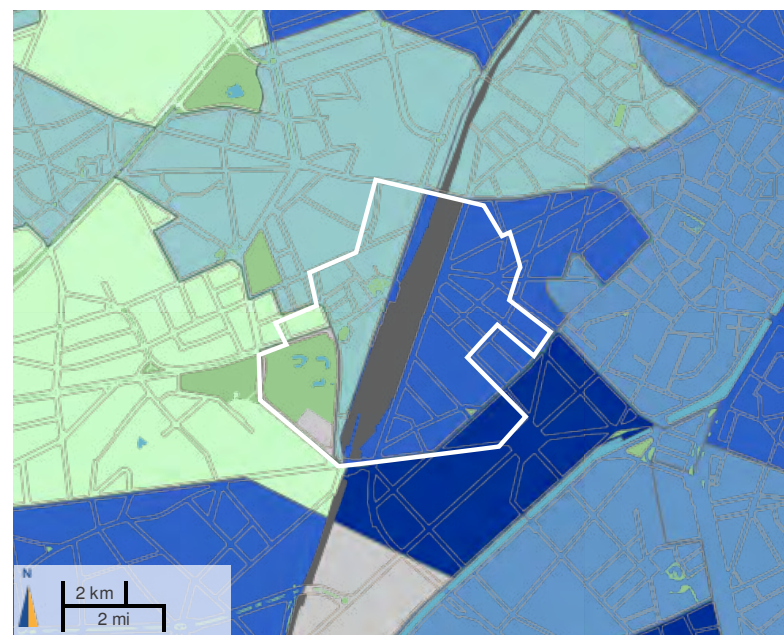
AANDEEL WONINGEN GEBOUWD VOOR 1961

Ook hier valt een verschil op te meten tussen de twee wijken. In oud Molenbeek is 81,38% van de gebouwen voor 1961 gebouwd. Aan de andere kant is dit maar 57,95%. Dit valt te verklaren door de grotere aanwezigheid van (sociale) hoogbouw die dikwijls na 1961 gebouwd werden, waarbij in het geval van het wijkcontract vooral de appartementsgebouwen van de Molenbeekse Huisvestingsmaatschappij aan Beekkant van belang zijn.



PART DES BÂTIMENTS DE 5 NIVEAUX ET PLUS /
AANDEEL GEBOUWEN VAN 5 NIVEAUS OF MEER (1997)
bron: *wijkmonitoring.brussels*

Aandeel gebouwen van 5 niveaus of meer	Part des bâtiments de 5 niveaux et plus
< 2	< 2
2 - 3	2 - 3
3 - 5	3 - 5
5 - 10	5 - 10
> 10	> 10
Niet beschikbaar	Non disponible
Gewestelijk gemiddelde: 4,86	Moyenne régionale : 4,86



PART DES LOGEMENTS CONSTRUITS AVANT 1961 /
AANDEEL WONINGEN GEBOUWD VOOR 1961 (1997)
bron: *wijkmonitoring.brussels*

Aandeel woningen gebouwd voor 1961	Part des logements construits avant 1961
< 45	< 45
45 - 60	45 - 60
60 - 75	60 - 75
75 - 85	75 - 85
> 85	> 85
Niet beschikbaar	Non disponible
Gewestelijk gemiddelde: 63,03	Moyenne régionale : 63,03



LES BLOCS D'APPARTEMENTS DRESSENT UN MUR LE LONG DE LA LIGNE FERROVIAIRE
APPARTEMENTSBLOKKEN VORMEN EEN MUUR EVENWIJDIG MET DE SPOORLIJN



QUARTIERS RESIDENTIELS
RESIDENTIËLE BUURTEN



ABORDS D'APPARTEMENTS VERDURISÉS
VEEL GROEN TUSSEN DE APPARTEMENTEN



GRANDS ESPACES PERDUS
GROTE VERLOREN RUIJTEN

HAUT-MOLENBEEK / HOOG MOLENBEEK
À L'OUEST / TEN WESTEN



LOGEMENTS OUVRIERS PLANIFIÉS
GEPLANDE ARBEIDERSWONINGEN



GRANDES AVENUES
BREDE LANEN



BAS-MOLENBEEK / LAAG MOLENBEEK

À L'EST / TEN OOSTEN



BEAUCOUP D'ENTREPÔTS - TISSU DENSE
VEEL OPSLAGPLAATSEN - DENS WEEFSEL



19DE EEUWSE WONINGEN - DENS WEEFSEL

LOGEMENTS DU 19E SIÈCLE - TISSU DENSE
19DE EEUWSE WONINGEN - DENS WEEFSEL



ESPACE PUBLIC REVETU / PEU DE VERDURE
VERHARDE OPENBARE RUIMTE / WEINIG GROEN



PROFIL DE RUE RELATIVEMENT ETROIT
RELATIEF SMAL STRAATPROFIEL

BON MARCHÉ MAIS PAS TOUJOURS CONFORTABLES

source: texte rédigé à partir des données du monitoring des quartiers.brussels

Le prix de location pour des logements et appartements à Molenbeek compte parmi les plus bas de la Région de Bruxelles-Capitale :

logement à 1 chambre > 501 € loyer mensuel

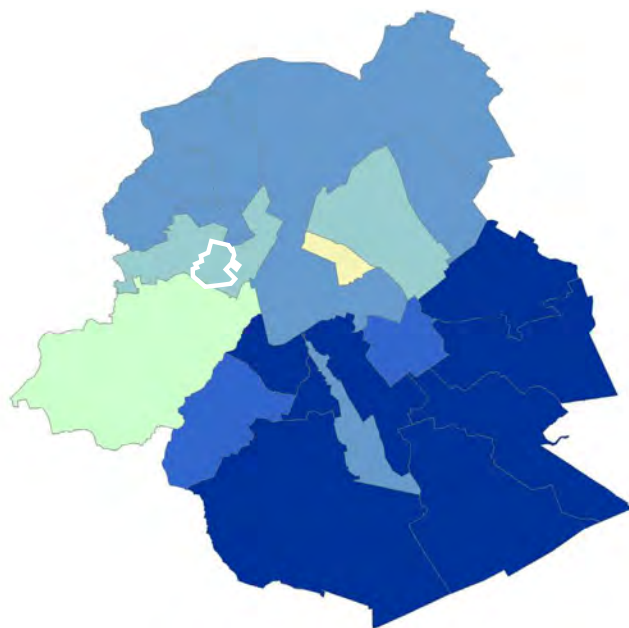
logement à 2 chambres > 593 € loyer mensuel

Ainsi, la commune attire des familles à faibles revenus. Ceci vaut surtout pour le vieux Molenbeek et les logements sociaux au sein du périmètre du Contrat de Quartier Durable.

LOGEMENTS TROP PETITS POUR FAMILLES NOMBREUSES

La surface des logements est petite, surtout dans le vieux Molenbeek où le chiffre est presque le plus bas de la Région. Or, les logements ont un taux d'occupation très élevé. Une part importante des habitants est constituée de familles d'origine étrangère qui ont souvent de grandes familles. Ainsi, la surface par habitant est très faible. Un des effets est que la densité de la population est très élevée, soit 2,5 fois plus élevée que la moyenne bruxelloise.

Il y a un grand nombre de familles nombreuses au sein du périmètre. La constitution moyenne des ménages privés à l'est du chemin de fer est de 2,69, soit un des taux les plus élevés de la Région. Lorsqu'on regarde le parc immobilier, il est frappant de constater que les logements à plus de 4 chambres sont sous-représentés. Le nombre de chambres par personne est donc très faible dans la zone et peu de logements sont adaptés à la situation familiale moyenne.



LOYER MENSUEL D'UN LOGEMENT 1 CHAMBRE /
MAANDELIJKE HUURPRIJZEN VAN EEN WONING MET 1 SLAAPKAMER (%) (2011)

bron: wijkmonitoring.brussels



GOEDKOOP MAAR NIET ALTIJD COMFORTABEL

bron: tekst op basis van gegevens wijkmonitoring.brussels

De huurprijs voor woningen en appartementen in Molenbeek is bij de laagste van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

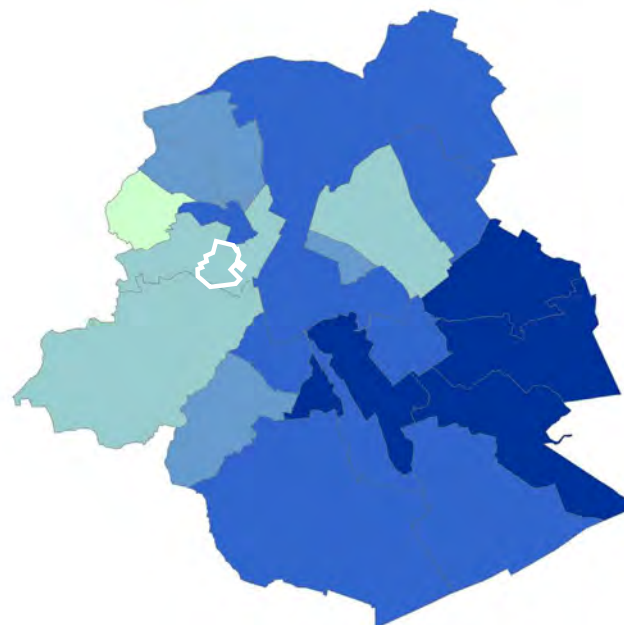
- woning met 1 slaapkamer > 501 € maandelijkse huurprijs
- woning met 2 slaapkamers > 593 € maandelijkse huurprijs

Daardoor trekt de gemeente eerder kapitaalarme gezinnen aan. Dit geldt zeker voor oud Molenbeek en de sociale woningen binnen de perimeter van het duurzaam wijkcontract.

TE KLEINE WONINGEN VOOR GROTE GEZINNEN

De oppervlakte van de woningen ligt laag, zeker in oud Molenbeek waar bijna het laagste cijfer van het Gewest opgetekend wordt. De woningen zijn echter erg druk bewoond. Een belangrijk aandeel van de bewoners zijn gezinnen van vreemde origine die vaak grote huishoudens vormen. Dit maakt dat de woonoppervlakte per persoon erg laag ligt. Een gevolg hiervan is dat de bevolkingdichtheid groot is, wel 2,5 keer groter dan het Brussels gemiddelde.

Het gebied kent een groot aantal kroostrijke gezinnen. De gemiddelde grootte van private huishoudens bedraagt ten oosten van de spoorweg 2,69, één van de hoogste waarden in het Gewest. Als men het woningsbestand bekijkt dan valt echter op te merken dat de hoeveelheid huizen met meer dan 4 kamers ondervertegenwoordigd is. Het aantal kamers per persoon ligt erg laag in het gebied. Er zijn dus maar weinig huizen aangepast aan de gemiddelde gezinssituatie.



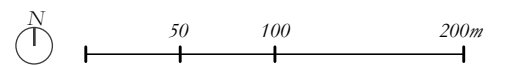
LOYER MENSUEL D'UN LOGEMENT 2 CHAMBRES /
MAANDELIJKE HUURPRIJZEN VAN EEN WONING MET 2 SLAAPKAMERS (%) (2011)

bron: wijkmonitoring.brussels





CARTE REPRÉSENTANT LA QUALITÉ DE L'IMMOBILIER
 KAART MET KWALITEIT VAN HET VASTGOED (GEVELS)



LÉGENDE - LEGENDE

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> BONNE QUALITÉ GOEDE KWALITEIT QUALITÉ MOYENNE GEMIDDELDE KWALITEIT QUALITÉ MÉDIOCRE SLECHTE KWALITEIT | <ul style="list-style-type: none"> QUALITÉ TRÈS MÉDIOCRE ZEER SLECHTE KWALITEIT |
|--|---|

La séparation entre le vieux et le nouveau Molenbeek se lit aussi dans le logement. La surface d'habitation moyenne est un peu plus élevée dans le nouveau Molenbeek. Mais un facteur influent est ici surtout une différence en typologie. Lorsqu'on regarde combien de gens vivent en appartement, ce nombre est plus élevé dans le nouveau Molenbeek. Le vieux Molenbeek compte surtout des maisons mitoyennes qui sont assez souvent habitées par une seule famille. Et ces familles sont souvent grandes, ce qui exige un regard quelque peu nuancé sur la situation.

FAÇADES EN BRIQUE BIEN CONSERVÉES

La carte de la qualité immobilière est une traduction graphique du travail de terrain effectué en mars/avril 2018. Il s'agit d'une évaluation purement visuelle de l'extérieur du bâti. En général, nous pouvons affirmer que les façades du bâti sont en assez bon état. Certains bâtiments semblent dégradés, mais en général les façades sont bien entretenues et propres. A l'exception des immeubles à logements sociaux, une grande partie du patrimoine est construit en ouvrage de briques apparentes. Ce matériau durable résiste bien à l'épreuve du temps sans nécessiter beaucoup d'entretien. Ceci contribue sans doute au bon état des façades.

MEILLEUR CONFORT DANS LE NOUVEAU MOLENBEEK

Les logements plus anciens dans le quartier manquent souvent de confort. Par confort de base on entend un logement avec salle de bain, eau courante et toilette intérieure. Le nombre de logements disposant d'un confort de base est très faible dans le vieux Molenbeek par rapport à la Région de Bruxelles-Capitale. Dans le nouveau Molenbeek il y a davantage de logements pourvus d'un confort de base.

Une vérification supplémentaire du confort peut se faire en observant le nombre de logements disposant de chauffage central. A nouveau, la différence entre le vieux et le nouveau Molenbeek est indéniable. Dans le nouveau Molenbeek $\frac{3}{4}$ des logements disposent d'un chauffage central, alors que dans le vieux Molenbeek c'est moins de la moitié. Ceci ne veut pas dire que les logements ne peuvent pas être confortables sans chauffage central, mais c'est un indicateur de rénovations récentes. Les logements de location sont moins souvent équipés de chauffage central. De même, les personnes à faibles revenus sont moins tentées de payer leur chauffage sur base annuelle et optent pour un système de facturation pouvant être réglé à la journée.

De opdeling tussen oud en nieuw Molenbeek valt ook qua huisvesting op te maken. De gemiddelde woonoppervlakte is iets groter in nieuw Molenbeek. Het is echter vooral een verschil in typologie dat invloed heeft. Als men kijkt naar de hoeveelheid mensen die in appartementen woont, dan ligt dit aantal hoger in nieuw Molenbeek. In oud Molenbeek zijn vooral rijhuizen te vinden die relatief vaak door één huishouden bewoond worden. Deze huishoudens zijn echter dikwijls groot wat maakt dat men toch met enige nuance naar deze situatie moet kijken.

BAKSTENEN GEVELS CONSERVEREN GOED

De kaart van de kwaliteit van het vastgoed is een grafische vertaling van veldwerk uitgevoerd in maart/april 2018. Het betreft een louter visuele evaluatie van de buitenkant van de bebouwing. In het algemeen mogen we stellen dat de gevels van de bebouwing in relatief goede staat zijn. Hier en daar staat er een gebouw verloederd bij, maar in het algemeen zijn de gevels onderhouden en netjes. Met uitzondering van de sociale woonblokken, is een groot deel van het patrimonium opgetrokken uit gevelmetselwerk. Dit duurzaam materiaal doorstaat goed de tand des tijds zonder dat hiervoor veel onderhoud noodzakelijk is. Dit draagt allicht bij aan de relatief goede staat van de gevels.

COMFORT BETER IN NIEUW MOLENBEEK

Bij de oude woningen in de buurt ontbreekt het dikwijls aan comfort. Met basiscomfort wordt een woning met badkamer, stromend water en een binnentoilet bedoeld. De hoeveelheid woningen met basiscomfort ligt in oud Molenbeek erg laag ten opzichte van het Brussels Gewest. In nieuw Molenbeek zijn meer woningen voorzien van basiscomfort.

Een aanvullende toetsing van het comfort kan aan de hand van het aandeel woningen met centrale verwarming. Ook hier valt een verschil op te merken tussen oud en nieuw Molenbeek. In nieuw Molenbeek heeft 3 kwart van de woningen centrale verwarming, in oud Molenbeek nog niet eens de helft. Het wil niet zeggen dat een woning zonder centrale verwarming niet comfortabel kan zijn maar het is wel een indicator naar recente verbouwingen. Huurwoningen zijn minder vaak uitgerust met centrale verwarming. Ook zijn arme mensen minder geneigd om hun verwarming op jaarbasis te betalen en opteren voor een systeem wat per dag te regelen valt.



LE SECTEUR PUBLIC A LA TRAÎNE

Le périmètre dénombre un grand nombre d'immeubles résidentiels publics. Les blocs de logements érigés dans les années '50 ne présentent généralement pas de bonnes performances énergétiques. La rénovation de ces bâtiments, tant à l'est qu'à l'ouest du réseau ferroviaire, n'a pas encore été effectuée. Il n'est pas clair si elle est planifiée et/ou budgétisée.

Le projet de logements Cour Saint-Lazare y fait exception, car il a été soumis récemment à une rénovation complète par Beliris. Il est toutefois regrettable que l'identité architecturale du bâtiment ait en grande partie disparu.

La carte ci-dessous montre les demandes de permis à partir de 2009 et ayant été traitées par la Région de Bruxelles-Capitale et par la commune.



SINT LAZARUS

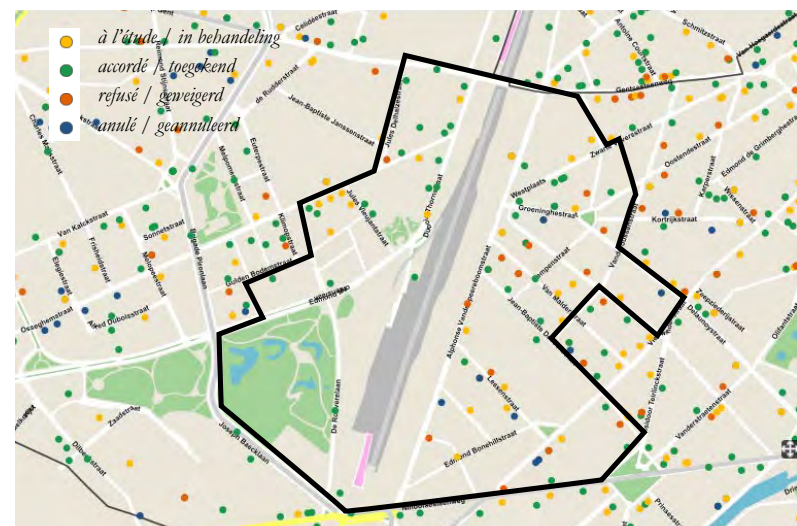
source/bron: <http://www.strabag.be/databases>

PUBLIEKE SECTOR LAAT OP ZICH WACHTEN

In de perimeter is een groot aandeel publieke woongebouwen. De woonblokken die in de jaren '50 werden opgetrokken, hebben doorgaans geen goede energieprestaties. De renovatie van deze bebouwing, zowel ten Oosten als ten Westen van de spoorbundel werd nog niet uitgevoerd. Het is niet duidelijk of deze gepland en/of gebudgetteerd is.

Een uitzondering hierop is het woonproject Sint Lazarushof, hetgeen wel recentelijk volledig gerenoveerd werd door Beliris. Jammer genoeg ging hierbij de architecturale identiteit van het gebouw grotendeels verloren.

Onderstaande kaart toont de vergunningsaanvragen vanaf 2009 die behandeld worden door het Brussels Gewest en de gemeente.



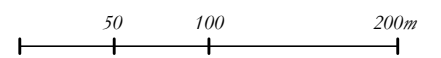
DEMANDES DE PERMIS D'URBANISME / STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNINGSAANVRAGEN

(2009 -) source / bron: stedenbouw.irisnet.be/vergunning



CARTE DE LA DYNAMIQUE FONCIÈRE
KAART VAN DE VASTGOEDDYNAMIEK

11/06/'18



LÉGENDE - LEGENDE

- | | | | | | |
|--|--|--|------------------------------------|--|--------------------------------|
| | IMMEUBLE VIDE (TRAVAIL SUR LE TERRAIN) | | EN VENTE OU LOCATION | | IMMEUBLE PARTIELLEMENT VIDE |
| | LEEGSTAAND GEBOUW (VELDWERK) | | TE KOOP / TE HUUR | | GEDEELTELIJK LEEGSTAAND GEBOUW |
| | IMMEUBLE VIDE (OFFICIEL) | | PARTIELLEMENT EN VENTE OU LOCATION | | |
| | LEEGSTAAND GEBOUW (OFFICIEEL) | | GEDEELTELIJK TE KOOP / TE HUUR | | |
| | TERRAIN NON DÉVELOPPÉ | | CHANTIER DE CONSTRUCTION | | |
| | ONBEOUWD PERCEEL | | BOUWERF | | |

DYNAMIQUE IMMOBILIÈRE RELATIVEMENT FAIBLE

Molenbeek est une des communes avec le chiffre de ventes relativement le plus bas sur le marché de l'immobilier. Certes, quelques bâtiments sont en vente au sein du périmètre, à l'est du réseau ferroviaire, mais à l'ouest du réseau ferroviaire une grande partie du patrimoine est entre des mains publiques, ce qui signifie moins de transactions.

LOGEMENTS BON MARCHÉ MAIS TERRAINS CÔUTEUX

Molenbeek est avec un prix de vente moyen de 286.376 euros, la commune la meilleur marché de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'acquisition d'une maison. Le prix moyen d'un appartement à Molenbeek s'élève à 171.886 euros, faisant de Molenbeek la quatrième commune la moins cher de la Région de Bruxelles-Capitale. Dans les deux cas, le prix est bien en-dessous de la moyenne régionale.

Molenbeek est la deuxième commune la plus chère de Belgique pour y acquérir un terrain à bâtir. Ceci tient sans doute au fait que relativement peu de terrains à bâtir se retrouvent sur le marché.

PEU DE PARCELLES À VENDRE

Au sein du périmètre il y a de bâtiments à vendre. Il peut s'agir d'un appartement dans une propriété de rapport ou d'un entrepôt au rez-de-chaussée.

Il y a peu de parcelles entières/bâtiments entiers à vendre. Les exemples suivants ont cependant été identifiés :

1. Maison entre la gare de l'Ouest et Beekkant:

Prix demandé 325.000 €

6 chambre(s), espace habitable: 235 m², Jardin: 25 m²

Source <https://www.zimmo.be/nl/Molenbeek-Saint-Jean-1080/te-koop/huis/HHN77/?search=a73412fbbfb0f59797c787c816d3248b>



1



2



3



4

RELATIEF LAGE VASTGOEDDYNAMIEK

Molenbeek is één van de gemeenten met relatief het laagst aantal verkopen op de vastgoedmarkt. Binnen de perimeter staan er wel een aantal panden te koop ten Oosten van de spoorbundel. Ten Westen van de spoorbundel is een groot deel van het patrimonium in publieke handen waardoor daar sowieso minder transacties zijn.

WONING RELATIEF GOEDKOOP KOPEN MAAR BOUWGROND DUUR

Molenbeek is met een gemiddelde verkoopprijs van 286.376 euro de goedkoopste gemeenten van het Brussels Gewest om een huis te kopen. Op het vlak van appartementen is het met 171.889 euro de vierde goedkoopste gemeente van het Brussels Gewest. In de twee gevallen ligt de prijs ver onder die van het gewestelijk gemiddelde.

Molenbeek is de tweede duurste gemeente van België om een bouwgrond te kopen. Dit heeft er allicht mee te maken dat er relatief weinig bouwgronden op de markt komen.

WEINIG HELE PERCELEN TE KOOP

Binnen de perimeter staat hier en daar een deel van een gebouw te koop. Het kan een appartement zijn in een opbrengsteigendom of een opslagplaats op het gelijkvloers.

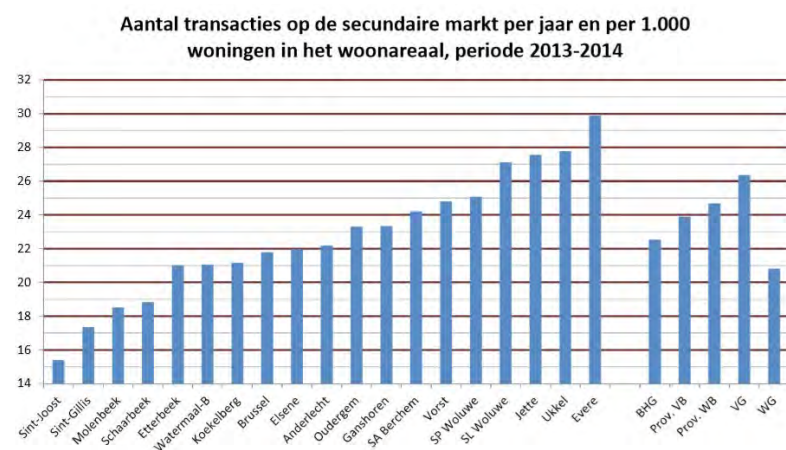
Er zijn weinig volledige percelen/gebouwen die te koop staan. Volgende werden toch geïdentificeerd :

1. Huis tussen weststation en beekkant:

- vraagprijs 325.000 €
- 6 slaapkamer(s), Bewoonbare oppervlakte: 235 m², Tuin: 25 m²
- bron : <https://www.zimmo.be/nl/sint-jans-molenbeek-1080/te-koop/huis/HHN77/?search=a73412fbbfb0f59797c787c816d3248b>

2. woning in de buurt van het weststation

2017	HUIZEN EN VILLA'S	APPARTEMENTEN
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	429.689 euro	234.736 euro
Anderlecht	292.000 euro	163.357 euro
Brussel (Brussel-Stad)	423.443 euro	243.992 euro
-centrum (Vijfhoek, Noordwijk en Squares)	494.060 euro	272.484 euro
-Laken	334.630 euro	167.709 euro
-Haren	293.923 euro	193.794 euro
-Neder-over-Heembeek	299.635 euro	192.651 euro
Elsene	607.903 euro	294.580 euro
Etterbeek	489.718 euro	260.955 euro
Evere	331.554 euro	200.009 euro
Ganshoren	315.884 euro	173.110 euro
Jette	312.297 euro	167.466 euro
Koekelberg	293.696 euro	175.645 euro
Oudergem	434.262 euro	265.134 euro
Schaarbeek	391.040 euro	215.170 euro
Sint-Agatha-Berchem	306.129 euro	174.802 euro
Sint-Gillis	387.960 euro	266.904 euro
Sint-Jans-Molenbeek	286.376 euro	171.889 euro
Sint-Joost-Ten-Node	366.000 euro	184.679 euro
Sint-Lambrechts-Woluwe	524.531 euro	283.845 euro
Sint-Pieters-Woluwe	587.418 euro	323.337 euro
Ukkel	518.621 euro	288.383 euro
Vorst	477.262 euro	218.081 euro
Watermaal-Bosvoorde	457.004 euro	239.097 euro



TRANSACTIONS SUR LE MARCHÉ DE L'IMMOBILIER (%) (2013-2014)
 TRANSACTIES IN DE IMMOBILIËNMARKT (%) (2013-2014)

bron: FOD Economie, Grafiek: slrb.irisnet

Gemeente	Huurprijs appartement 2010/1	Vershil op 1 jaar	Huurprijs huis 2010/1	Vershil op 1 jaar
BRUSSEL				
Brussels Hoofdstedelijk gewest	1042	-1,21%	2146	-2,13%
Sint-Jans-Molenbeek	744	0,79%	1038	-1,71%

TENDANCES SUR LE MARCHÉ LOCATIF (2013-2014)

TENDENSEN OP DE HUURMARKT (2013-2014)

bron: immoveb.be

PRIX D'ACQUISITION LOGEMENTS ET APPARTEMENTS 2017

KOOPPRIJS WONINGEN EN APPARTEMENTEN 2017

source/bron: woneninbrussel.be

1. Watermaal-Bosvoorde 1079 euro/m²
2. Sint-Jans-Molenbeek 940 euro/m²
3. Evere 714 euro/m²
4. Anderlecht 616 euro/m²
5. Jette 603 euro/m²
6. Ukkel 580 euro/m²
7. Kraainem 493 euro/m²
8. Knokke-Heist 479 euro/m²
9. Mortsel 438 euro/m²
10. Holsbeek 427 euro/m²

PRIX D'ACQUISITION DES TERRAINS A BATIR LES PLUS CHERS DE BELGIQUE

2017

KOOPPRIJS DUURSTE BOUWGRONDEN IN BELGIË 2017

http://trends.knack.b



2. logement dans les environs de la gare de l'Ouest

prix demandé 199.000 €

compromis signé

152 m² surface au sol + 28 m² cour

source : <https://www.immoweb.be/nl/zoekertje/huis/te-koop/molenbeek-saint-jean/1080/id7427998>

3. logement unifamilial dans les environs de la gare de l'Ouest

prix demandé 240.000 €

161 m² surface au sol

source : <https://www.immoweb.be/nl/zoekertje/huis/te-koop/molenbeek-saint-jean/1080/id7380500>

4. Commerce rez-de-chaussée + logement

prix demandé 397.000 €

Place de la Duchesse de Brabant 32

source : <https://www.immoweb.be/nl/zoekertje/huis/te-koop/molenbeek-saint-jean/1080/id7371441>

5. Propriété de rapport

prix demandé: 999.999 €

surface au sol:

- dépôt: 750 m²

- total: 1467 m²

source: <http://structura.biz/industriel/te-koop/Molenbeek-Saint-Jean/1657681/0/0/2/3/1/0/>

6. Logement

prix demandé : 305.000 €

Rue d'Ostende 122



6

- vraagprijs 199.000 €

- **compromis getekend**

- 152 m² vloeroppervlakte + 28 m² koer

- bron : <https://www.immoweb.be/nl/zoekertje/huis/te-koop/molenbeek-saint-jean/1080/id7427998>

3. ééngzinswoning in de buurt van het weststation

- vraagprijs 240.000 €

- 161 m² vloeroppervlakte

- bron : <https://www.immoweb.be/nl/zoekertje/huis/te-koop/molenbeek-saint-jean/1080/id7380500>

4. Handel gelijkvloers + woning

- vraagprijs 397.000 €

- Place de la Duchesse de Brabant 32

- bron : <https://www.immoweb.be/nl/zoekertje/huis/te-koop/molenbeek-saint-jean/1080/id7371441>

5. Opbrengsteigendom

- vraagprijs: 999.999 €

- vloeroppervlakte:

- depot: 750 m²

- totaal: 1467 m²

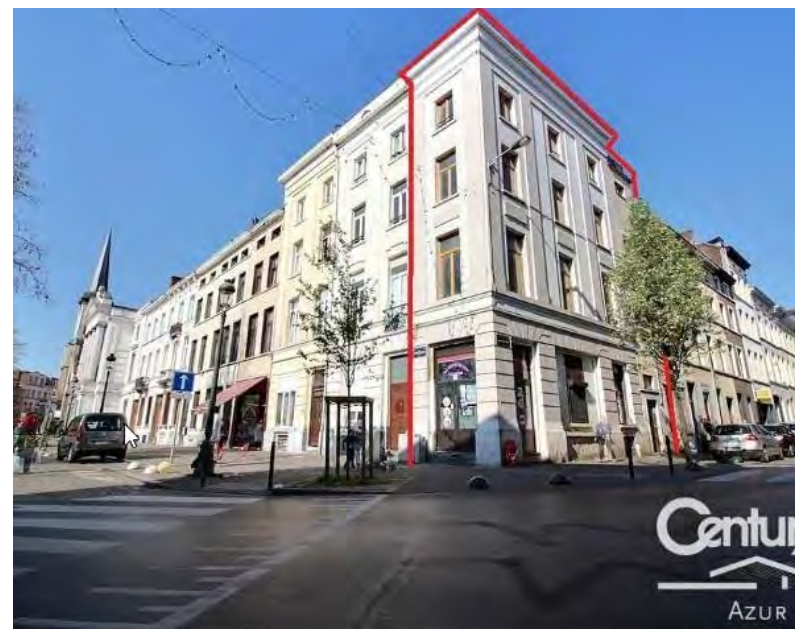
- bron: <http://structura.biz/industriel/te-koop/sint-jans-molenbeek/1657681/0/0/2/3/1/0/>

6. Woning

- vraagprijs : 305.000 €

- Rue d'Ostende 122

- 270 m² vloeroppervlakte



7

270 m² surface au sol

source : <https://www.zimmo.be/nl/Molenbeek-Saint-Jean-1080/te-koop/huis/GG14B/?search=a73412fbbfb0f59797c787c816d3248b>

7. Propriété de rapport

prix demandé : 345.000 €

Place de la Duchesse

280 m² surface au sol

source : <https://www.immoweb.be/nl/zoekertje/appartementsgebouw/te-koop/molenbeek-saint-jean/1080/id6931749>

- bron : <https://www.zimmo.be/nl/sint-jans-molenbeek-1080/te-koop/huis/GG14B/?search=a73412fbbfb0f59797c787c816d3248b>

7. Opbrengsteigendom

- vraagprijs : 345.000 €
- Place de la Duchesse
- 280 m² vloeroppervlakte

bron : <https://www.immoweb.be/nl/zoekertje/appartementsgebouw/te-koop/molenbeek-saint-jean/1080/id6931749>

INOCCUPATION

Plusieurs bâtiments sont inoccupés dans la zone :

Rue Jean-Baptiste Decock, 71 (communique avec van Malder 70)

Rue de l'Indépendance 113

Rue de l'Indépendance 194 - 198

Rue de Lessines, 35-39

Rue des Quatre Vents, 222-224

Rue Van Malder, 66-68

Rue Alphonse Vandenpeereboom 150

Chaussée de Gand 288

Rue Osseghem 16

Rue Van Malder 79

LEEGSTAND

Er staan verschillende gebouwen leeg in het gebied:

Jean-Baptiste Decockstraat, 71 (communique avec van Malder 70)

Onafhankelijkheidstraat 113

Onafhankelijkheidstraat 194 - 198

Lessenstraat 35-39

Vierwindenstraat 222-224

Van Malderstraat, 66-68

Alphonse Vandenpeereboomstraat 150

Gentsesteenweg 288

Osseghemstraat 16

Van Malderstraat 79

source: Gemeente Molenbeek

bron: Gemeente Molenbeek

*Plus de blocs, comme ça on habite tous
dedans et sommes tous des voisins.*

un jeune / een jongere



OFFRE IMPORTANTE EN LOGEMENTS SOCIAUX

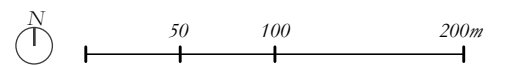
Le nombre de logements sociaux par ménage est élevé dans la zone d'étude. Surtout dans le nouveau Molenbeek, où près d'un quart de la population habite dans un logement social. Pourtant, la demande en logements abordables et/ou sociaux reste grande à Molenbeek .

GROOT AANBOD SOCIALE WONINGEN









Het aantal sociale woningen per huishouden ligt hoog in het gebied. Zeker in nieuw Molenbeek, waar bijna een kwart van de bevolking in een sociale woning woont. Toch blijft de vraag naar betaalbare en/of sociale woningen groot in Molenbeek .



CARTE DES PROPRIÉTÉS PUBLIQUES
 KAART VAN DE PUBLIEKE EIGENDOMMEN



LÉGENDE - LEGENDE

- | | | | | | |
|---|---|---|--|---|--|
|  | PROPRIÉTÉ COMMUNALE
GEMEENTELIJK EIGENDOM |  | SIBELGA |  | RÉGIE FONCIÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
GRONDREGIE VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST |
|  | LOGEMENTS MOLENBEEKOIS
MOLENBEEKSE HUISVESTINGSMATSCHAPPIJ |  | FONDS DU LOGEMENT DE LA RÉGION
HUISVESTINGSFONDS VAN DE REGIO | | |
|  | CPAS |  | SNCB/INFRABEL/STIB
NMBS/INFRABEL/MIVB | | |
|  | OCMW | | | | |

BARRIÈRE PSYCHOLOGIQUE

UN SEUL PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE

texte basé sur Bisa.brussels; Zoom op de gemeenten: Sint Jans-Molenbeek

La ligne ferroviaire L28 a longtemps créé une sorte de fracture entre les quartiers populaires où habitait la classe ouvrière et les quartiers de la classe moyenne, qui s'étaient en direction de Karreveld et de l'avenue Mettwie. Le profil socio-économique de part et d'autre du chemin de fer a longtemps été différent, la partie est prolongeant le Molenbeek historique, tandis que la partie ouest était liée au haut de Molenbeek plus riche.

Cette fracture ne se manifeste aujourd'hui plus dans le profil de la population des deux quartiers. De part et d'autre du réseau ferroviaire, le profil socio-économique des habitants est à peu près le même. Cependant, la frontière psychologique subsiste. En raison de la différence dans le bâti et les fonctions, les quartiers eux-mêmes sont perçus comme différents.

La densité de la population est à peu près la même dans les deux quartiers et est élevée par rapport à la moyenne bruxelloise. Le nombre de ressortissants étrangers est, comparé à la population totale du quartier, étonnamment faible. Il s'agit ici seulement d'habitants possédant une identité étrangère. Cela s'explique par un grand nombre de naturalisation de ressortissants de pays tiers (Maroc, Turquie, Congo). Ceux-ci sont plus enclins à acquérir la nationalité belge. Un quart des étrangers ont la nationalité marocaine. La part d'habitants roumains augmente fortement et atteint aujourd'hui plus d'un dixième de la population de nationalité étrangère.

Il est aussi intéressant de regarder le solde migratoire international. Celui-ci dépasse la moyenne bruxelloise. Il y a donc beaucoup d'habitants issus de l'immigration.

Malgré la ligne de démarcation au milieu, les quartiers se sont donc dans une certaine mesure rapprochés. Par conséquent, l'idée d'une barrière émotionnelle ou psychologique doit être quelque peu nuancée. Les habitants ne pointent pas de différence réelle entre les deux côtés du chemin de fer.

Entre autres en raison de la présence de logements sociaux à l'ouest de la ligne ferroviaire, ce quartier se situe dans le prolongement du vieux Molenbeek

PSYCHOLOGISCHE BARRIÈRE

ÉÉN SOCIO-ECONOMISCH PROFIEL

tekst gebaseerd op Bisa.brussels; Zoom op de gemeenten: Sint Jans-Molenbeek

De spoorlijn L28 creëerde lange tijd een soort van socio-economische breuk tussen de volkswijken waar de arbeidersklasse woonde en de wijken van de middenklasse die zich uitstrekten in de richting van Karreveld en de Mettwielaan. Het socio-economisch profiel aan beide zijden van de spoorweg was lange tijd verschillend, waarbij het oostenlijk deel aansluiting vond bij historisch Molenbeek en het westelijk deel bij het rijkere hoog Molenbeek.

Deze breuk manifesteert zich vandaag niet meer op vlak van het bevolkingsprofiel van beide wijken. Aan weerszijde van de spoorbundel is het socio-economisch profiel van de bewoners nagenoeg gelijk. Toch blijft de grens psychologisch aanwezig. Door het verschil qua bebouwing en functies blijft de verandering qua sfeer opmerkelijk.

De bevolkingsdichtheid is in de twee wijken ongeveer gelijk en ligt t.o.v. het Brussels gemiddelde hoog. Het aandeel bewoners met een buitenlandse identiteit ligt, t.o.v. de totale bevolking van de wijk opmerkelijk laag. Het gaat hier echter over bewoners die enkel een buitenlandse identiteit bezitten. Deze hoge percentages vallen te verklaren door een grote concentratie van derdelanders (Marokko, Turkije, Congo). Zij zijn meer geneigd om de Belgische nationaliteit te verwerven. Een vierde van de buitenlanders hebben de Marokkaanse nationaliteit. Het aandeel Roemeense inwoners is aan een grote opmars bezig en maakt nu meer dan een tiende van de bevolking met buitenlandse nationaliteit uit.

Het is interessant om ook te kijken naar het internationaal migratiesaldo. Dit ligt boven het Brussels gemiddelde. Er zijn dus veel inwoners die een immigratie achtergrond hebben.

De wijken zijn ondanks de breuklijn in het midden enigszins naar elkaar toe gegroeid. Het idee van een emotionele of psychologische barrière dient dus enigszins genuanceerd te worden. Bewoners wijzen niet op een reëel verschil tussen de twee kanten van de spoorweg.

Onderandere door de aanwezigheid van de sociale woningen ten westen van

“Pour moi, les deux côtés sont les mêmes”

Riverain vieux Molenbeek / Beveren oud Molenbeek



plus pauvre.

Le nombre d'habitants de nationalité étrangère est plus élevé dans le vieux Molenbeek que dans le nouveau Molenbeek. Mais si on se limite à la zone située près du chemin de fer dans le nouveau Molenbeek, on remarque quasi la même composition de la population. De même, le statut financier de la population de part et d'autre du réseau ferroviaire est pratiquement le même.

Un jeune qui connaît bien le quartier ressent cependant une barrière. Selon lui, il y a bien deux quartiers différents, avec des jeunes différents. « On remarque la différence ». Il fait la comparaison avec 'le quartier Bonnevie' et le 'quartier Pierron', où la place communale de Molenbeek fait office de pont, en analogie avec la passerelle de Beekkant. Il explique aussi qu'il y avait d'abord une interdiction de rassemblement dans la partie est du périmètre et maintenant dans la partie ouest, ce qui démontre deux dynamiques différentes.

FAMILLES NOMBREUSES ET JEUNES MÉNAGES

Le nombre de familles nombreuses est important, tant dans le vieux que dans le nouveau Molenbeek.

L'idée qu'il n'y a dans le nouveau Molenbeek que des personnes âgées est donc fautive. La part d'enfants et de jeunes entre 0 et 17 ans est très élevée dans l'ensemble du périmètre comparé à la Région de Bruxelles-Capitale. Ceci s'explique par la présence massive de familles d'origines non européennes, où la composition des familles est en moyenne plus grande.

Les ménages habitant au sein du périmètre vivent souvent dans une situation socio-économique difficile, ce qui les amène ou les contraint à continuer d'habiter dans le quartier, même lorsqu'ils ont des enfants. Chez les familles aux revenus plus élevés on remarque assez souvent que celles-ci choisissent alors de déménager en périphérie.

De part et d'autre de la ligne ferroviaire la part des plus de 65 ans est faible. En général, la part des personnes âgées dans le nouveau Molenbeek est en effet plus élevée, mais là encore il n'y a pas de différence près du chemin de fer. On parle plutôt des quartiers Machtens et à l'ouest de Karreveld.

de spoorlijn, sluit deze wijk nog sterk aan bij het armere oud Molenbeek.

Het aantal inwoners met een buitenlandse nationaliteit is hoger in oud Molenbeek dan in nieuw Molenbeek. Als men zich echter beperkt tot de zone in nieuw Molenbeek die dichtbij de spoorweg ligt dan valt haast dezelfde bevolkingssamenstelling op. Ook de financiële status van de bevolking langs beide zijden van de spoorbundel is ongeveer gelijk.

Een jongere die de wijk goed kent, ervaart wel een barrière. Hij stelt dat het twee andere wijken zijn, waar ook andere jongeren vertoeven. Je merkt het verschil. Hij maakt de vergelijking met de 'Bonnevewijk' en de 'Pierronwijk', waar het gemeenteplein van Molenbeek de rol opneemt als brug analoog met de Beekkantbrug. Hij legt ook uit dat er eerst een samscholingsverbod was in het oostelijk deel van de perimeter en nu in het westelijk deel, dit toont nog maar eens dat er twee verschillende dynamieken zijn.

GROTE & JONGE GEZINNEN

Het aantal kroostrijke gezinnen is groot in zowel oud als nieuw Molenbeek. Het idee dat er in nieuw Molenbeek enkel oude mensen wonen klopt dus niet. Het aandeel 0-17 jarigen ligt in de gehele perimeter erg hoog vergeleken met het Brussels Gewest. Dit wordt verklaard door de grote aanwezigheid van gezinnen van niet-Europese afkomst, waarbij gemiddeld de gezinssamenstelling groter blijkt.

De gezinnen die in de perimeter wonen, bevinden zich dikwijls in een moeilijke socio-economische situatie. Hierdoor zijn ze vaak geneigd of genoodzaakt om te blijven wonen in de buurt, ook wanneer ze kinderen krijgen. Bij de meer kapitaalkrachtigere gezinnen zien we nog vaker dat ze op dat moment verkiezen om naar de rand te verhuizen.

Aan beide kanten van de spoorlijn ligt het aandeel 65-plussers laag. Over het algemeen ligt in nieuw Molenbeek het aandeel ouderen inderdaad hoger, maar opnieuw valt dichtbij de spoorweg nog geen verschil te merken. Men spreekt dan eerder over de wijken Machtens en westelijk Karreveld.

“In de blokken wonen er ook erg veel kinderen”

Membre d'un association sur le logement social à Beekant / Verenigingslid over de sociale woningen bij Beekant



MICRO-COMMUNAUTÉS AU-DELÀ DU CHEMIN DE FER

Pour la population, et les jeunes en particulier, il existe un certain nombre de sous-quartiers. Les jeunes s'orientent surtout autour des stations de métro. Un jeune qui connaît bien le quartier l'atteste: la plupart des jeunes au sein du périmètre se connaissent, il n'est pas nécessaire de relier, les jeunes restent de toute façon dans leurs propres cercles, comme ceux de la Gare de l'Ouest, de Beekkant ou d'Osseghem.

Par contre, les jeunes qui habitent de part et d'autre du réseau ferroviaire à hauteur de Beekkant, forment bien un seul groupe. Ici on peut indéniablement parler de lien solide.

Les enfants qui habitent d'un côté du réseau ferroviaire vont aussi à l'école de l'autre côté, et vice versa.

Il semble qu'il y ait une fracture entre la partie est et la partie ouest du périmètre, mais celle-ci serait moins grande chez les jeunes. Un animateur du Centrum West racontait que Parc Bleu (la petite place bleue près des blocs de logements sociaux dans la partie est du périmètre) appartient aussi à Beekkant. Ainsi, Beekkant enjambe le chemin de fer de part et d'autre.

MICRO GEMEENSCHAPPEN OVER SPOOR

Voor de bevolking, en de jongeren in het bijzonder, bestaan er een aantal subwijken. Deze oriënteren zich voornamelijk rond de metrohaltes. Een jongere, die de wijk goed kent, beaamt dit, de meeste jongeren in de perimeter kennen elkaar, de noodzaak om te verbinden is er niet, jongeren blijven wel in hun eigen kliekjes, zo heb je Weststation, Beekkant en Osseghem.

De jongeren die aan beide zijden van de spoorbundel ter hoogte van Beekkant wonen, vormen samen wel één groep. Hier is zeker een verbondenheid.

Kinderen die aan één kant van de spoorbundel wonen, gaan ook naar school aan de andere kant, en vice versa.

Het lijkt alsof er een breuk is tussen het oostelijk deel en het westelijk deel van de perimeter, die is echter minder groot bij jongeren. Een animator van Centrum West wist te vertellen dat Parc Bleu (blauw pleintje aan de sociale woningblokken in de oostkant van de perimeter) ook tot Beekkant behoort. Zo overspant beekkant de spoorweg langs beide zijden.



BEEKKANT

“Avant il y avait un local à Beekant, mais c’est même pas pour nous, ça n’a rien à voir avec nous, nous c’est gare de l’ouest, tu vois”

Un jeune / Een jongere



GARE DE L' OUEST / WESTSTATION



3

PASSÉ INDUSTRIEL DONNE DU POTENTIEL

La morphologie de la zone d'étude, avec ses bâtiments plus grands et ses entrepôts, trouve son origine dans le passé industriel de la zone du canal. Cette structure est plus marquée à l'est du réseau ferroviaire qu'à l'ouest. Les grands îlots et le bâti spécifique sont un énorme atout pour la zone.

Les bâtiments et sites industriels peuvent héberger des formes d'emplois qu'un tissu urbain classique ne peut pas offrir.

Ce chapitre établit le rapport entre :

- L'histoire et l'archéologie (thème 2)
- L'occupation du sol (thème 5)

INDUSTRIËEL VERLEDEN MET BIJZONDERE POTENTIE

De morfologie van het studiegebied met grotere panden en opslagplaatsen, kent zijn oorsprong in het industrieel verleden van de kanaalzone. Deze structuur is sterker aanwezig ten Oosten van de spoorbundel dan ten Westen. De grote bouwblokken en de specifieke bebouwing zijn een enorme troef voor het gebied.

De industriële panden en sites kunnen werkvormen huisvesten die een klassiek stedelijk weefsel geen plaats kan bieden.

In dit hoofdstuk wordt het verband gelegd tussen :

- Geschiedenis en archeologie (thema 2)
- Grondinname (thema 5)

3.1

DE L'AGRICULTURE À L'INDUSTRIE

VAN LANDBOUW NAAR INDUSTRIE

Source : texte basé sur www.molenbeek.irisnet.be, diagnostiek DWC Zinneke, et texte Stedenbouwkundige herontwikkeling van de site Weststation in Brussel, Geertrui Vandist, 2009.

Bron : tekst op basis van www.molenbeek.irisnet.be, diagnostiek DWC Zinneke, en tekst Stedenbouwkundige herontwikkeling van de site Weststation in Brussel, Geertrui Vandist, 2009.

AGRICULTURE “VERSUS” INDUSTRIE

Au départ, Molenbeek est un village traditionnel. Le travail de ses paysans, maraîchers, horticulteurs et éleveurs nourrit les habitants de la ville de Bruxelles.

C'est déjà sous le régime français (1795–1815) que les premières entreprises industrielles viennent s'installer. En grandissant, le village devient un vrai centre industriel, connu comme le “Petit Manchester” ou le “Manchester belge”.

Commerçants et artisans ouvrent des magasins, ateliers et auberges. Jusqu'en 1914, Molenbeek est un faubourg en plein boom qui attire une population ouvrière nombreuse.

La crise qui se déclenche en 1973 accélère la fermeture et le départ des entreprises industrielles. Certaines usines sont abandonnées et tombent en ruines. D'autres en revanche, rénovées et réaffectées, forment aujourd'hui des perles d'architecture industrielle.

L'EAU À MOLENBEEK

La commune doit son nom en première instance aux différents cours d'eau présents sur son territoire et aux moulins (à eau) qui s'y trouvaient. Le nom de saint Jean, saint patron de la commune, y est ajouté au 19^e siècle afin d'écarter la confusion avec d'autres communes portant le même nom.

Pendant des siècles, les Molenbeekois ont vécu avec les caprices des méandres de leurs cours d'eau, alors qu'aujourd'hui ils mènent une vie à l'ombre, en dessous des rues de Molenbeek

Les voies navigables jouent un rôle important dans l'évolution économique et industrielle de Molenbeek. Les petits ruisseaux comme le Paruck, le Korenbeek, le Moortebeek ou le Pontbeek ont eu une importance particulière non seulement pour l'agriculture, mais aussi dans la vie quotidienne des habitants.

LANDBOUW “VERSUS” INDUSTRIE

Sint-Jans-Molenbeek is vanaf haar ontstaan een traditionele landbouwgemeente. Ze was lang de voorraadschuur van haar grote buur Brussel.

De Molenbeekse industrie kent haar eerste opgang onder het Franse Regime (1795-1815) met de vestiging van enkele fabrieken. Die tendens zet zich verder. Molenbeek evolueert van landelijke gemeente naar een industrieel centrum, gekend als het “Klein Belgisch Manchester”.

Naast de industriële activiteit vinden we ook heel wat kleinhandel, zoals winkels, herbergen en ambachtslui. Molenbeek is een bloeiende voorstad met heel wat potentieel.

De crisis van de jaren 1970 gooit echter roet in het eten. Heel wat firma's sluiten hun deuren of trekken weg. Sommige gebouwen worden aan hun lot overgelaten en wacht de verkrotting. Andere worden heropgewaardeerd en vormen nu parels van Industriële Architectuur.

WATER IN MOLENBEEK

De gemeente dankt in eerste instantie haar naam aan de verschillende waterlopen op haar grondgebied en aan de (water)molens die er op stonden. De naam van de patroonheilige van de gemeente Sint Jan wordt er in de 19^e eeuw aan toegevoegd om de verwarring met andere gemeenten met dezelfde naam uit de wereld te helpen.

De waterwegen spelen een grote rol in de economische en industriële ontwikkeling van Molenbeek. De kleinere waterwegen zoals Paruck, Korenbeek, Moortebeek, Pontbeek en Molenbeek zijn van groot belang geweest voor het dagelijkse leven en de landbouw. Eeuwenlang leefden de Molenbekaars met hun grillen. Vandaag leiden zij een verborgen bestaan onder de straten van Molenbeek.

La Senne est restée longtemps le seul cours d'eau pour le transport des marchandises. Mais pourtant c'est l'ouverture du canal de Charleroi, en 1832, qui aura le plus d'impact pour Molenbeek. A hauteur de la place Saintelette, il rejoint le canal de Willebroeck. Molenbeek se retrouve ainsi à mi-chemin entre les bassins du charbon du Hainaut et le port d'Anvers.

LE PREMIER TRAIN POUR PASSAGERS SUR LE CONTINENT EUROPÉEN

Peu de personnes le savent : le premier train pour passagers sur le continent européen est parti de la Gare de l'Allée Verte à Molenbeek-Saint-Jean ! Le 5 mai 1835, trois locomotives ont pris le départ pour Malines. C'était un événement national.

Le « Plan général pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise » dessiné par Victor Besme en 1866 change considérablement l'aspect de la ville et entraîne d'importantes modifications pour la commune de Molenbeek. Avec la révolution industrielle à la fin du 19e siècle apparaissent les premières voies ferrées et dans la commune de Molenbeek s'élève la gare de l'Ouest.

Située au coeur du quartier industriel, la gare connaît un grand succès, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de passagers.

Au 19e siècle, le train jouait déjà un rôle de premier plan dans la zone. En 1872, la première gare de l'Ouest vit le jour. La gare faisait partie d'un plus grand plan, conçu par Leopold II pour Bruxelles. La gare ferroviaire était située à l'actuelle place de l'Ouest où les rues latérales convergeaient en patte d'oie. Sur les plans de Besme la gare devait devenir un pendant à part entière de la gare Léopold.

De Zenne, de grootste van de natuurlijke waterwegen is lange tijd de enige waterweg voor de af – en aanvoer van goederen. Het is echter het kanaal Charleroi-Brussel (1832) dat de grootste invloed heeft op de ontwikkeling van Molenbeek. Ter hoogte van het Sainteletteplein loopt het over in het kanaal van Willebroeck. De rechtstreekse verbinding tussen het steenkoolbekken van Henegouwen en de haven van Antwerpen is vanaf dan een feit.

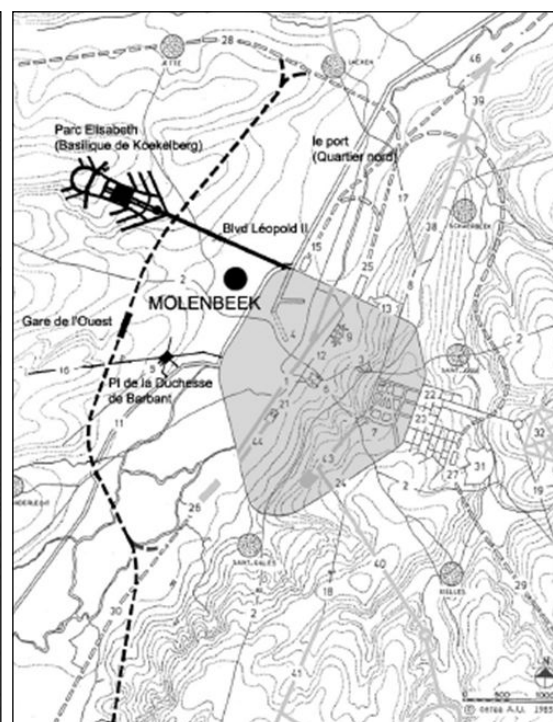
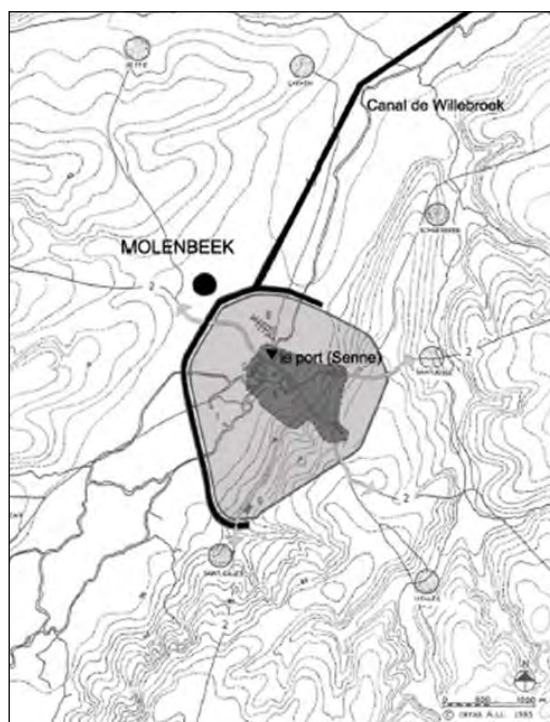
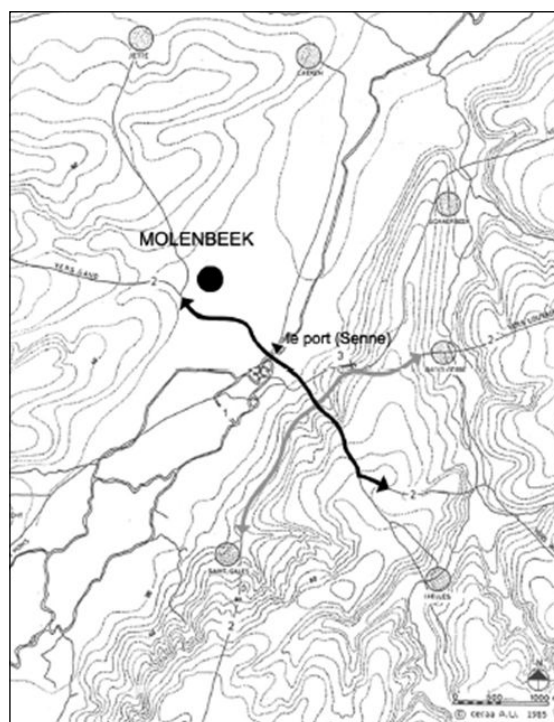
EERSTE TREIN OP EUROPESE VASTELAND

Wat weinigen weten is dat de eerste personentrein op het Europese vasteland vertrok vanuit Sint-Jans-Molenbeek! Op 5 mei 1835 vertrokken drie locomotieven vanuit het station Groendreef richting Mechelen. Een hele gebeurtenis voor het Belgische volk.

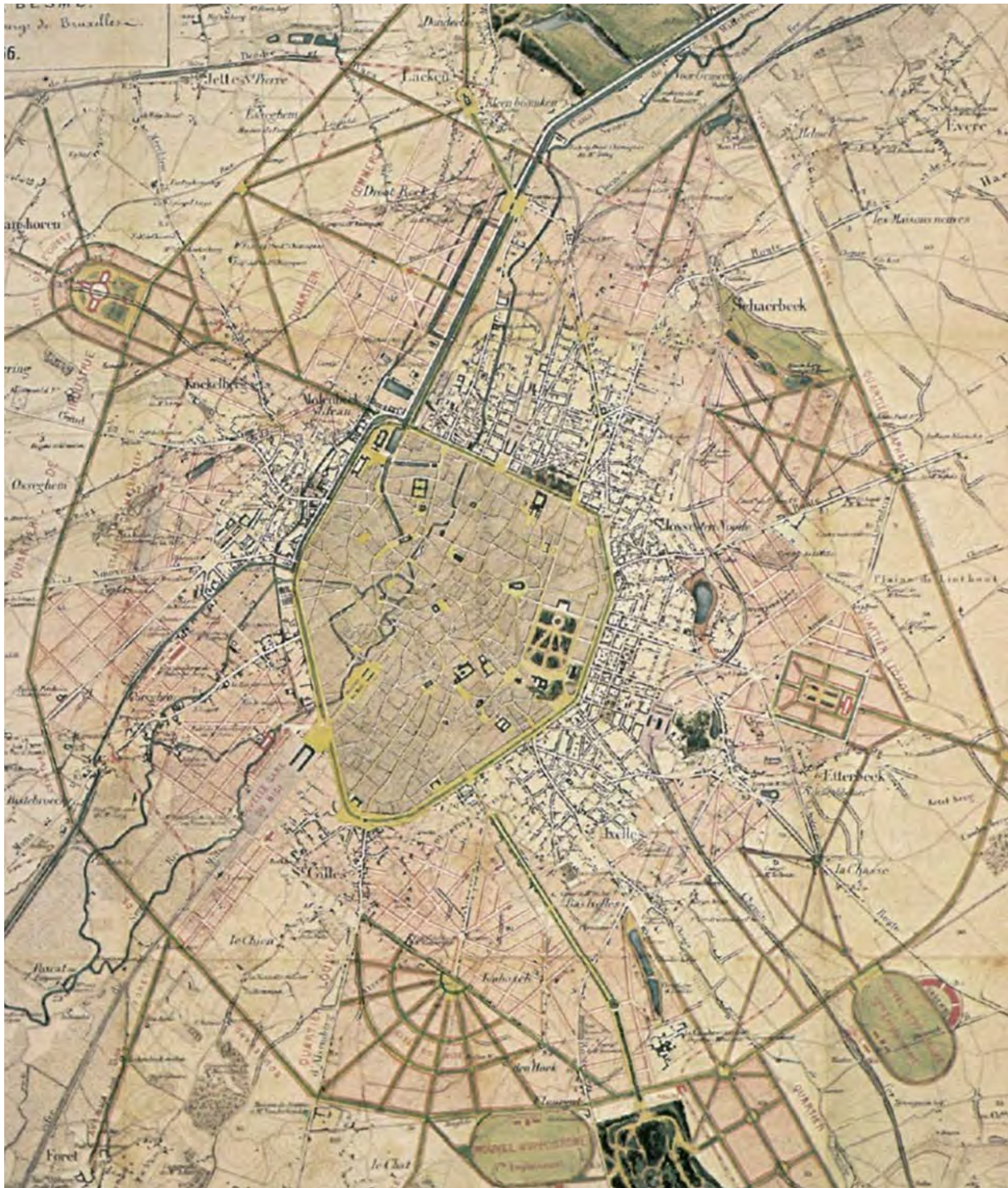
Het « Totaalplan voor de Uitbreiding en de Verfraaiing van de Brusselse Agglomeratie » getekend door Victor Besme in 1866 verandert aanzienlijk de algemene aanblik van de stad en zorgt voor grote wijzigingen van de gemeente Molenbeek. Met de industriële revolutie eind 19e eeuw verschijnen de eerste treinsporen met als direct gevolg voor de gemeente de oprichting van het Weststation.

Gelegen in het hart van een industriële wijk, heeft het station meteen een grote bijval, zowel voor de aan- en afvoer van handelsgoederen, als voor het vervoer van reizigers.

De trein speelde in de 19de eeuw al een belangrijke rol in het gebied. In 1872 werd het eerste Weststation gebouwd. Het station maakte deel uit van een groter plan van Leopold II voor Brussel. Het treinstation was gelegen aan de huidige Westplaats waar de zijstraten in een ganzepootstructuur op uitkwamen. In de plannen van Besme was het opzet om van het station een volwaardige tegenhanger van het Leopoldstation te maken.



source/bron: *Wijkcontracten Stuis Sint-Lazarus en Cinema Bellevue*



COMMUNE DE MOLENBEEK-SAINTE-JEAN DANS LE 'PLAN GENERAL POUR L'EXTENSION ET L'EMBELLISSEMENT DE L'AGGLOMERATION BRUXELLOISE' DE V. BESME 1866

GEMEENTE SINT-JANS-MOLENBEEK IN HET 'ALGEMEEN PLAN VOOR DE UITBREIDING EN DE VERFRAAIING VAN DE BRUSSELSE AGGLOMERATIE' VAN V. BESME. 1866

Source/Bron: a-plus.be/focus/landschapdemocratie

Victor Besme était inspecteur des voiries pour la province. En 1862, il réalisa le Plan général d'extension et d'embellissement de l'agglomération bruxelloise. Il y considère Molenbeek comme un faubourg industriel et y prévoit la construction d'une gare. Il sépare Molenbeek en deux zones: le quartier au sud de la gare, avec un plan de rues perpendiculaires à la gare réservées aux rentiers, et l'autre quartier, situé entre le canal et la gare où se situaient toutes les usines importantes. Il prévoyait des élargissements de rues, la monumentale place Duchesse de Brabant pour les industriels ainsi que les cités ouvrières. Le plan, considéré comme un des plans de développement les plus importants de l'histoire de Bruxelles, fut soutenu par la Maison royale.

Sur le site de la gare, il y avait plusieurs entrepôts pour le stockage des matériaux de départ qui étaient ensuite transportés vers les usines : orge, bière, charbon, ... Les produits finis étaient également acheminés via la gare de l'Ouest vers les différents centres de distribution. La gare était bien équipée d'une infrastructure ferroviaire et routière. Des véhicules kangourous pouvaient même rouler sur les deux systèmes. C'était aussi une gare de triage, car elle disposait de plaques tournantes permettant la rotation des locomotives.

La gare a encore consolidé le rôle de Molenbeek comme centre industriel. La gare attirait à la fois le trafic de marchandises et le transport de passagers, pour les ouvriers en provenance de la périphérie bruxelloise. En 1984, la gare fut fermée avant de rouvrir en 2009 à son emplacement actuel. Le nouveau bâtiment abrite la gare ferroviaire et la station de métro.

Il reste aujourd'hui quelques lieux de stockage désaffectés et déserts, mais les bâtiments de la gare d'origine ont disparu. Les voies ont été démolies, les lignes ferroviaires directes avec les usines ont disparu. Aujourd'hui on remarque à peine comment les différentes usines étaient reliées à la gare de l'Ouest, qui était cependant un pierre angulaire dans son environnement.

DU 20E SIÈCLE À AUJOURD'HUI

Au début du 20e siècle Molenbeek reste une commune en pleine expansion, concentrée sur ses activités commerciales. Le canal est élargi de 25m, passant de 30m à 55m de largeur, ce qui permet aux bateaux de 4500 tonnes de rejoindre le Port de Bruxelles.

Bruxelles devint le deuxième centre industriel au monde, après Manchester. Molenbeek était favorablement située dans la vallée de la Senne et du canal, près du centre-ville et comptait encore de nombreuses étendues pouvant accueillir des usines.

Bientôt apparaîtraient des maisons de maître pour les patrons d'usines. Et tous les espaces vides se remplissaient de maisons ouvrières, car les ouvriers étaient souvent logés dans des conditions déplorables.

De nombreuses brasseries qu'on voulait écarter du centre de Bruxelles se sont alors établies aux abords du canal.

La densité de Molenbeek augmente fortement. Le développement se poursuit et s'étend à l'ouest de la voie ferrée suivant une structure qui n'est clairement

Victor Besme was wegeninspecteur voor de provincie. Hij realiseerde in 1862 het Algemeen plan voor de uitbreiding en de verfraaiing van de Brusselse agglomeratie. Hierin beschouwt hij Molenbeek als een industriële faubourg en voorziet hij de uitbouw van een station. Hij verdeelt Molenbeek in twee gebieden: de wijk ten zuiden van het station met een stratenpatroon loodrecht op het station en voorbehouden voor renteniers. De andere wijk was gelegen tussen het kanaal en het station waar al belangrijke fabrieken lagen. Hij plande er straatverbredingen, de monumentale Hertogin Van Brabantplaats voor industriële en arbeiderscités. Het plan is één van de belangrijkste ontwikkelingsplannen uit de Brusselse geschiedenis. Het werd vanuit het koningshuis ondersteund.

Er waren op de site van het station verschillende entrepôts voor de opslag van basismaterialen die dan verder naar de fabrieken werden getransporteerd: gerst, bier, steenkool,... De afgewerkte producten werden ook via het Weststation naar de distributiecentra gevoerd. Het station was goed voorzien, zowel qua spoor- als weginfrastructuur. Zo waren er kangoeroewagens die op beide systemen konden rijden. Het was ook een rangeerstation, want het beschikte over draaiende platen die de locomotieven konden omdraaien.

Het station heeft de rol van Molenbeek als industrieel centrum nog versterkt. Het station had succes voor het goederenverkeer en personenvervoer voor de arbeiders uit de Brusselse periferie. In 1984 werd het station gesloten om later in 2009 terug geopend te worden op zijn huidige locatie. Het nieuwe gebouw huisvest het metro- en treinstation.

Er zijn vandaag nog enkele desolate opslagplaatsen, maar de oorspronkelijke stationsgebouwen zijn verdwenen. De sporen werden afgebroken, de rechtstreekse spoorverbindingen met allerlei fabrieken zijn verdwenen. Vandaag kan je amper nog merken hoe de verschillende fabrieken verbonden waren met het Weststation, dat nochtans als een spil voor de omgeving werkte.

20E EEUW TOT HEDEN

In het begin van de 20e eeuw blijft Molenbeek een gemeente in volle expansie, gecentreerd rond haar economische activiteiten. Het kanaal wordt verbreed met 25m, van 30m naar 55m wat de mogelijkheid gaf aan schepen van 4500 ton om de Haven van Brussel te bereiken.

Brussel groeide uit tot het tweede grootste industriële centrum ter wereld, na Manchester. Molenbeek lag gunstig aan de Zennevallei en het kanaal, dichtbij het stadscentrum en had nog veel vlakke gronden om fabrieken te bouwen. Al snel werden er herenhuizen opgetrokken voor de fabrieksbazen. Daar waar er plaats was werd elk gaatje opgevuld met woningen voor arbeiders, terwijl zij dikwijls in slechte omstandigheden leefden.

Talrijke brouwerijen die men weg wou hebben uit het centrum van Brussel vestigen zich in deze periode nabij het kanaal.

De dichtheid van Molenbeek neemt fors toe. De ontwikkeling neemt toe en breidt zich uit ten westen van het spoor volgens een structuur die duidelijk

pas laissée au hasard. Elle se trouvera à la base de ce qu'on appellera « le nouveau Molenbeek ». Le contraste entre les deux structures se manifesterà au cours du 20^e siècle.

Entre-temps, de nombreuses entreprises, dont la croissance fut freinée par la densité de la population, commencent à déplacer leurs activités vers des zones en périphérie. Ce déplacement entraîne un exode et signifie le début de la baisse d'activités industrielles dans la commune.

Les années de guerre 1940-1945 constituent un tournant dans la croissance industrielle. Après la guerre, l'industrie est confrontée à une large échelle à la concurrence internationale et au manque d'investissements. A la fin du 20^e siècle la voie ferrée n'est pratiquement plus utilisée, mais on aménage sur environ le même trajet une ligne de métro destinée à devenir un moyen précieux pour favoriser la mobilité dans la capitale. De nombreux entrepôts sont laissés à l'abandon.

La population subit une transformation considérable au cours de la première vague d'immigration dans les années '60.

Simultanément, la crise du pétrole du début des années '70 annonça une période de récession et de nombreuses usines mettaient la clé sous la porte, entraînant la perte de nombreux emplois. Seule la population pauvre et vieillissante, qui ne disposait pas des moyens financiers nécessaires pour quitter la ville, restait dans le centre et dans les quartiers adjacents, tels que le vieux Molenbeek.

A l'ouest de la gare de l'Ouest, le nouveau Molenbeek grandit à partir des années 1950 suite à l'exode urbain des bourgeois aisés. Le quartier se développe alors avec plusieurs bâtiments et des tours entourés de verdure, ce qui confère au quartier son caractère péri-urbain. La physionomie du quartier est dominée par de grands parcs, de larges avenues ainsi que des supermarchés, sans pour autant pouvoir parler de vrai centre.

minder aan het toeval wordt overgelaten. Dit ligt aan de basis van wat men "Nieuw Molenbeek" noemt. Het contrast tussen deze beide structuren zal zich tijdens de 20^e eeuw manifesteren.

In de tussentijd beginnen veel bedrijven, waarvan de groei werd belemmerd door de bevolkingsdichtheid, hun activiteiten naar perifere gebieden te verplaatsen. Deze verplaatsing leidt tot een uittocht en betekent het begin van de teloorgang van industriële activiteiten in de gemeente.

De oorlogsjaren 1940-1945 vormen het keerpunt van de industriële groei. Na de oorlog wordt de industrie op grote schaal geconfronteerd met de internationale concurrentie en het gebrek aan investeringen. Aan het einde van de 20^e eeuw wordt de spoorweg bijna niet meer gebruikt, maar vindt langs bijna hetzelfde traject de aanleg plaats van een metrolijn die voorbestemd is om een belangrijk hulpmiddel te worden voor de mobiliteit van de hoofdstad. Vele opslagplaatsen worden verlaten achtergelaten.

De bevolking ondergaat een belangrijke transformatie ten tijde van de 1^e immigratiegolf van de jaren '60.

Tegelijkertijd zorgde de oliecrisis begin jaren '70 voor een recessie die vele fabrieken de deuren deed sluiten. Vele jobs gingen verloren. Enkel de arme en oude bevolking die niet de financiële middelen had om uit de stad te verhuizen bleef achter in het centrum en zijn aanpalende wijken zoals Oud Molenbeek.

Ten westen van het Weststation groeit Nieuw-Molenbeek vanaf de jaren 1950 volop door de stadsvlucht van de gegoede burgers. De wijk ontwikkelt zich met verschillende gebouwen en hoogbouw in het groen, wat de wijk een suburbaan karakter geeft. De fysionomie van de wijk wordt overheerst door grote parken, brede autowegen en baanwinkels. Een echt centrum is er niet.



*La porte de Ninove au début du 20^e siècle / De Ninoofsepoort aan het begin van de 20^{ste} eeuw
source / bron: Vues et vision de Molenbeek-Saint-Jean,
Sven Steffens*



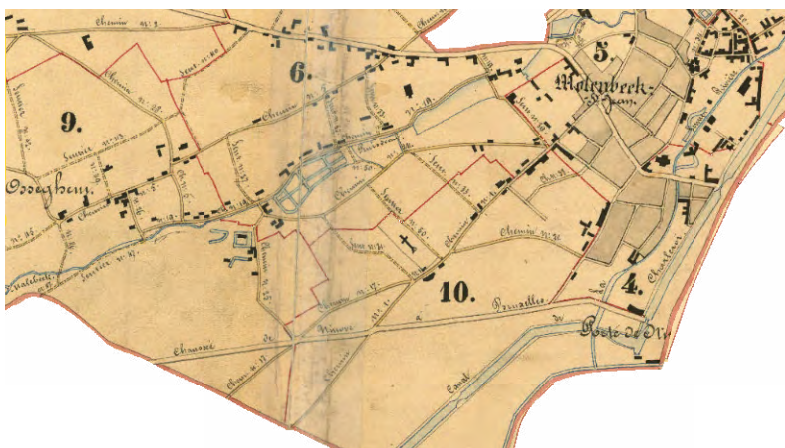
CARTE FERRARIS 1777 / FERRARISKAART 1777

Source/Bron: geopunt.be



COMMUNE DE MOLENBEEK-SAINTE-JEAN DANS LE 'PLAN GENERAL POUR L'EXTENSION ET L'EMBELLISSEMENT DE L'AGGLOMERATION BRUXELLOISE' DE V. BESME 1866
GEMEENTE SINT-JANS-MOLENBEEK IN HET 'ALGEMEEN PLAN VOOR DE UITBREIDING EN DE VERFRAAIING VAN DE BRUSSELSSE AGGLOMERATIE' VAN V. BESME.

Source/Bron: *Stedenbouwkundige herontwikkeling van de site Weststation in Brussel, Geertrui Vandist, 2009*



ATLAS DES VOIRIES VICINALES / ATLAS DER BUURTWEGEN (1841)

Source/Bron: kbr.be



CARTES VANDERMAELEN (1846-1854) / VANDERMAELEN KAARTEN (1846-1854)

Source/Bron: geopunt.be

La Place de la Duchesse au début du 20e siècle / De Hertogin van Brabantplaats aan het begin van de 20ste eeuw
source: *Vues et vision de Molenbeek-Saint-Jean, Sven Steffens*





1930-1935

source/bron: bruciel.brussels



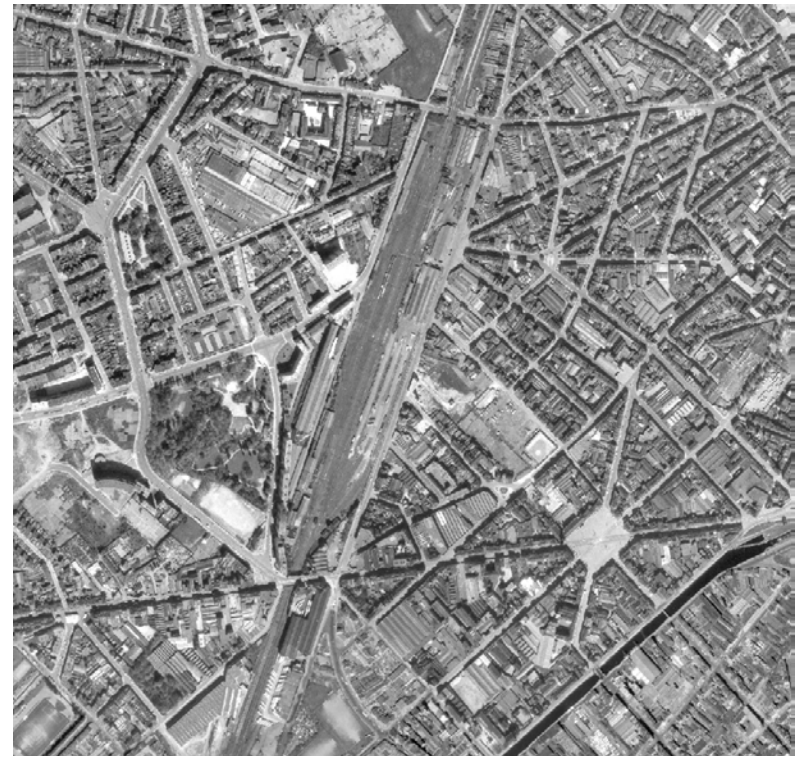
1944

source/bron: bruciel.brussels



1953

source/bron: bruciel.brussels



1971

source/bron: bruciel.brussels



1996

source/bron: bruciel.brussels



2004

source/bron: bruciel.brussels



2012

source/bron: bruciel.brussels



2015

source/bron: bruciel.brussels

3.2

PATRIMOINE INDUSTRIEL A L'EST

INDUSTRIEEL ERFGOED TEN OOSTEN

En voulant désigner les bâtiments qui caractérisent le quartier, nous constatons la présence du patrimoine industriel et celle du logement social. A l'est de la ligne ferroviaire, le quartier est avant tout caractérisé par des vestiges d'usines et d'habitations érigées à l'époque de l'extension de la commune comme centre industriel au 19e siècle.

USINE PAUWELS

Le périmètre compte peu de grandes usines conservées. Les grandes usines de Pauwels et de Cail et Halot ont pratiquement complètement disparu. L'usine Pauwels avait commencé comme fonderie de cuivre avant de s'agrandir pour construire des wagons de chemin de fer. L'ancienne usine se situait entre la rue de l'Indépendance et la rue Delaunoy. Au fil des ans, les bâtiments d'origine ont cédé la place à des entrepôts et des halles. Actuellement, les bâtiments abritent la Brussels Event Brewery et un club de football en salle.

Als we kijken naar welke gebouwen de wijk typeren dan zien we zowel het industrieel patrimonium als de aanwezigheid van sociale woningbouw.

Ten oosten van de spoorlijn wordt de wijk vooral getypeerd door restanten van fabrieken en woningen die gebouwd werden ten tijde van de uitbreiding van de gemeente als industrieel centrum in de 19de eeuw.

FABRIEK VAN PAUWELS

In de perimeter zijn er weinig overgebleven grote fabrieken. De grote fabrieken van Pauwels en Cail et Halot zijn vrijwel volledig verloren. De fabriek van Pauwels was begonnen als kopergieterij en breidde snel uit naar het bouwen van spoorwagens. De voormalige fabriek bevond zich tussen de Onafhankelijkheidsstraat en de Delaunoystraat. Door de jaren heen werden de oorspronkelijke gebouwen vervangen door opslagplaatsen en hallen. Momenteel bevindt er zich in de gebouwen de Brussels Event Brewery en een zaalvoetbalclub.



BRUSSELS EVENT BREWERY
<http://www.eventbrewery.eu/en/silos>



BROUWERIJ VANDENHEUVEL



BROUWERIJ VANDENHEUVEL IN 1955

bron: www.biere-et-brasseries-bruxelles.skynetblogs.be



BROUWERIJ VANDENHEUVEL

Au sud du périmètre, quelques grands bâtiments de valeur architecturale ont été conservés.

BRASSERIE VANDENHEUVEL

L'ancienne brasserie Vandenheuveel près de la gare de l'Ouest dans la rue Pierre Van Humbeek fut conçue par l'architecte Thilly en 1929. L'ensemble du site occupait plus de 4.000 m² avec même un petit pont enjambant la rue Edmond Bonnehill. La rue fut nommée d'après le fondateur de la brasserie.

Au tout début du XXe siècle Edmond Bonehill achète 40 ares de terrain au coin de la rue Vandenpeereboom et de la gare de l'Ouest. Précédemment cette brasserie occupait plusieurs bâtiments rue de la Senne.

Edmond Bonehill sera le moteur de cette nouvelle réussite. Il négocie le raccordement direct de l'usine à la gare de l'Ouest, construite en partie sur les anciennes écuries de la brasserie. On y brassa notamment ces bières: la Bavière, la Pilsen, la Stout Vandenheuveel, la Mars, Ekla (sa bière la plus connue)... Vers 1940 l'activité est étendue aux eaux et limonades.

Fin des années 1960, période difficile pour la brasserie. La société Watney



BROUWERIJ VANDENHEUVEL

In het zuiden van de perimeter zijn er nog enkele overgebleven grote gebouwen met een architecturale waarde.

BROUWERIJ VANDENHEUVEL

De voormalige brouwerij Vandenheuveel nabij het Weststation en in de Pierre Van Humbeekstraat werd ontworpen door de architect Thilly in 1929. De volledige site besloeg meer dan 4.000 m² met zelfs een brugje over de Edmond Bonnehillstraat. De straat werd genoemd naar de oprichter van de Brouwerij.

Aan het begin van de 20ste eeuw kocht Edmond Bonehill 40 are grond op de hoek van de Vandenpeereboomstraat en het Weststation. Voorheen bevond de brouwerij zich in verschillende gebouwen in de Zennestraat.

Edmond Bonehill zal de motor van het nieuwe succes blijken. Hij onderhandelt over de directe verbinding van de fabriek met het Weststation, gedeeltelijk gebouwd op de voormalige stallen van de brouwerij. Ze brouwen deze bieren: Bavaria, Pilsen, Stout Vandenheuveel, Mars, Ekla (zijn beroemde bier), ... Rond 1940 wordt de activiteit uitgebreid naar water en limonade.

Eind jaren zestig is een moeilijke tijd voor de brouwerij. Het bedrijf Watney



*Vestige de la Brasserie Vandenheuvel occupé par un marchand de vin
Restant van Brouwerij Vandenheuvel ingenomen door wijnhandel*

(Royaume-Unis) entre dans l'actionnariat; 5 ans plus tard Vandenheuvel absorbe les brasseries d'Ixelles et Koekelberg; mais en 1974 c'est la fin des activités.

Le bâtiment principal aux numéros actuels 148-150 a pour l'instant subsisté et est désaffecté. Du côté chaussée de Ninove (majeure partie des bâtiments) tout a été rasé (vers fin des années 1970. Le projet de la tour EKLA (nom en référence à une des bières de la brasserie) voit l'érection d'une tour de logements de 18 étages.

source: www.reflexcity.net

DÉPÔT DE TRAMS

Juste en dehors du périmètre, le dépôt de tram dans la rue d'Enghien a une façade intéressante. Le dépôt est encore utilisé par la STIB.

HALLE AUX CHARBONS

source: irismonument.be

Actuellement le site de l'ancienne gare de l'Ouest compte encore une halle aux charbons désaffectée. Elle avait été construite entre 1935 et 1944. Le bâtiment serait d'abord rénové et intégré comme espace public couvert au parc de l'Ouest. Cependant, une récente étude de stabilité a démontré que la structure existante est très dégradée. La SNCB démolira la halle bientôt.

uit het Verenigd Koninkrijk treedt toe tot het aandeelhouderschap; 5 jaar later absorbeert Vandenheuvel de brouwerijen van Elsene en Koekelberg; maar in 1974 komt er een einde aan de activiteiten.

Het hoofdgebouw met de huidige nummers 148 - 150 is tot nu toe bewaard gebleven en is verlaten. Aan de kant van de Ninoofsesteenweg, waar de meeste gebouwen stonden, werd alles verwoest tegen het einde van de jaren '70. Het project van de EKLA-toren (de naam verwijst naar het gelijknamige bier) omvat de bouw van een woontoren van 18 verdiepingen.

bron: www.reflexcity.net

TRAMSTELPLAATS

Net buiten de perimeter heeft de tramstelplaats in de Edingenstraat een waardevolle gevel. De stelplaats wordt nog gebruikt door de MIVB.

STEENKOOHLHAL

bron: irismonument.be

Momenteel staat er op de site van het vroegere Weststation nog een verlaten steenkoolhal. Het werd gebouwd tussen 1935 en 1944. Het gebouw zou eerst gerenoveerd worden en geïntegreerd als overdekte publieke ruimte in het Westpark. Een recente stabiliteitsstudie toont echter aan dat de bestaande structuur zeer zwaar gedegradeerd is. De NMBS zal de hal binnenkort afbreken.

VESTIGES D'UN PASSÉ INDUSTRIEL

Dans la partie est du périmètre, plusieurs bâtiments plus petits, ayant une valeur architecturale certaine, témoignent de leur passé industriel. Sur le plan spatial, ils sont souvent intéressants comme éléments d'un îlot, au sein duquel ils occupent un grand espace.



ONAFHANKELIJKHEIDSTRAAT 194, 198 - °1925

GETUIGEN VAN HET INDUSTRIEEL VERLEDEN

Verder zijn er in het Oostelijk deel van de perimeter verschillende kleinere gebouwen met een architecturale waarde die getuigen van het industrieel verleden. Ruimtelijk zijn ze vaak interessant als onderdeel van een bouwblok waarbinnen ze een grote ruimte in beslag nemen.



SA L'OXHYDRIQUE INTERNATIONALE, PIERRE VAN HUMBEEKSTRAAT 31 - 33:
USINE / FABRIEK
ARCHITECT: NOURBEAUX °1900 - 1910

source: irisonument.be



KEMPENSTRAAT 29: ATELIER / AMBACHTELIJKE WERKPLAATS °1905



KEMPENSTRAAT 15: ANCIEN ENTREPÔT / VOORMALIGE OPSLAGPLAATS
ARCHITECT: R. LANG °1940



LESSENSTRAAT 13 - 15: USINE / FABRIEK - °1900

bron: irismonument.be



- COURT SAINT-LAZARE / LAZARUSHOF, LOUIS GUNSTSTRAAT: HABITATION
SOCIALE / SOCIALE WONINGEN
ARCHITECT: JOSEPH DIONGRE - °1927

LOGEMENT SOCIAL POUR DONNER UN TOIT AUX OUVRIERS DES NOMBREUSES USINES
DU QUARTIER

SOCIALE WONINGEN OM DE ARBEIDERS VAN DE VELE FABRIEKEN IN DE BUURT EEN
DAK TE GEVEN.



JEAN BATISTE DE COCKSTRAAT

BÂTIMENTS ET SITES IMPACTANTS

Bon nombre des anciennes usines n'existent plus. Elles ont cédé la place à des ateliers et des hangars plus récents. Et souvent ceux-ci ont été réaffectés. Ces bâtiments ne font pas partie du patrimoine mais ils impactent le quartier en raison de leur volume ou de leur allure.

En raison de la présence de halles de stockage et de garages, de nombreux blocs de maisons ont été complètement construits. A partir de la rue, cela donne souvent une impression fermée.



COIN / HOEK VIERWINDENSTRAAT - ONAFHANKELIJKHEIDSTRAAT



PASSERELLE / LOOPBRUG

GEBOUWEN EN SITES MET IMPACT

Veel van de oude fabrieken bestaan niet meer. Op de sites staan nu recentere werkplaatsen en loodsen. Ook deze hebben dikwijls al een nieuwe functie gekregen.

Deze gebouwen zijn geen patrimonium maar hebben door hun omvang of gestalte wel een grote impact op de buurt.

Door de grote aanwezigheid van opslaghallen en garages zijn vele huizenblokken volledig dichtgebouwd. Op straat geeft dit dikwijls een gesloten indruk.



ELIASITE



VAN MALDERSTRAAT



VANDENPEEREBOOMSTRAAT



LOUIS DE GUNSTSTRAAT



LOUIS DE GUNSTSTRAAT



VIERWINDENSTRAAT



3.3

DELHAIZE, LE MOTEUR POUR L'OUEST

DELHAIZE ALS MOTOR VOOR HET WESTEN

Le site de la gare a longtemps constitué la frontière avec l'agglomération. Les terrains à l'ouest de la gare étaient à la fin du 19^e siècle encore du terrain agricole vierge. Les industriels recherchaient de manière spécifique ces terrains abandonnés derrière la gare, car ils restaient malgré leur abandon accessibles aux ouvriers. A elles seules, deux entreprises sont à l'origine du développement de tout un quartier : Delhaize, qui venait d'être fondée et la chemiserie 'Coster et Clément'.

DELHAIZE

En 1867, Jules et Edouard Delhaize fondent Delhaize aux côtés de leur beau-frère Jules Vieujant Delhaize. L'entreprise s'implante à la rue d'Osseghem à Molenbeek-Saint-Jean. Aujourd'hui, le siège social de Delhaize Belgique et Luxembourg se trouve toujours au même endroit.

Ils développent le concept de filiale en Belgique et ouvrent partout le même type de magasin, proposant une large gamme de produits alimentaires de qualité sous la marque 'Delhaize Frères et Cie'. En 1883, Delhaize introduit le nom de marque 'Le Lion', désormais utilisé sur toutes les enseignes, la publicité et les produits fabriqués dans les usines de Molenbeek-Saint-Jean. Inspiré par le lion belge, Delhaize choisit le lion comme symbole de l'entreprise.

A partir de 1893, Delhaize possède même un quai à la gare de l'Ouest où peuvent transiter 550 wagons de marchandises par semaine et un quai spécifique pour ses ouvriers. En 1937, l'entreprise reçoit sa propre connexion ferroviaire qui conduit directement au siège social. Aujourd'hui, quelques vestiges ont été conservés entre les deux blocs de logements près de Beekkant.

Les bâtiments Delhaize de part et d'autre de la rue d'Osseghem abritent encore toujours les bureaux et l'usine Delhaize. Les bâtiments ont été rénovés ou remplacés.

Le long des voies à hauteur de Beekkant, se trouve toujours la halle Delhaize. Celle-ci est actuellement désaffectée.

De site van het station vormde lange tijd de grens van de agglomeratie. De terreinen ten westen van het station waren aan het eind van de 19^e eeuw nog maagdelijke plattelandsgrond. De industriëlen zochten specifiek naar deze verlaten terreinen achter het station die verlaten waren en toch bereikbaar voor de arbeiders. Slechts twee ondernemingen zorgden voor de ontwikkeling van de hele wijk: het juist opgerichte Delhaize en de hemdenfabriek 'Coster et Clément'.

DELHAIZE

In 1867 richten Jules en Edouard Delhaize en hun schoonbroer Jules Vieujant Delhaize op. De onderneming vestigt zich in de Osseghemstraat in Sint-Jans-Molenbeek. Hier bevindt zich vandaag nog steeds de zetel van Delhaize België en Luxemburg.

Ze ontwikkelen het filiaalconcept in België: ze openden overal hetzelfde type winkel waarin een groot gamma aan kwaliteitsvolle voedingsmiddelen wordt aangeboden, en dit onder het merk "Delhaize Frères et Cie". In 1883 dient Delhaize de merknaam "De Leeuw" in, die vanaf dan aangebracht wordt op alle uithangborden, reclame en de producten die in de fabrieken van Sint-Jans-Molenbeek worden gemaakt. Geïnspireerd door de Belgische leeuw kiest Delhaize voor een leeuw als bedrijfssymbool.

Vanaf 1893 had Delhaize zelfs een kaai op het Weststation waarmee het 550 goederenwagons per week kon draaien en een eigen arbeidersperron. In 1937 kreeg de onderneming zijn eigen spoor aansluiting die rechtsreeks bij haar hoofdzetel toekwam. Hiervan zijn nu nog restanten te vinden tussen de twee grote woonblokken nabij Beekkant.

De gebouwen van Delhaize aan beide kanten van de Osseghemstraat huisvesten nog steeds de kantoren en een fabriek van Delhaize. De gebouwen werden vernieuwd of vervangen.

Langs de sporen t.h.v. Beekkant vinden we nog de Delhaize hal terug. Deze is momenteel niet in gebruik.



1883 - ÉTABLISSEMENT DE DELHAIZE RUE D'OSSEGEN
1883 - VESTIGING DELHAIZE OSSEGHEMSTRAAT



HALLE DE DELHAIZE À HAUTEUR DE BEEKKANT
 DELHAIZE HAL T.H.V. BEEKKANT



CONNEXION FERROVIAIRE AVEC LES BÂTIMENTS DE DELHAIZE
 SPOORLIJNVERBINDING MET DE DELHAIZEGEBOUWEN



SIÈGE SOCIAL DE DELHAIZE
 HOOFDZETEL DELHAIZE



1910, LA CAVE VINS À OSSEGHEM
 1910, DE WIJNKELDER IN OSSEGHEM

www.gondola.be

CHEMISERIE COSTER ET CLEMENT

Le bâtiment d'usine et les logements de la chemiserie Coster et Clément ont également contribué à définir la structure et le développement du quartier autour d'Osseghem. L'usine n'est plus utilisée mais les bâtiments ont été conservés. Ils seraient transformés en logements.

La rue même fut, contrairement à ce que laisse présumer le nom, non pas entièrement bordée de constructions à la demande de la firme Delhaize, mais de Coster & Clément. En fait, il s'agit ici d'une des dernières cités ouvrières construites à Bruxelles à l'initiative de patrons d'industrie. L'ensemble datant de 1910 compte une quarantaine de logements de 3 couches de construction. L'architecture porte clairement la marque de la tradition paternaliste: une rangée de maisons aux allures avenantes grâce au style pittoresque et aux décorations inspirées de l'art nouveau. Sous les fenêtres des bel-étages des sgraffites ornent les façades de fleurs, d'oiseaux, de personnages, ... chaque maison ayant son propre nom: 'les abeilles', 'De leeuwerik', ... selon l'usage des maisons à la campagne.

Seul un côté de la rue se trouve encore dans le périmètre, l'autre le dépasse.



CHEMISERIE 'COSTER EN CLÉMENT'

HEMDENFABRIEK 'COSTER EN CLÉMENT'

bron: Stedenbouwkundige herontwikkeling van de site Weststation in Brussel, Geertrui Vandist, 2009

HEMDENFABRIEK COSTER ET CLÉMENT

Ook het fabrieksgebouw en de woningen van de hemdenfabriek Coster et Clément zorgden voor de structurering en ontwikkeling van de buurt rond Osseghem. Deze fabriek is niet meer actief maar de gebouwen staan er nog steeds. Ze zouden getransformeerd worden naar woningen.

De straat zelf werd in tegenstelling tot wat de naam laat vermoeden niet in opdracht van de firma Delhaize volgebouwd maar door Coster & Clément. Eigenlijk gaat het hier over een van de laatste arbeiderscités die op initiatief van industriëlen werden gebouwd in Brussel. Het geheel uit 1910 telt een veertigtal woningen met drie bouwlagen. De architectuur draagt duidelijk de stempel van de paternalistische traditie: je ziet een huizenrij met een lieflijk uiterlijk door de pittoreske stijl en de art nouveau-achtige versieringen. Onder de ramen van de bel-etageverdiepingen vinden we sgraffito's met bloemen, vogels, personages... elk huis heeft zijn eigen naam: "les abeilles", "De leeuwerik", ... net zoals dit ook gebruikelijk was voor huizen op het platteland.

Eén kant van de straat ligt nog in de perimeter, dat andere kant net niet meer.



MAISONS OUVRIÈRES DE LA CHEMISERIE 'COSTER ET CLÉMENT'

ARBEIDERSHUIZEN VAN DE HEMDENFABRIEK 'COSTER EN CLÉMENT'

bron: Stedenbouwkundige herontwikkeling van de site Weststation in Brussel, Geertrui Vandist, 2009



CHEMISERIE 'COSTER EN CLÉMENT'
HEMDENFABRIEK 'COSTER EN CLÉMENT'

bron: google

DAVANTAGE DE LOGEMENTS SOCIAUX

L'aspect du périmètre est en large mesure déterminé par la construction de logements sociaux. Vers 1900 les entreprises Delhaize et 'Coster et Clément' assuraient l'aménagement des rues et des logements ouvriers, entre autres dans la rue Jules Delhaize. (voir ci-dessus) A la même époque, des logements ouvriers étaient construits dans la rue Dubois-Thorn et la rue Demessemaeker.

A partir des années '20, plusieurs petites cités-jardins furent construites dans les environs. En 1925 fut construite la cité 'Gulden Bodem' signée par l'architecte A. De Saulnier. Entre 1924 et 1932 suivit la cité Van Meulecom.

A partir des années '50 le Logement Molenbeekois entama la construction des logements sociaux en béton. Elle érigea blocs d'appartements et maisons. Le revêtement de façade en béton gris donne au quartier un aspect très uniforme.



CITÉ-JARDIN 'VAN MEULECOM'
TUINWIJK 'VAN MEULECOM'

MEER SOCIALE WONINGBOUW

Een belangrijk aandeel van het uitzicht van de perimeter is de sociale woningbouw. Rond 1900 zorgden de bedrijven Delhaize en 'Coster et Clément' voor de aanleg van straten en het voorzien van arbeiderswoningen, oa. in de Jules Delhaizestraat. (zie boven) In dezelfde tijd werden er arbeiderswoningen gebouwd in de Dubois-Thornstraat en de Demessemaekerstraat.

Vanaf de jaren '20 werden er in de omgeving verschillende kleine tuinwijken gebouwd. In 1925 werd naar de hand van architect A. De Saulnier de tuinwijk 'Gulden Bodem' gebouwd. Tussen 1924 en 1932 volgde de tuinwijk Van Meulecom.

Vanaf de jaren '50 begon de Molenbeekse Huisvestingsmaatschappij met de bouw van de betonnen sociale woningen. Ze bouwde appartementsblokken en huizen. Door de grijze betonnen gevelbekleding heeft de buurt een erg uniform uitzicht



RUE PIERRE-J. DEMESSEMAEKER
PIERRE-J. DEMESSEMAEKERSTRAAT



TUINWIJK 'GULDEN BODEM'



LE LOGEMENT MOLENBEEKOIS / MOLENBEEKSE HUISVESTINGSMAATSCHAPPIJ



LE LOGEMENT MOLENBEEKOIS / MOLENBEEKSE HUISVESTINGSMAATSCHAPPIJ



LÉGENDE - LEGENDE



PATRIMOINE CLASSIQUE - KLASSIEK PATRIMONIUM



BÂTIMENTS AVEC IMPACT - GEBOUWEN MET IMPACT



BRASSERIE VANDENHEUVEL



BROUWERIJ VANDENHEUVEL



RUE DE L'INDEPENDANCE 194



ONAFHANKELIJKHEIDSTRAAT 194



USINE SA L'OXYDRIQUE

FABRIEK SA L'OXYDRIQUE

ATELIER RUE DE LA CAMPINE 29

AMBACHTELIJKE WERKPLAATS KEMPENSTRAAT 29



ENTREPÔT RUE DE LA CAMPINE 15



OPSLAGPLAATS KEMPENSTRAAT 15



USINE RUE DE LESSINES 13



FABRIEK LESSENSTRAAT 13

HABITATION SOCIALE COURT SAINT-LAZARE

SOCIALE WONINGEN LAZARUSHOF

RUE JEAN-BAPTISTE DE COCK

JEAN-BAPTISTE DE COCKSTRAAT



EGLISE SAINTE-BARBE



SINT-BARBARAKERK



ECOLE COMMUNALE NR 5



GEMEENTELIJKE SCHOOL NR 5

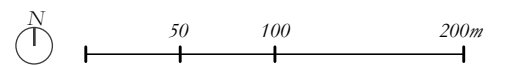
EGLISE ST SAVA

KERK ST SAVA

BRUSSELS EVENT BREWERY



CARTE DU PATRIMOINE
KAART PATRIMONIUM



-  CHEMISERIE DE COSTER & CLÉMENT
-  LOGEMENT DES TRAVAILLEURS COSTER & CLÉMENT
-  ARBEIDERSWONINGEN COSTER & CLÉMENT
-  CITÉ 'GULDEN BODEM'
-  TUINWIJK 'GULDEN BODEM'
-  RUE DEMESSEMAEKER
- DEMESSEMAEKERSTRAAT

-  CITÉ VAN MEULECOM
-  TUINWIJK VAN MEULECOM
-  PASSERELLE STIB
-  LOOPBRUG MIVB
-  TERRAIN ELIA
-  ELIA SITE
- SITOMECA

-  RUE VAN MALDER
-  VAN MALDERSTRAAT
-  RUE VANDERDUSSEN 90
-  VANDERDUSSENSTRAAT 90
-  RUE VIERWINDEN
-  VIERWINDENSTRAAT
- RUE LOUIS DE GUNST
- LOUIS DE GUNSTSTRAAT

3.4

INTÉRIEURS D'ÎLOTS SATURÉS

BINNENGEBIEDEN DICHTGESLIBD

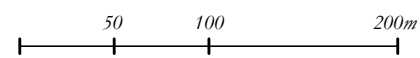
Sur la carte, on voit que l'occupation du sol dans les intérieurs d'îlots est très élevée. Presque chaque îlot est entièrement couvert de constructions. On y trouve souvent des hangars ou des garages. Ainsi, le quartier est très densément construit. La part de surface perméable à l'eau est très faible, ce qui a par ailleurs des effets néfastes pour la qualité de vie dans les habitations attenantes. Une succession jardin-jardin classique y est très rare.

Op de kaart zie je dat de grondinname binnenin bouwblokken erg hoog is. Haast elk bouwblok is volgebouwd. Dikwijls bevinden er zich loodsen of garages. Het maakt dat de buurt erg dens bebouwd is. Het aandeel waterdoorlatende oppervlakte is zeer laag. Dit heeft bovendien nefaste gevolgen voor de leefkwaliteit in de aansluitende woningen. Een klassieke tuin - tuin relatie komt zeer weinig voor.





CARTE DU TISSU DE BÂTIMENTS
KAART VAN HET GEBOUWENWEEFSEL



BEUCOUP D'ESPACE CACHÉ

La zone au sein du périmètre a un tissu bâti très varié. Une grande part du bâti remplit une autre fonction que la fonction résidentielle.

La carte montre tous les bâtiments à plus d'une couche de construction. Si on écarte les bâtiments bas, cela donne d'emblée une tout autre image du quartier. Le vieux Molenbeek densément construit est alors ouvert. Dans le nouveau Molenbeek, ce sont surtout les emplacements de garages fermés et la halle Delhaize qui se distinguent.

La part de bâti bas est très grande. Ce type de bâti consiste surtout en de grands espaces. Malgré leur importante occupation du sol, ils n'y a pas de bénéfice pour le quartier, alors que l'espace y est si précieux.

En réalité, il y a donc beaucoup d'espace ouvert, seulement il est invisible et inaccessible. Le quartier pourrait bénéficier de différentes façons de cet espace ouvert :

- pour affecter les bâtiments d'une nouvelle fonction, correspondant davantage aux besoins des habitants.
- pour héberger un espace public sur le terrain.

VEEL VERBORGEN RUIMTE

Het gebied binnen de perimeter heeft een zeer gedifferentieerd gebouwenweefsel. Een groot aandeel van de bebouwing heeft een andere functie dan de woonfunctie.

Op deze kaart zijn alle gebouwen te zien die meer dan één bouwlaag bevatten. Laat je de lage bebouwing weg dan zie je meteen een heel ander beeld van de buurt. Het dense oud Molenbeek wordt opengetrokken. In nieuw Molenbeek zijn het vooral de garageboxen en de Delhaizehal die een verschil maken.

Het aandeel lage bebouwing is erg groot. Deze bebouwing bestaat vooral uit grote ruimtes. Ondanks hun grote grondinname geven ze op dit moment zelden iets terug aan de wijk, een wijk waar plaats net zo kostbaar is.

Er is op zich dus erg veel open ruimte, ze is gewoon onzichtbaar en ontoegankelijk. De buurt zou op verschillende manier kunnen profiteren van deze open ruimte:

- een nieuwe functie aan de gebouwen geven, een functie die meer aansluit bij de noden van de bewoners.
- een publieke ruimte onderbrengen op het terrein.



HALLE DELHAIZE / DELHAIZEHAL