

De Luikse regio: een gebied in verandering

B. Mérenne-Schoumaker*

Abstract: The aim of this excursion booklet-guide in the Region of Liège is to pin the principal changes occurred recently in the economy and within Liège spaces. The article includes five parts: a general introduction presenting the program of the excursion, a short analysis of the town of Liège territory, a recent assessment of the district economy, a general statistical file and eleven thematic files devoted to eleven major points of the excursion.

Without question, Liège and its area lived and are still living some great transfers. But those are not specific to this Belgian area. In general, they translate the major transformations that touched many center-cities and the majority of the industrial tradition areas. Consequently Liège and its area constitute a good example to learn how to read and explain the contemporary economic and space transfers.

KEY WORDS: Liège, Region of Liège, Economic and space mutations.

SLEUTELWOORDEN: Luik, Luikse regio, economische en ruimtelijke mutaties.

* Gewoon hoogleraar, Service de Géographie économique, ULg

1 Inleiding

De twee excursiedagen in Luik hebben niet enkel als bedoeling twee specifieke gebieden van de provincie Luik te ontdekken en te verstaan, maar ook de recente mutaties ervan te analyseren en via deze mutaties enkele grote onderzoekthema's van de hedendaagse economische geografie te behandelen.

Daarvoor worden twee parcours uitgestippeld: een in de Luikse agglomeratie, een in het centrum van Luik.

Voor de **Luikse agglomeratie** gebeurt het bezoek in twee fasen. Eerst zal men, na een korte rondrit op Sart Tilman, nieuwe ontwikkelingspool van de Luikse regio, (zie 5.10), rondrijden in het **bekken stroomopwaarts** om de problemen van de economische mutaties te bespreken alsook het moeilijke probleem van de reconversie van de economische activiteiten en van de ruimte in een vallei die erg gekenmerkt wordt door de zware industrie. We zullen onze aandacht meer speciaal richten op de siderurgie en de zware metaalfabricage aan de hand van de grootste Luikse onderneming: Cockerill, vandaag geïntegreerd in Usinor (zie 5.1), evenals op het probleem van de reconversie van de industriële ruimten via de acties van SORASI (zie 5.3). We analyseren ook de mutaties in de elektri-

citeitssector, sector die bijzonder goed vertegenwoordigd is in de Luikse regio. Dit parcours eindigt in het bedrijvenpark Zénobe Gramme en in Belle-Ile (zie 5.5), een van de mooiste voorbeelden van reconversie van een verlaten industrieterrein, die in dit geval door de privé-sector werd uitgevoerd.

Het **bekken stroomafwaarts** en de ruimte ten **noorden** van de agglomeratie worden daarna bezocht. Dit circuit toont de belangrijke rol van de hernieuwing van de infrastructuur voor de Luikse opleving: zowel de waterwegen (zie 5.6), de autowegen (zie 5.7) als de luchthaven (zie 5.9). We bezoeken de twee grootste activiteitenparken: Alleur en Hauts Sarts (zie 5.4) evenals de agro-voedingspool van Droixhe (zie 5.11) en de zones verbonden met de luchthaven (zie 5.9), het wetenschapspark van Sart Tilman werd reeds 's morgens bezocht. We zullen de rol bespreken van de belangrijkste Luikse actoren en meer in het bijzonder deze van het agentschap voor regionale ontwikkeling: SPI⁺ (zie 5.3), evenals de toekomstige mutaties veroorzaakt door het nieuwe station van Liège-Guillemins en het hst-net (zie 5.8).

Het wandelcircuit door het **stadscentrum** beoogt de veranderingen van de belangrijkste centrale pool te tonen



Figuur 1: Topografisch kaartuittreksel van de bladen 42/1-2 en 42/5-6 uit resp.1988 en 1989 (schaal: $\pm 1:33\ 000$)
Bron: Depuydt F., (red) (1995), Fascinerende landschappen van Vlaanderen en Wallonië, Davidsfonds, Leuven

aan de hand van de mutaties van de handel en de andere functies (kantoren, bewoning), van de renovaties van de openbare ruimten en van het nieuwe verkeers- en parkingplan van Luik. De klemtoon wordt onder andere gelegd op het commerciële hypercentrum (zie 5.12), de nieuwe "Place Saint-Lambert" (zie 5.13), en op het verkeer en het parkeren (zie 5.14).

Deze economisch-geografische excursie moet de deelnemers – aan de hand van de geanalyseerde voorbeelden – toelaten zich te bezinnen over enkele hoofdthema's van de hedendaagse economische geografie, zoals:

- de mutaties van regio's met een industriële traditie;
- de reconversie van de economie en van de ruimte;
- de nieuwe lokalisatiefactoren van de industrie en de aanverwante activiteiten (transport, opslagruimten);
- de mutaties van de stadscentra;
- de rol van het transport in de economische ontwikkeling;
- het belang van de strategische aanpak van de actoren, zowel de overheid als de privé-sector, voor de toekomst van een streek;
- ...

2 Luik, de vurige stede¹

Als eerste stedelijke agglomeratie van Wallonië en derde van België trekt de Luikse agglomeratie vooral door haar ligging de aandacht. Die wordt bepaald door de Maas en haar belangrijkste bijrivier, de Ourthe, waarin te Chênée de Vesder uitmondt.

Wat op de kaart het meest opvalt (*figuur 1*) is het verstedelijkte centrum van de metropool aan weerskanten van de Maas en haar stroomomlegging. Deze *Dérivation* is een kunstmatige rivierarm die in 1863 na het rechte trekken van de Ourthe aangelegd werd, zowel om de riviervlakte in te richten als om watervloeden en overstromingen te vermijden.

Op de kaart wordt duidelijk dat de Maas in Luik een grote bocht beschrijft en van richting verandert. Deze rivierbocht begint ter hoogte van Renory (in de zuidwesthoek op de kaart) en eindigt ten noorden van het Ile Monsin, de belangrijkste openbare haven van Luik. Zowel de Maas als het Albertkanaal sluiten hierop aan.

2.1 Een ontmoetingsplaats

Luik ligt in een gebied waar de alluviale vlakte van de Maas een breedte bereikt van een drietal kilometer. Zowel stroomop- als stroomafwaarts van Luik versmalt ze opvallend. Deze uitgestrekte, laaggelegen vlakte van Luik wordt deels gevormd door de meanderbochten van de Maas – tussen Sclessin en Jupille – en deels door de brede monding van de Ourthe in de rechterflank van de Maasvallei (*figuur 2*).

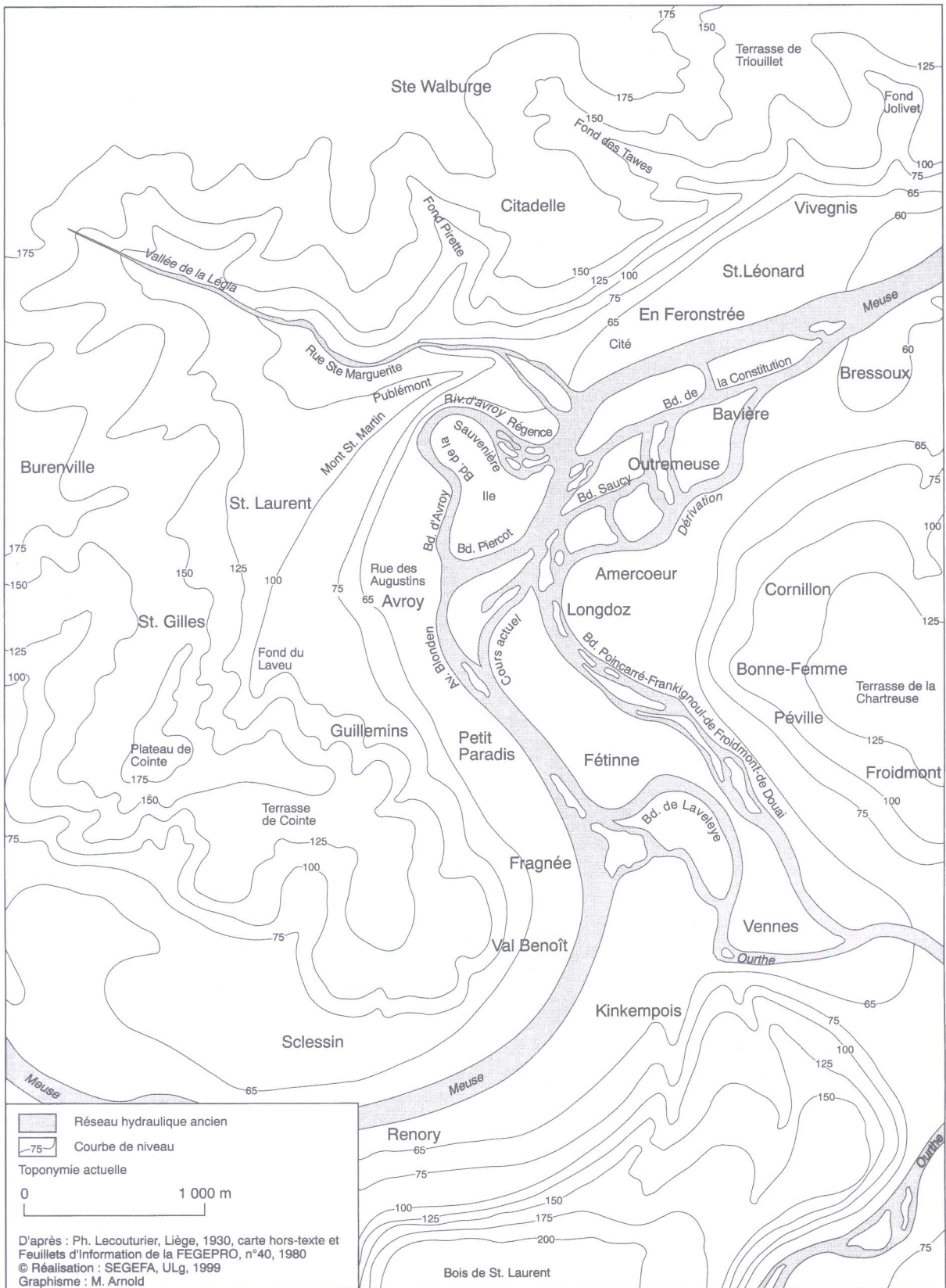
Eigenlijk vertoont de alluviale vlakte, of de zone die in 1926 overstroomd werd, drie verschillende eenheden, omdat de basis waarop dit alluvium rust, telkens op een andere hoogte ligt. Dit werd door talrijke grondboringen duidelijk aangetoond. Het contact tussen het Maasgrint en de vaste sokkel eronder varieert van 51 meter (van Cornillon tot het centrum van l'Île) tot ongeveer 55 meter (op de as Boulevard de la Sauvenière – Place Saint-Lambert), en tot 58 meter (op de as Augustins – voet van de Publémont). Deze niveaus zouden kunnen overeenstemmen met drie laagterrassen van de Maas.

De stad is dus ontstaan aan de samenvloeiing van de Maas en de Ourthe. Die heeft haar verdere ontwikkeling diepgaand beïnvloed. Toch ligt haar oorspronkelijke vestiging (*figuur 2*) niet aan deze samenvloeiing, maar aan die van de Maas en de Légia, een onstuimige beek die zich van het Haspengouwse plateau naar beneden stortte en door de voorstad Sainte-Marguerite liep, waar nu de Rue Sainte-Marguerite gelegen is. De Légia daalde dan verder tot de voet van Pierreuse (achter het prinsbisschoppelijke paleis) en gooide zich ten slotte in de vlakte, voor ze in de Maas uitmondde. Tussen het Légiadal ter hoogte van Sainte-Marguerite en de Maas, die in die tijd op de plaats van de huidige Boulevard de la Sauvenière stroomde, bevond zich een smalle, langgerekte kam: de Publémont, een uitstekende verdedigingsplaats. Aan de voet van deze kam zijn de eerste sporen van menselijke aanwezigheid in Luik aangetroffen.

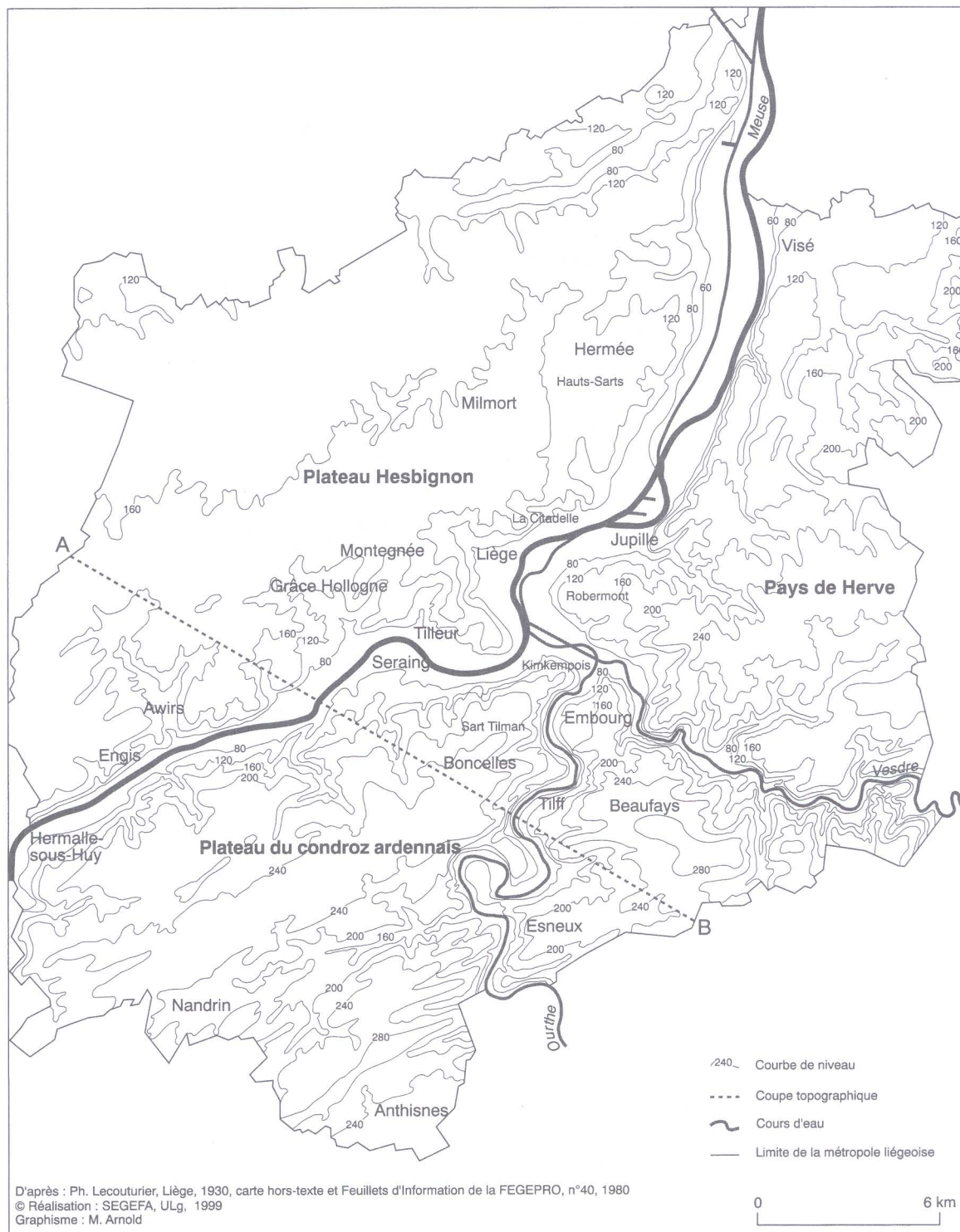
De alluviale vlakte van de Maas ligt op een hoogte van 60 meter. Ze wordt begrensd door vaak abrupte valleiwanden die op de kaart herhaaldelijk te herkennen zijn aan het voorkomen van bossen. We zetten ze hier op een rijtje: de hellingen van Cointe, van de Citadelle, van Tribouillet op de linkeroever; de hellingen van Renory, van de Chartreuse, van Bressoux en van Jupille op de rechteroever. Het hoogteverschil tussen de voet en de top van de helling bedraagt minstens 60 meter. De helling van de linkeroever wordt doorsneden door diepe, smalle insnijdingen die symbolisch *fonds* (d.i. 'diepten') genoemd worden, zoals de Fond de Tawes, die als enige op de kaart goed tot uiting komt. In de valleiwanden komen een aantal vervlakkingen voor: Cointe, Saint-Gilles, Burenville, Citadelle, Sainte-Walburge en Tribouillet, die allemaal op *figuur 2* weergegeven zijn.

Deze vervlakkingen komen ofwel met Maasterrassen overeen, ofwel met resten van het Haspengouws plateau, dat aan de randen sterk geërodeerd is. De hellingen van de rechteroever zijn over het algemeen steiler dan die van de linkeroever, behalve tussen Robermont en Jupille, waar op 140 meter een uitgestrekte vervlakking voorkomt, die correspondeert met het terras van de Chartreuse, een restant van een vroegere valleibodem van de Maas.

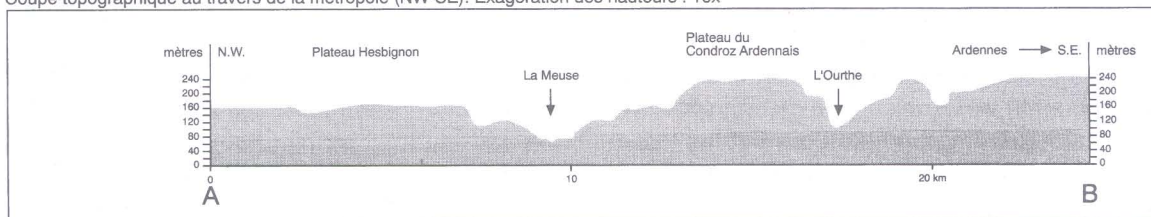
De hellingen rondom de stad vormen een soort van amfitheater. De hoogte van hun bovenrand schommelt tussen 160 en 200 meter voor het Haspengouwse plateau in het



Figuur 2: Stad Luik: oorspronkelijke site
 Bron: Mérenne-Schoumaker, B. (1999), Liège ville et région: documents cartographiques, SEGEFA-ULg



Coupe topographique au travers de la métropole (NW-SE). Exagération des hauteurs : 10x



Figuur 3: Luikse metropool: het reliëf

Bron: Mérenne-Schoumaker, B. (1999), Liège ville et région: documents cartographiques, SEGEFA-ULg

noorden en het westen, en tussen 200 en 280 meter voor de plateau van de Condroz in het zuidwesten, en voor het Land van Herve in het zuidoosten en het oosten (figuur 3).

2.2 Het ruimtelijke patroon: in hoge mate bepaald door de ligging

De Maas, en in mindere mate de Ourthe en de Vesder, hebben het bodemgebruik van het gebied sterk bepaald. De zone met de grootste en meest continue bewoningsdichtheid stemt overeen met de valleien. De oude industrie wordt veelal aan de waterwegen aangetroffen. Ook de trajecten van de spoorwegen, van de wegen en zelfs van sommige snelwegen zijn erg door het reliëf beïnvloed.

Tot in de 19de eeuw bleef de uitbreiding van het woongebied vrijwel beperkt tot de alluviale vlakke (figuur 4 en 5). De economische bloei van de 19de eeuw verandert die spreiding niet ingrijpend – althans niet in het begin –, omdat de groei vooral in de al bewoonde zones plaatsvindt, zoals in Saint-Léonard, Amercoeur, Longdoz, Sainte-Marguerite en Avroy (figuur 1). Deze zones ontwikkelen zich van buitenwijken tot werkelijke stadswijken. Het woongebied reikt pas tot aan de hellingen en plateauranden van Haspengouw en van Herve, wanneer er op het einde van de 19de eeuw en in het begin van de 20ste eeuw een oplossing gevonden wordt voor twee cruciale problemen, de watervoorziening en de bereikbaarheid. De eerste tramlijnen waren daartoe een belangrijke verwezenlijking, net als de doorbraak van de personenwagens na 1950. Luik is dus lang een stad in de vlakke gebieden.

De kaart toont heel duidelijk de nauwe verbondenheid aan tussen de waterwegen en de industrie. De weinige industriële activiteiten die op de kaart weergegeven zijn, liggen inderdaad aan de Maas, aan de Ourthe, van Sauheid tot aan de monding in de Maas en aan de Vesder. Die voorkeur wordt niet alleen verklaard door de aanwezigheid van water: door een dergelijke vestigingsplaats te kiezen trokken de bedrijven ook voordeel van de spoorlijn, het transportmiddel bij uitstek in de tweede helft van de 19de eeuw en het begin van de 20ste eeuw. Op die manier beschikten ze eveneens over uitgestrekte vlakke terreinen die gemakkelijk ingericht konden worden.

Er is ook een nauwe band tussen de ligging van de spoorwegen en de stations, en het reliëf. Het voornaamste reizigersstation, Liège-Guillemins, ligt in de Maasvlakte, net tegen de rand van het Haspengouwse plateau. Het belangrijkste goederenstation, Kinkempois, ligt eveneens in deze vlakke, ter hoogte van Angleur. De meeste spoorwegen volgen de dalbodems. We merken ook dat het traject van de lijn naar Liers en Tongeren de alluviale vlakke verlaat tussen Vivegnis en Herstal, nog net zichtbaar op de noordrand van de kaart. De lijn Luik-Brussel komt van het

Haspengouwse plateau. Het grote reliëfverschil maakte het in dit geval noodzakelijk twee trajecten uit te stippen. De reizigerstreinen, die vanaf Ans de helling kunnen afdalen dankzij een hellend vlak, overbruggen over een afstand van 43 meter een hoogteverschil van 111 meter (een helling van bijna 3 %). De goederentreinen daarentegen volgen een traject met een kleinere helling, van Fexhe-le-Haut-Clocher (buiten de kaart) tot Kinkempois via een tunnel, een viaduct (in Sclessin) en een brug over de Maas (Pont de Renory).

Ten slotte zijn ook de trajecten van wegen en autowegen nauw verbonden met de waterwegen en het reliëf. Zo werden de oevers van de Maas, van de *Dérivation de la Meuse*, van de Ourthe en van de Vesder bijna allemaal als expreswegen ingericht. Het centrale net van hoofdwegen is dan ook in belangrijke mate noord-zuid georiënteerd, zodat een doortocht door de stad in deze richting veel vlotter verloopt dan in oost-westrichting. Merken we nog op dat die trajecten sterk beïnvloed zijn door de grote werken uit de periode 1853-1880, waardoor de loop van de Maas en van de Ourthe rechtgetrokken werd. Die werken deden niet enkel de *Dérivation* ontstaan maar ook belangrijke boulevards, zowel op de linkeroever van de Maas (Avroy, Sauvenière) als op haar rechteroever (Poincaré, Frankignoul, De Froidmont en Douai op figuur 2).

2.3 Een weinig industriële stadskern

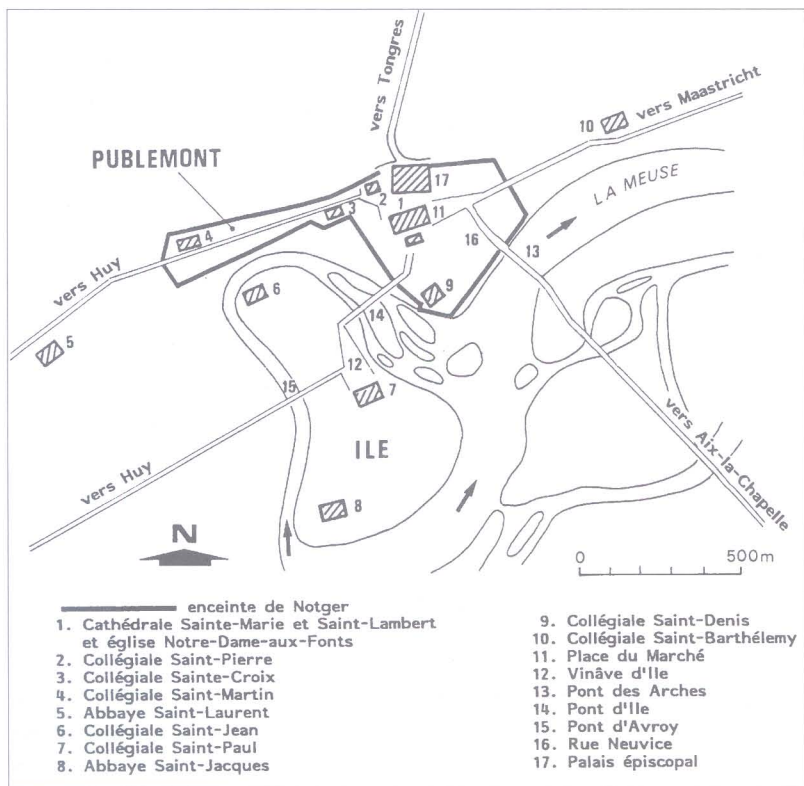
Ondanks de keuze om op de kaart de haven van Monsin in het noordoosten op te nemen toont het document toch voornamelijk een beeld van een weinig geïndustrialiseerde stad. Gaat het hier om een recent proces van desindustrialisatie of om een ouder verschijnsel?

Het antwoord ligt bijna voor de hand: Luik-Centrum is nooit een industriestad geweest, zoals bijvoorbeeld Charleroi dat wel was. Op de nederzetting van de Place Saint-Lambert, die al bijna 8000 jaar continu bewoond wordt, is uit een boerendorp immers een kern ontstaan, die sinds de 9de eeuw als 'cité' bekend staat. Dit is de zetel van het bisdom, waaraan het uiteindelijk zijn naam zal geven en waar ook het bisschoppelijk paleis zich bevindt. De stad is dus vanaf het begin een verzorgend centrum, de hoofdplaats van een prinsdom. Naast een bisschoppelijke, politieke en burgerlijke hoofdstad is Luik ook een centrum van handel en onderwijs. Al in de 16de eeuw ontstond er weliswaar reeds een industriebekken, maar dat bevond zich vooral aan de Maas, de Ourthe en de Vesder, waar men enerzijds van de waterkracht gebruik kon maken en waar anderzijds voldoende water ter beschikking was. De 19de-eeuwse industriële ontwikkeling vond hoofdzakelijk stroomop- en stroomafwaarts van de stad plaats, in de nabije gemeenten Seraing-Ougrée en Herstal maar wat de steenkoolwinning betreft, ook op de plateaus.

Het is geen wonder dat er in het centrale deel van de agglomeratie geen industrie te bespeuren valt. Dat klinkt nu



Figuur 4: Historische hand-schriftkaart van Luik uit het midden van de 18e eeuw, herleid tot schaal van ±1:52 000. Villaret realiseerde ze op de oorspronkelijke schaal van 1:14 400 (IGN, France) Bron: Depuydt F., (red) (1995), Fascinerende landschappen van Vlaanderen en Wallonië, Davidsfonds, Leuven



Figuur 5: Luik: schematisch plan van de stad (10e en 11e eeuw) Bron: J.-L. Kupper, naar J. Lejeune

normaal omdat de stad, zoals vele andere, sinds 1960 haar voornaamste fabrieken en werkplaatsen, die vroeger gelegen waren in de gemengde woon- en industriegebieden, in de stationswijken, (Guillemins en vooral Longdoz) of aan de waterwegen, verloren heeft. Omdat er weinig concessies voor de exploitatie van steenkool toegekend werden op het grondgebied van de vroegere gemeente Luik, is het nauwelijks verwonderlijk dat er op de kaart bijna geen steenhopen of terrils voorkomen. In de streek van Luik werden daarenboven nog talrijke terrils met de grond gelijk gemaakt, in het kader van grote wegenwerken in de jaren zestig en zeventig.

De enige industriële activiteiten in het stedelijke gebied liggen dus aan de rand van de Luikse agglomeratie. De voornaamste pool bevindt zich stroomafwaarts van Luik, ter hoogte van Droixhe en Jupille, en op Ile Monsin. Stroomopwaarts is er veel minder industrie (Sclessin en Kinkempois). Vooral op de linkeroever ontbreekt ze, zoals in Sclessin, waar onlangs talrijke oude fabrieken gesloopt en door commerciële vestigingen vervangen werden. De rechteroever heeft zijn industriële functie behouden dankzij de aanleg (1979) van het enige recente industriepark (Renory) binnen de stad. Het bevindt zich tussen het spoorwegcomplex en de Maas, en groepeert tegenwoordig enkele bedrijven die gespecialiseerd zijn in kunststoffen. Ook de valleien van de Ourthe en de Vesder hebben talrijke industriële activiteiten verloren. Dat verlies verklaart de vele uitgestrekte, onbenutte industriegronden, zoals de vestigingsplaats van de Waterleidingsmaatschappij tussen de Ourthe en het Ourthekanaal. Enkel een fabriek van de Vieille Montagne, een afdeling van Cuivre et Zinc (overgenomen door Boliden), en de Fonderies Magotteaux in Vaux-sous-Chèvremont blijven over.

De functies van Luik behoren dus in hoofdzaak tot de tertiaire sector, die voor meer dan 85 % van de werkgelegenheid in de stad zorgt. Helaas is deze sector nauwelijks zichtbaar op een topografische kaart op schaal 1:25 000. Daar zijn alleen enkele grote voorzieningen te herkennen: ziekenhuizen, bejaardentehuizen, de twee centrale vestigingen van de Universiteit (place du Vingt-Août en Val Benoît), sportcentra, culturele voorzieningen, grote commerciële bedrijven en natuurlijk de talrijke kerken en kappen die getuigen van de religieuze rol die Luik in het verleden speelde. Zoals voor de industrie al het geval was, is het niet altijd mogelijk op kaart en foto een onderscheid te maken tussen de plaatsen die hun bedrijvigheid verloren hebben (bijvoorbeeld het ziekenhuis Bavière) en de plaatsen waar nog steeds gewerkt wordt.

2.4 Groene zones in de buurt van het centrum

Al zijn de groene ruimten in het stadscentrum weinig talrijk, toch zijn er andere die niet ver van het stadscentrum verwijderd zijn. Dat geldt vooral voor het zuiden, waar de stadskern van Angleur gelegen is aan de voet van de

grootste groene ruimte van de Luikse agglomeratie: Sart Tilman. In het midden daarvan werd de nieuwe universitaire campus opgetrokken en op de kaart zien we het meest noordelijk gelegen deel ervan, met name het Bois de Saint-Laurent en het Bois de Saint-Jacques. Groene ruimten komen ook in de andere richtingen voor, dankzij de bossen die zich vaak op de steile flanken en hellingen bevinden. In het algemeen beschouwd beschikt de hele Luikse agglomeratie, ondanks de grote woondichtheid in het centrum, toch over vrij veel groen.

3 Economie

Gelegen in het midden van de gelijknamige provincie is Luik en haar omgeving heden ten dage het belangrijkste dichtbevolkte industriegebied van Wallonië en het belangrijkste economische centrum. Op een oppervlakte van 796 km² telt de bestuursregio Luik meer dan een half miljoen inwoners en meer dan 200 000 arbeidsplaatsen.

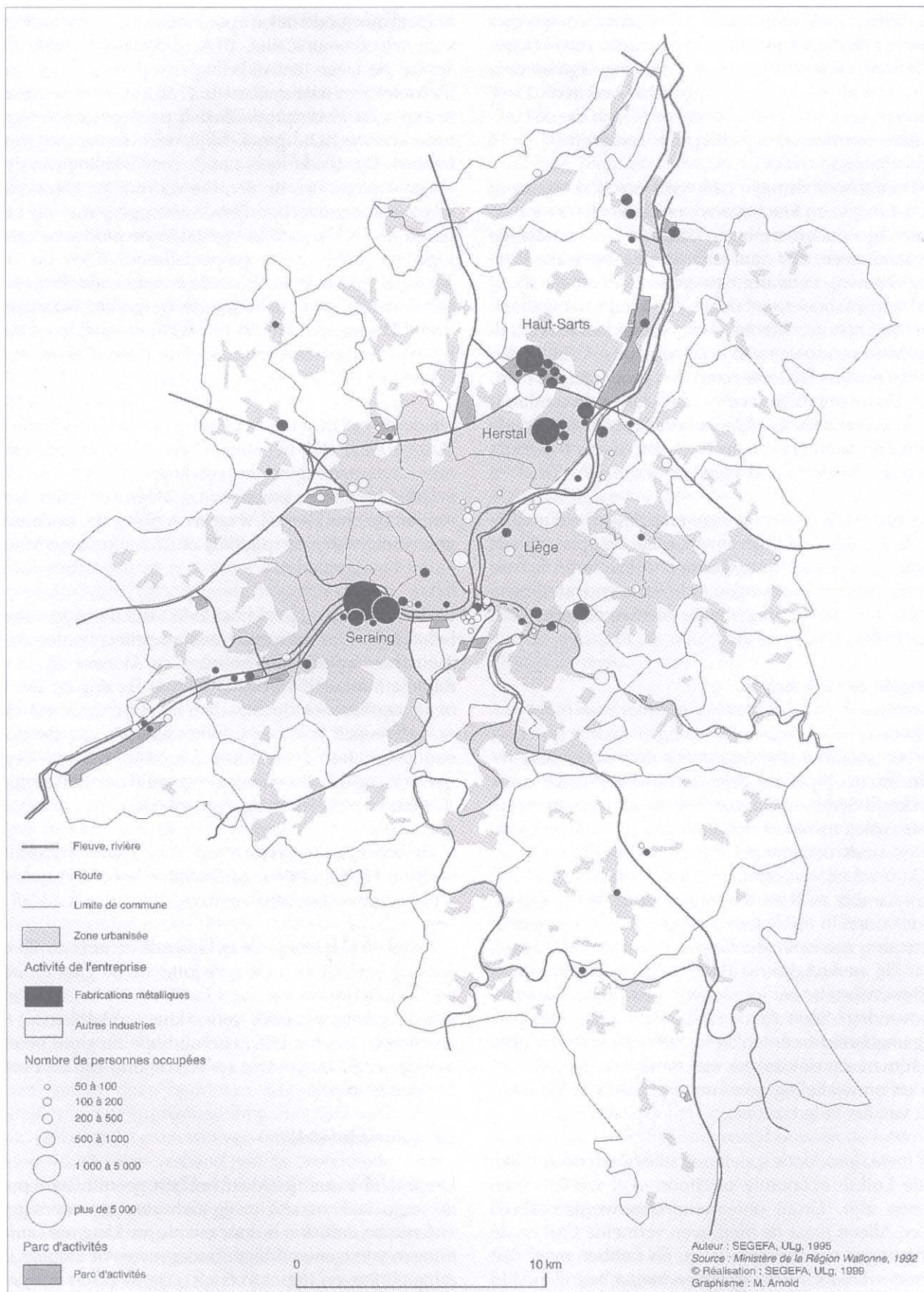
3.1 Economie in verandering

De traditionele economie van Luik, die oorspronkelijk op drie belangrijke industrieën berustte (steenkool-, ijzer- en staalindustrie, metaalverwerkende industrie) maakte herhaaldelijk een ernstige crisis door. Deze waren, net als elders, te wijten aan de diepgaande technologische verandering en de toenemende globalisering, die overal ter wereld de economie beïnvloedden.

De mijnen werden er het eerst door getroffen. Tussen 1953 (begin van de rationalisering ten gevolge van de oprichting van de EGKS) en 1980 (stillegging van de laatste steenkoolmijn in Blégny-Trembleur waarvan men later een pretpark maakte) werden 35 steenkoolmijnen in de nabije omgeving van Luik gesloten. Daardoor gingen 30 000 arbeidsplaatsen verloren.

De problemen van de ijzer-, staal- en zware industrie die zich al sinds 1960 aankondigden, spitsten zich in de jaren zeventig en tachtig toe. Zij waren nog ernstiger omdat zij volgden op de kolencrisis en in een zeer diep conjunctureel dal optraden. Bijna 30 000 arbeidsplaatsen gingen verloren in de ijzer- en staalindustrie en in de metaalindustrie, 25 000 in de metaalverwerkende bedrijven en duizenden in aanverwante bedrijven, zoals de auto-industrie, de bouwindustrie, diensten aan ondernemingen, enz.

Deze situatie was zeker niet alleen typerend voor Luik. Zij was het lot van bijna alle regio's met industriële traditie. Maar de bevolking van Luik werd door de gevolgen van deze omwentelingen zwaar getroffen. Haar vertrouwen in de toekomst werd geschokt. Heden ten dage heeft het gebied een nieuwe structuur gekregen. Er zijn steeds minder



Figuur 6: Luikse regio: voornaamste industriële bedrijven en activiteitenparken
 Bron: Mérenne-Schoumaker, B. (1999), Liège ville et région: documents cartographiques, SEGEFA-ULg

arbeidsplaatsen in de industrie en er is steeds meer werkgelegenheid in de dienstensector. Dit gebeurde zowel in traditionele of nieuw gestructureerde of nieuw georganiseerde bedrijfstakken alsook in nieuw opgerichte bedrijven. Hiertoe behoren veel buitenlandse ondernemingen die de Luikse bedrijven overnamen of zich in Luik vestigden.

Tegenwoordig heeft de regio Luik weer een sterke ijzer- en staalindustrie en een krachtige en moderne elektro-industrie. Sommige ondernemingen konden hun voormalige grootte handhaven, met name fabrikanten van wapens en vliegtuigmotoren, verwarmingsketels, de cementfabrieken, de bandenfabrieken en de producenten van mineraalwater en bier behoren hiertoe. Maar vooral kleine en middelgrote bedrijven spelen een dominerende rol. Zij bieden aan talrijke economische sectoren hun producten en diensten aan. Daarvan profiteren de agrarische en de voedingssector, de gentechnologie, de informatica, de media, de elektronica en de ruimtevaarttechnologie. *Figuur 6* geeft de spreiding van de industriële tewerkstelling weer.

Zoals elders ook kan de nieuwe werkgelegenheid niet iedere oude arbeidsplaats vervangen. Maar de opleving van de economie valt niet te ontkennen. Deze is te danken aan de talrijke ondernemingen, arbeiders en instellingen die samen aan de vorming van de nieuwe economische structuur hebben meegewerkt.

3.2 Belangrijke industriële sectoren

Ondanks de crisis in de jaren zeventig en tachtig is in Luik de *ijzer- en staalindustrie* nog steeds de belangrijkste industriële sector. Bijna de gehele branche is afhankelijk van Cockerill-Sambre. Dit concern is voortgekomen uit meerdere fusies tussen ondernemingen uit Luik en Charleroi en is sinds december 1998 geïntegreerd in Usinor, Frankrijk. Dankzij een doordacht saneringsconcept heeft Cockerill-Sambre zich goed hersteld. De onderneming investeerde vooral in op de toekomst gerichte producten, in koelsystemen, staalommantelingen (Phenix-Works, Ségal) alsook in de werktuigbouw (CMI, gespecialiseerd in fluidaatsbedstoomketels en in nieuwe gasturbine-stoomketels). Bovendien heeft Cockerill-Sambre zijn productieomvang uitgebreid en ontwikkeld. Hiervoor werd in 1990 in Sart Tilman, op de campus van de universiteit, een research- en ontwikkelingscentrum opgericht dat ten dienste staat van het hele concern.

Ook de *metaalproductie* speelt nog steeds een belangrijke rol in de Luikse economie ofschoon veel werkplaatsen verdwenen zijn. Grote ondernemingen worden steeds schaarser. Alleen maar de hierboven vermelde CMI en de twee afdelingen van de voormalige FN hebben meer dan 1000 medewerkers. Middelgrote en kleine bedrijven zijn daarentegen vaak echte koplopers op de markt. Dat zijn

Magotteaux (onderdelen voor molens), Gillam (onderdelen voor telecommunicatie), BEA (detectiesystemen), Centre Spatial de Liège (ontwikkeling en oppuntstelling van optisch-elektronische systemen). Ook al zijn er bij de investeringen en in de productiviteit bemoedigende signalen voor economische groei, blijft deze sector het moeilijk hebben. Dat merkt men aan de ontwikkeling van de toponderneming daar, nl. FN. De voormalige FN in Herstal werd in meerdere bedrijfstakken opgesplitst. Zij bestaat nu uit de FN die zich in Herstal in de productie van oorlogs- en jachtwapens gespecialiseerd heeft en uit de Techspace Aéro in Milmort (de vroegere afdeling FN Moteurs) welke motoren voor de burgerluchtvaart produceert. Overigens blijft de non-ferro metaalnijverheid behouden in het Luikse dankzij Boliden Cuivre et Zinc (Grivegnée) en UCA (Chênée).

De derde industrietak van Luik is de *voedingsmiddelenindustrie*. Deze stelt het goed. Hiertoe behoren vooral kleinere ondernemingen, die voedingsmiddelen (margarine, gebak, chocola en snoep, koffie, vleesproducten) fabriceren, en de dranksector, waar men ook grote ondernemingen vindt (Interbrew in Jupille of Chaudfontaine Monopole in Chaudfontaine).

De sector *Stroom, gas en water* is voor de regio van groot belang. Er zijn conventionele warmtecentrales (b.v. in Awirs) en waterkrachtcentrales (in Monsin en in Ivoz-Ramet). Sinds 1994 bevindt zich in Seraing op het voormalig terrein van de draadfabriek van Cockerill (Valfil) ook de eerste gasstoomturbinescentrale van België met een geïnstalleerd vermogen van 460 MW. Bovendien heeft de regio Luik een zeer uitgebreid net van aardgasleidingen, en in Wandre ligt een oliehaven.

In de *bouwsector* zijn sommige heel belangrijke ondernemingen. Franki, Galère en Duchêne behoren tot de grote multinationale bouwconcerns.

In Lixhe en Haccourt zijn er bekende cementfabrieken, in Seraing bevindt zich de gerenommeerde glasfabriek van de Cristalleries du Val Saint-Lambert, en in Lixhe bestaat nog het centrum voor de verwerking van kaolien en calciumcarbonaat – het ECC. Hieruit blijkt de grote betekenis van de sector *ontginning en verwerking van niet-metaalhoudende mineralen*.

3.3 Andere industrietakken

De andere industrietakken hebben geen zwaartepunt in de regio Luik maar zijn er toch vertegenwoordigd. De *chemische industrie* is door enkele middelgrote ondernemingen vertegenwoordigd (onder meer Air Liquide in Seraing en Prayon Rupel in Engis). De medisch-farmaceutische sector heeft meerdere bedrijven en ook de bio- en

gentechologie heeft nieuw opgerichte bedrijven, b.v. Eurogentech in Sart Tilman.

Noemenswaard is nog de *rubber-, kunststof- en composietstoffenindustrie*. In de regio Luik bevindt zich naast andere kleinere bedrijven Uniroyal Continental. Dat is de grootste Belgische rubberfabrikant, die in de productie van banden gespecialiseerd is. Vermelden we voorts nog Cabot Plastics, een onderneming die carbonpoeder produceert, en Moplefan-Benelux een bedrijf dat plasticfolie maakt.

In Luik bevinden zich meerdere kleine *drukkerijen* en *uitgeverijen*. De grotere werken voor de lokale kranten "La Meuse" en "Le Matin". Ook in de informaticasector ontstaan vele kleine succesvolle ondernemingen op het gebied van software en digitale uitrusting (Spacebel, Star Informatique, EVS...).

3.4 De tertiaire sector

De sector van de *handel en de banken, verzekeringen en diensten aan de ondernemingen* is goed vertegenwoordigd in de regio. De stad Luik telt meer dan 6000 handelsondernemingen en is daarom een belangrijke spil en een centrum voor verschillende kredietinstellingen welke het hele zuidoosten van het land bestrijken. Naast vestigingen van alle grote Belgische en van 15 buitenlandse banken zijn hier ook de grote verzekeringsmaatschappijen gevestigd. Dat zijn bv. de SMAP (Société Mutuelle des Administrations Publiques) waarvan het hoofdbestuur in Luik gevestigd is alsook de uit het Royal Belge-concern voortgekomen Assurance Liégeoise. De sector van de diensten aan de ondernemingen is de afgelopen jaren bijzonder sterk gegroeid. Deze weerspiegelt zeer goed de algemene tendens om deze diensten uit te besteden en toont de groeiende specialisatie van de bedrijven in deze sector aan. Sinds kort lijdt de sector echter, zoals in de andere Belgische metropolen, van de toenemende internationalisering van het bedrijfsleven en dit uit zich door vele fusies en een hergroepering van de bestuursactiviteiten in Brussel.

Maar *vervoerbedrijven* en het *transport* groeien sterk, onder andere rond de luchthaven waar meer dan 30 bedrijven zich gevestigd hebben met bijna 2000 arbeidsplaatsen; onder deze bedrijven zit TNT, de Europese marktleider van de expresbestelling, met 850 werknemers in Luik. Deze sterke groei van vervoerbedrijven en van het transport houdt zeker verband met de uitstekende infrastructuur van de verschillende transportmiddelen (een kruispunt van zes autosnelwegen, de op een na grootste binnenhaven van Europa, een station met toekomstige hst-aansluitingen en een regionale luchthaven met een forse stijging van de omzet) en met de aanleg van multifunctionele zones. Dat gebeurt zowel in de vallei (water, spoor

en wegen) alsook op het noordelijk plateau (luchtvaart- en wegenverbinding, in de toekomst misschien ook spoorverbinding) wat de uiterst gunstige geografische ligging van Luik valoriseert.

Meer dan de helft van alle banen treft men aan in de *openbare diensten* (bestuur, scholen, gezondheidsinstellingen en cultuur). De vraag naar persoonsgerichte servicediensten is met de verbetering van de algemene levensstandaard fors gestegen. In de regio Luik is zowel de kwaliteit alsook de kwantiteit van deze diensten goed. Dat geldt bijzonder voor de scholen en hogescholen, de gezondheidszorg en het culturele aanbod. Hier vindt men naast de universiteit meer dan twintig HBO-opleidingen die gespecialiseerd zijn in pedagogiek, economie, gezondheidszorg, sociale en toegepaste wetenschappen, architectuur en kunst. Aan deze scholen studeren ca. 35 000 studenten. Op het gebied van de gezondheid staan in de regio Luik 8 ziekenhuizen met in het totaal 4600 bedden ter beschikking. Cultureel gezien heeft Luik ook het een en ander te bieden: een filharmonisch orkest met een uitstekende reputatie, een opera met bezoekers uit verre omstreken, een theater en grote bibliotheken (Chiroux-Croisiers, bisdom en universiteit). Bovendien zijn er talrijke zeer actieve groepen of centra die dagelijks toneel, tentoonstellingen en conferenties organiseren. En dit niet alleen in de stad Luik maar ook in vele andere gemeentes binnen de regio.

3.5 Vele en vooral veelzijdige informatie en dienstverleningscentra

Voor de oprichting, promotie en/of vestiging van bedrijven en de uitbreiding van hun aanbod zijn er de volgende informatie- en dienstverleningscentra: Socran (soutien et création d'activités novatrices-stimulering en realisering van innovatieve activiteiten), Interface-Entreprises-Université (het in de praktijk brengen van wetenschappelijk verworven informatie), Awex en de Club des exportateurs (exportpromotie), Meusinvest en Fair (financiële ondersteuning), UCM (dienstverlening voor de middenstand), de Kamer van Koophandel (CCI) van Luik en SPI⁺ (dienstverlening, promotie, initiatief). Deze instelling beheert vooral 15 industrieterreinen en meerdere gebouwen voor jonge bedrijven. Een van de dochterondernemingen, SORASI, is zeer bedreven in renovatie van opgeheven kantoor en winkelruimtes. Twee instellingen zijn ook nog heel belangrijk voor het economische, sociale en culturele leven van Luik: het congresgebouw en de Internationale Expo van Luik (FIL).

3.6 Opleiding en research

De dynamiek van de economie is op de eerste plaats afhankelijk van de mens en zijn know-how, zijn vaardigheden, zijn ondernemingsgeest en zijn wil tot innovatie. Al

deze componenten zijn in de regio Luik aanwezig omdat deze regio kan terugblikken op een lange industriële traditie en omdat ze een uitstekend opleidingssysteem heeft. In het bijzonder kan men hier de opleiding aan technische scholen, universiteiten en andere hogescholen (HEC, ISIL en Gramme) vermelden. Er bestaan ook sociale programma's voor de scholing en omscholing van werkløzen. Daarbij speelt het Forem een belangrijke rol.

Bovendien bevinden zich in Luik veel researchcentra, zowel particulier alsook van de staat. Het aantal betrokken partners bij initiatieven voor de stimulering van de regionale economie wordt steeds groter. Vakbonden, werkgevers, openbare instellingen, research- en opleidingscentra horen hierbij.

3.7 De kunst om van het leven te genieten

In de regio Luik wordt graag feestgevierd. De bevolking heeft de reputatie levenslustige zijn en open te staan voor nieuwe dingen en andere culturen. Deze eigenschappen, die in de toekomst steeds belangrijker worden, komen niet in botsing met een sterk lokaal identiteitsgevoel. Wie is er trotser op zijn stad en haar duizendjarige geschiedenis dan een Luikenaar?

Ten slotte mag nog gezegd worden dat de regio Luik veel voordeel haalt uit de stad Luik. Luik is een van de vijf Belgische metropolen en het nieuwe economisch centrum van Wallonië. Evenals in vele andere regio's fungeert ook hier de stad, dankzij de vele door haar aangeboden dienstverleningen, de talrijke contactmogelijkheden en haar goede verkeersverbindingen, als motor voor de omgeving.

4 De Luikse regio: statistisch dossier

1 Organisatie van het territorium

Drie belangrijke invloeden op de verstedelijking en de industrialisering.

- Site: samenvloeiing Maas-Ourthe (Vesder) – alluviale vlaktes plateaus (Haspengouw in N, Condroz in S, Land van Herve in E)
- Groei in opeenvolgende ringen
- Autowegennet vooral in het N ontwikkeld

4.2 Zones die steun kunnen genieten van de Europese structuurfondsen (Objectief 2)

- ◆ 1989-1993:
 - 24 gemeenten van het arrondissement Luik
- ◆ 1994-1999:
 - 33 gemeenten waarvan de 24 gemeenten van het arrondissement Luik, 6 gemeenten ten W (Amay, Engis, Héron, Villers-le-Bouillet, Wanze en Saint-Georges) en drie gemeenten ten E (Pépinster, Dison en Verviers)
- ◆ 2000-2006:
 - 10 gemeenten Objectief 2 industriële herstructurering (Amay, Engis, Flémalle, Grâce-Hollogne, Seraing, Saint-Nicolas, Luik, Beyne, Herstal, Oupeye) + 2 gemeenten Objectief 2 stad (Dison en Verviers)
 - 21 gemeenten in overgangsfase («Fasing out»): andere gemeenten van het bekken Maas-Vesder

	Bevolking 1970	Bevolking 1999	Oppervlakte
Luik (gemeente)	242 986	187 538	69 km ²
Luik (arrondissement)	618 229	587 214	797 km ²

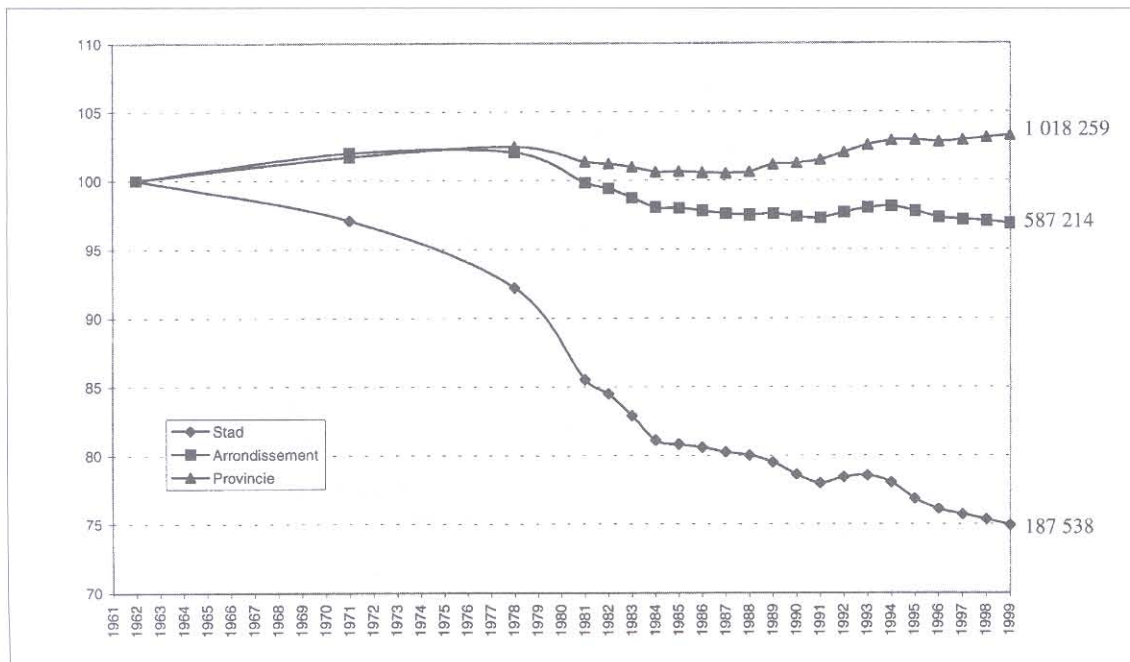
Tabel 1.: Oppervlakte en bevolking

	Bevolking (in %)	Evolutie sinds 1960	Tewerkstelling (in %)	Tertiaire werkgelegenheid (in %)	Evolutie tewerkstelling sinds 1960
Stad Luik	32	– 30 %	48	56	– 12 %
Industriële banlieue	30	– 10 à 20 %	26	16	– 24 %
Weinig geïndustrialiseerde banlieue	16	↑ continu	11	13	+ 12 %
Peri-urbane zone	13	↑ sinds 1950	9	10	+ 14 %
Rurbane zone	9	↑ sinds 1970	6	5	+ 14 %

Tabel 2: Verdeling en evolutie van de bevolking en de tewerkstelling per samenstellend deel

	1981	1991	1998	+/- 81-98 (in %)	+/- 91-98 (in %)
Ans	26 032	27 554	27 577	5,9	0,1
Awans	7 325	7 775	8 215	12,2	5,7
Aywaille	8 173	9 167	9 808	20,0	7,0
Basseuge	7 904	7 915	8 107	2,6	2,4
Beyne-Heusay	11 584	11 255	11 533	-0,4	2,5
Blégny	11 015	11 653	12 102	9,9	3,9
Chaufontaine	19 615	20 426	20 717	5,6	1,4
Comblain	4 960	5 103	5 226	5,4	2,4
Dalhem	5 246	5 826	6 060	15,5	4,0
Esneux	11 517	12 718	13 160	14,3	3,5
Flémalle	28 135	26 500	26 093	-7,3	-1,5
Fléron	15 764	15 913	15 731	-0,2	-1,1
Grâce-Hollogne	22 039	22 087	22 542	2,3	2,1
Herstal	38 189	36 451	36 501	-4,4	0,1
Juprelle	6 864	7 639	8 056	17,4	5,5
Liège	211 528	194 596	188 568	-10,9	-3,1
Neupré	8 076	8 775	9 390	16,3	7,0
Olne	3 037	3 367	3 675	21,0	9,1
Oupeye	22 709	23 257	23 677	4,3	1,8
Saint-Nicolas	25 432	23 817	23 217	-8,7	-2,5
Seraing	63 749	60 838	61 038	-4,3	0,3
Soumagne	12 502	13 651	14 723	17,8	7,9
Sprimont	9 925	11 107	12 247	23,4	10,3
Trooz	7 686	7 603	7 653	-0,4	0,7
Visé	16 686	17 019	16 569	-0,7	-2,6
TOTAAL	605 692	592 012	592 185	-2,2	0,029

Tabel 3:
Evolutie van de
bevolking van de
gemeenten van het
arrondissement Luik
sinds 1981
Bron: NIS-gegevens



Figuur 7:
Evolutie van de
bevolking van de
stad, het arrondisse-
ment en de provincie
Luik (1962 = 100)

	Inkomen 73		Inkomen 81		Inkomen 96	
	(X10 ³ F)	Land=100	(X10 ³ F)	Land=100	(X10 ³ F)	Land=100
Arrondissement Luik						
Gemiddeld inkomen per inw.	79,6	106,0	204,5	106,6	363,4	93,9
Gem. ink. per belastingaangifte	218,2	100,6	506,9	99,4	840,8	93,6
Mediaan inkomen per aangifte	171,3	104,4	426,2	101,3	674,6	95,2
Provincie Luik						
Gemiddeld inkomen per inw.	75,6	100,7	197,2	102,8	362,4	93,6
Gem. ink. per belastingaangifte	211,3	97,4	496,7	97,4	850,3	94,7
Mediaan inkomen per aangifte	163,5	99,7	416,7	99,1	684,3	96,6
Arrondissement Namen						
Gemiddeld inkomen per inw.	73,6	98,0	188,8	98,4	382,1	98,7
Gem. ink. per belastingaangifte	212,7	98,0	509,3	99,9	905,5	100,1
Mediaan inkomen per aangifte	163,3	99,6	416,9	99,1	714,4	100,8
Arrondissement Charleroi						
Gemiddeld inkomen per inw.	70,1	93,3	176,3	91,9	328,5	84,9
Gem. ink. per belastingaangifte	208,0	95,9	474,7	93,1	796,1	88,6
Mediaan inkomen per aangifte	166,3	101,4	398,0	94,6	644,9	91,0
Wallonië						
Gemiddeld inkomen per inw.	70,7	94,1	185,9	96,9	359,8	92,9
Gem. ink. per belastingaangifte	207,7	98,2	494,2	97,0	859,2	95,6
Mediaan inkomen per aangifte	159,1	97	406,1	96,5	681,7	96,2
België						
Gemiddeld inkomen per inw.	75,1	100,0	191,8	100,0	386,9	100,0
Gem. ink. per belastingaangifte	216,9	100,0	509,9	100,0	898,0	100,0
Mediaan inkomen per aangifte	164,0	100,0	420,6	100,0	708,4	100,0

Tabel 4: Evolutie van de inkomens van het arrondissement en de provincie Luik van 1973 tot 1996. Vergelijking met de arrondissementen Namen en Charleroi, het Waalse Gewest en België
Bron: NIS-gegevens.

	Tewerkstelling in secundaire sector			Tewerkstelling in tertiaire sector		
	Aantal	% van totaal	1961=100	Aantal	% van totaal	1961=100
Volgens NIS-gegevens						
1961	146 455	58,1	100,0	100 823	40,0	100,0
1970	117 327	49,8	80,1	115 237	48,9	114,3
1981	79 163	36,8	54,1	134 027	62,3	132,9
1991	48 105	26,3	32,8	133 039	72,9	132,0
Volgens gegevens van RSZ en RSVZ						
1990	58 475	27,6	100,0	151 181	71,3	100,0
1997	48 473	23,5	82,9	157 368	76,1	104,1
1998	49 725	23,6	85,0	159 403	75,6	105,4
Saldo 1961-1998	verlies van ± 97 000 jobs of 2/3 van de industriële arbeidsplaatsen van 1961			winst van ± 58 500 jobs of 58 % van 1961 van de tertiaire arbeidsplaatsen		

Tabel 5: Evolutie van de secundaire en tertiaire tewerkstelling in het arrondissement Luik
Bron: NIS (Nationaal Instituut voor de Statistiek), Tellingen van 1961, 1970, 1981 en 1991; RSZ (Rijksinstituut voor de Sociale Zekerheid) en RSVZ (Rijksinstituut voor de Sociale Zekerheid van de Zelfstandigen), Jaarlijkse Rapporten. In deze laatste rapporten is er geen rekening gehouden met de beheerders van vennootschappen.

NACE Activiteitssector	Tewerkstelling 1998	Evolutie 93/98		Index specialisatie in verh. tot België
		absoluut	relatief (in %)	
10 Winning van steenkool, bruinkool en turf	14	12	600	221
11 Winning van aardolie en aardgas	0	0	n.g.	n.g.
12 Winning van uranium- en thoriumerts	0	0	n.g.	n.g.
13 Winning van metaalerts	0	-10	-100	n.g.
14 Overige winning van delfstoffen	134	-58	-30	60
15 Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken	3 710	-706	-16	78
16 Vervaardiging van tabaksproducten	0	-12	-100	0
17 Vervaardiging van textiel	154	-88	-36	7
18 Vervaardiging van kleding en bontnijverheid	137	-51	-27	18
19 Leernijverheid en vervaardiging van schoeisel	8	-2	-20	6
20 Houtindustrie en vervaardiging van artikelen van hout, kurk, riet en vlechtwerk	250	-10	-4	40
21 Papier- en kartonnijverheid	85	45	113	10
22 Uitgeverijen en drukkerijen	973	-133	-12	55
23 Vervaardiging van cokes, geraffineerde aardolieproducten en splijt- en kweekstoffen	9	-3	-25	4
24 Chemische nijverheid	815	-131	-14	22
25 Rubber- en kunststofnijverheid	1 307	-509	-28	100
26 Vervaardiging van overige niet-metaalhoudende minerale producten	1 588	128	9	86
27 Metallurgie	8 456	-297	-3	386
28 Vervaardiging van producten van metaal	4 145	-1 118	-21	134
29 Vervaardiging van machines, apparaten en werktuigen	2 491	-797	-24	105
30 Vervaardiging van kantoormachines en computers	23	-9	-28	93
31 Vervaardiging van elektrische machines en apparaten	794	1	0	65
32 Vervaardiging van audio-, video- en telecommunicatieapparatuur	242	112	86	23
33 Vervaardiging van medische apparatuur, precisie- en optische instrumenten en uurwerken	1 065	-179	-14	272
34 Vervaardiging en assemblage van auto's	321	137	74	11
35 Vervaardiging van overige transportmiddelen	2 615	-98	-4	270
36 Vervaardiging van meubelen; overige industrie	424	-26	-6	32
37 Recuperatie van recycleerbaar afval	136	51	60	75
40 Productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en warm water	3 245	1 027	46	282
41 Winning, zuivering en distributie van water	696	109	19	185
45 Bouwnijverheid	10 032	-694	-6	100
Totaal	43 869	- 3 309	-9	

Tabel 6. Recente evolutie van de bezoldigde arbeid in de secundaire sector in het arrondissement Luik
Bron: J.F. Leblanc, *Oeil (Observatoire Economique des Intérêts liégeois)*, 2000.

NACE Activiteitssector	Tewerkstelling 1998	Evolutie 93/98		Index specialisatie in verh. tot België
		absoluut	relatief (in %)	
50 Verkoop en reparatie van auto's en motorrijwielen; kleinhandel in motorbrandstoffen	2 819	-165	-6	99
51 Groothandel en handelsbemiddeling, exclusief handel in auto's en motorrijwielen	6 086	-636	-9	63
52 Kleinhandel, excl. auto's en motorrijwielen	12 155	-361	-3	120
55 Hotels en restaurants	4 699	395	9	80
61 Vervoer over water	0	-9	-100	0
60.1 Vervoer per spoor	1 552	-696	-31	122
62 Luchtvaart	761	752	8 356	122
60.2 Stadsvervoer en wegvervoer	3 557	690	24	87
63 Vervoerondersteunende activiteiten	917	101	12	39
64.1 Postactiviteiten	3 331	-29	-1	123
65 Financiële instellingen	2 953	-338	-10	60
64.2 Telecommunicatie	1 742	33	2	109
66 Verzekeringswezen	1 257	-229	-15	88
67 Hulpbedrijven i.v.m. financiële instellingen	522	25	5	77
70 Verhuur en handel in onroerende goederen	1 151	44	4	122
71 Verhuur zonder bedieningspersoneel	185	-4	-2	64
72 Informatica en aanverwante activiteiten	769	228	42	55
73 Speur- en ontwikkelingswerk	1 573	262	20	266
74.502 Interimkantoren en tijdelijke tewerkstelling	5 426	2 133	65	92
andere 74 Overige zakelijke dienstverlening	7 980	622	8	90
75 Openbaar bestuur, algemene collectieve diensten en verplichte sociale verzekering	24 641	3 295	15	128
80 Onderwijs	22 960	93	0	118
85.1 Gezondheidszorg; Veterinaire diensten	12 696	1 193	10	134
85.2				
85.3 Maatschappelijke dienstverlening	8 159	1 802	28	80
90 Afvalwater- en afvalverzameling; straatreiniging	709	68	11	104
91 Diverse verenigingen	1 372	-19	-1	66
92 Recreatie, cultuur en sport	2 647	-167	-6	113
93 Overige diensten	1 429	-76	-5	109
95 Particuliere huishoudens met werknemers	148	40	37	86
98 Slecht omschreven activiteiten	1 860	-20	-1	180
99 Extraterritoriale organisaties en lichamen	11	-26	-70	7
Totaal	136 064	+9 001	+11	

Tabel 7. Recente evolutie van de bezoldigde arbeid in de tertiaire sector in het arrondissement Luik
Bron: J.F. Leblanc, *Oeil (Observatoire Economique des Intérêts Liégeois)*, 2000.

Activiteitssector	Tewerkstelling 1998	Evolutie 93/98		Index specialisatie in verh. tot België
		absoluut	relatief (in %)	
1 Landbouw en visserij	1 457	- 334	- 19	272
2 Metaalnijverheid	403	-105	-21	99
3 Voedingsnijverheid	676	-355	-34	120
4 Textielnijverheid	291	-163	-36	91
5 Bouwnijverheid	2 617	253	11	88
6 Houtindustrie en papiernijverheid	637	-39	-6	101
7 Kunst- en precisienijverheid	603	-154	-20	80
8 Transportindustrie	525	-200	-28	102
9 Andere industrie	106	-19	-15	72
Subtotaal industrie	5 858	-782	-12	94
10 Handel	8 134	-1 093	-12	89
11 Banken en verzekeringen	755	-220	-23	127
12 Horeca-sector	2 069	219	12	80
13 Vermakelijkheden	346	-164	-32	117
Subtotaal handel	11 304	-1 258	-10	91
14 Medische beroepen	4 764	668	16	68
15 Beroepen i.v.m. recht	843	148	21	82
16 Diverse intellectuele beroepen	3 388	1 006	48	83
Subtotaal vrije beroepen	8 995	1 922	27	75
17 Schoonheidszorg	1 297	-125	-9	91
18 Diverse beroepen van manuele aard	1 638	380	30	119
Subtotaal diensten	2 935	255	10	106
19 Varia	105	-1 067	-91	106
20 Bestuurders van vennootschappen	6 208	3 164	104	115
Totaal (met beheerders)	36 862	1 900	5,4	
Totaal (zonder beheerders)	30 654	-1 264	-4,0	

Nota: deze verdeling komt uit de code van de beroepen opgesteld door RSVZ; de sectoren van gelijkaardige activiteit werden gegroepeerd. Het grootste verschil is dat alle bestuurders van vennootschappen in eenzelfde onderdeel werden gegroepeerd.

Tabel 8: Recente evolutie van de tewerkstelling van zelfstandigen in het arrondissement Luik
Bron: J.F. Leblanc, Oeil (Observatoire Economique des Intérêts liégeois), 2000.

5 Thematische dossiers

5.1 Cockerill

5.1.1 De groep Cockerill Sambre (in 1998)

- Eerste Belgische siderurgiebedrijf: 5 Mt productie van ruwstaal in België, 7 Mt in het totaal (tegenover 3 voor Sidmar)
- Ontstaan door de fusie in 1981 van Cockerill (Luik) en Hainaut-Sambre (Charleroi).
- Kapitaal (vóór de alliantie met Usinor): 26.5 milliard BEF, voor 87.5 % in handen van de Société wallonne pour la Sidérurgie (SWS), die zelf een filiaal is van de Société régionale d'Investissement de Wallonie (SRIW).
- Geïntegreerde siderurgiegroep, maakt dunne platte en beklede producten, en verkoopt deze vooral op de Europese markt (>90 %).
- De productiesites zijn:
 - ♦ de fabrieken van Luik en Charleroi;
 - ♦ Eko Stahl in Duitsland;
 - ♦ filialen voor bekleding ingeplant in België, in Frankrijk en in Luxemburg.
- Rond deze basis van geïntegreerde siderurgie bezit CS nog een activiteit Distributie en een activiteit Gebouwen. De groep is ook actief in de mechanische industrie (vb.: CMI en CFR in Seraing) (figuur 8). De groep bezit ook een transportonderneming (SOMEF) en een research- en developmentcentrum op de campus van de Universiteit in Sart Tilman.
- In 1996 werd het plan "Horizon 2000" uitgedacht dat in 1997 in werking werd gesteld. Zijn doelstelling is de activiteiten te herconcentreren op de "core business", dit wil zeggen de geïntegreerde siderurgie; vandaar dat men in 1998 verschillende activiteiten van de tak 'Uitrusting van auto's' (Ymos) heeft verkocht evenals de participatie heeft stop gezet in PAGE (leefmilieu), in Polytuil (metalen dakpannen) en in IBT (informatica).

5.1.2 De alliantie met Usinor

- Het Waalse Gewest zocht in maart 1998 een strategisch partnerschap. Op 21 september deed Usinor een voorstel dat tot een Conventie leidde die op 1 december ondertekend werd. Deze conventie bepaalt dat Usinor 53.77 % van het kapitaal zal overnemen (voor een bedrag van 26 Md BEF), het Waalse Gewest bezit 25 % van het kapitaal; dit minderheidsaandeel zal echter binnen zeven jaar door Usinor opgekocht worden. Deze overeenkomst geeft Cockerill ook de toelating om op 23 december 1998 het ganse kapitaal van Eko Stahl over te kopen. Gelijktijdig heeft Usinor een bod gedaan op de 21.23 % aandelen die particuliere beleggers bezitten. Op 14 februari 1999 heeft de Europese Commissie deze operatie geratificeerd. Heden ten dage be-

zit Usinor dus 75 % van het kapitaal van Cockerill.

- De Maatschappij heeft zich ertoe verbonden over een periode van vijf jaar 30.5 à 32.5 Md BEF te investeren, onder andere in een nieuwe continu gieterij in Chertal (deze zal haar activiteiten starten in oktober 2000 en zal de capaciteit verhogen van 2.4 Mt naar 3.6 Mt) en een 3de elektrische oven bij Carlam (in gebruik genomen op 31 december 1999). Usinor heeft ook beloofd het sociale luik van het plan "Horizon 2000" te eerbiedigen en 4000 nieuwe werkplaatsen te creëren op het Waalse grondgebied, via een adviesmaatschappij Sodie met een kapitaal van 1.5 Md BEF.
- Zo wordt Usinor de derde ijzer- en staalonderneming in de wereld (met 23.2 Mt staal), na Posco (Korea) en Nippon Steel (Japan). Het bezit 35 % van het Europese ijzer- en staal bestemd voor de auto-industrie, 29 % van de producten gebruikt in de elektrische-huishoudapparatuurindustrie, 28 % van de verpakkingindustrie en 23 % van de markt van staal voor de bouwindustrie. De groep stelt meer dan 75 000 mensen tewerk.
- Ongetwijfeld leidt deze fusie tot een herorganisatie van de productiemiddelen en van de fluxen (60 Mt per jaar, 40 MT voor de input en 20 Mt voor de output). Usinor voorziet dat er twee grote blokken zullen zijn: een noordelijk blok met Duinkerke en Wallonië en een zuidelijk blok met Fos en Spanje. Er zouden meer uitwisselingen tussen fabrieken moeten komen, zoals bijvoorbeeld van vloeibaar staal van Duinkerke naar Carlam: 220 km in 4 of 5 uur met een verlies van maar 10° per uur (nu reeds worden er coils over ditzelfde traject vervoerd). Over het algemeen verkiest men eerder de waterweg dan de spoorweg omdat deze onderbenut is en goedkoop terwijl de spoorweg lastig blijft door de grensovergangen, zijn verouderde en zijn specifieke wagons naar vervoerd product. In de ijzer- en staalindustrie maakt het transport ±12 % uit van de eindprijs van het product.

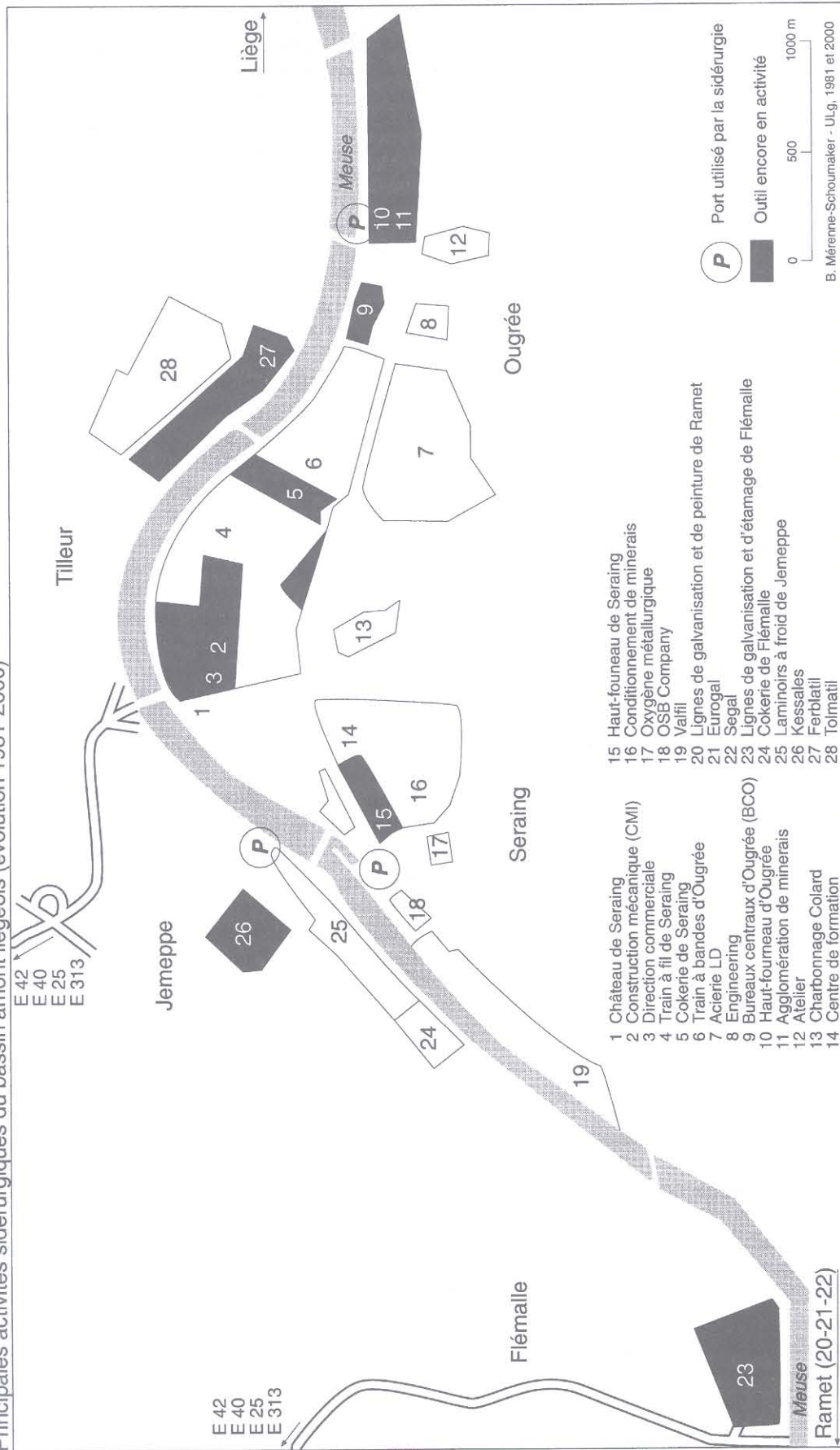
5.1.3 CMI (Cockerill Mechanical Industries)

- Dit is het filiaal van Cockerill dat zich op de mechanische industrie toelegt. Het bestaat uit 16 "business units" in 4 verschillende sectoren: verwarmingsketels, defensie, metallurgie en onderhoud. Ze stelt rechtstreeks 1400 personen tewerk.
- Usinor is echter niet geïnteresseerd in deze activiteiten van mechanische industrie. De onderneming heeft zichzelf vijf jaar tijd gegeven om een partner te vinden.

5.2 De Luikse elektrische centrales

De provincie Luik brengt 34 % van de Belgische elektriciteit voort en verbruikt maar 9 % van de Belgische elektriciteit (cijfers van 1998). Alle soorten centrales komen er voor: kernenergie (Tihange), hydro-elektrische op basis

Principales activités sidérurgiques du bassin amont liégeois (évolution 1981-2000)



- 1 Château de Seraing
- 2 Construction mécanique (CMI)
- 3 Direction commerciale
- 4 Train à fil de Seraing
- 5 Cokerie de Seraing
- 6 Train à bandes d'Ougrée
- 7 Aciérie LD
- 8 Engineering
- 9 Bureaux centraux d'Ougrée (BCO)
- 10 Haut-fourneau d'Ougrée
- 11 Agglomération de minerais
- 12 Atelier
- 13 Charbonnage Colard
- 14 Centre de formation
- 15 Haut-fourneau de Seraing
- 16 Conditionnement de minerais
- 17 Oxygène métallurgique
- 18 OSB Company
- 19 Valfil
- 20 Lignes de galvanisation et de peinture de Ramet
- 21 Eurogal
- 22 Segal
- 23 Lignes de galvanisation et d'étamage de Flémalle
- 24 Cokerie de Flémalle
- 25 Laminaires à froid de Jemeppe
- 26 Kessales
- 27 Ferblatil
- 28 Toimatil

Figuur 8: Implanting van verschillende eenheden van Cockerill

van het waterdebiet (Ampsin-Neuville, Ivoz-Ramet, Monsin, Lixhe), hydro-elektrische door oppompen van water (Coo), klassieke thermische centrale (Awirs), TGV (Seraing) en windcentrales (Saint-Vith). Deze centrales worden beheerd door Electrabel (privé-onderneming, in 1990 ontstaan door de fusie van 3 grote privé-operatoren: Ebes, Unerg en Intercom) en door SPE: Société Coopérative de Production d'Electricité – overheidsonderneming ontstaan door de groepering van Socolie (Société coopérative liégeoise d'Electricité), van WVEM (West-Vlaamse Elektriciteitsmaatschappij), van de stad Gent en de stad Seraing. De SPE –die vandaag 16 leden telt- produceert 9 % van de Belgische elektriciteit.

Tijdens de excursie zien we de TGV-centrale van Seraing, de hydro-elektrische centrales van Ivoz-Ramet en van Monsin en de centrale van Awirs.

5.2.1 De centrale van Awirs

- Dit is een klassieke thermische centrale die door Unerg werd gebouwd tussen 1951 en 1973. Oorspronkelijk was ze voorzien voor de productie van 300 MW en dit werd later op 670 MW gebracht. De eenheden 1 en 2 van 1951 (106 mW) en 3 van 1962 (121 MW) werden echter in 1998 gesloten.
- De centrale kan op steenkool, fuel of gas werken. De eenheden 4 (1967 – 130 MW) en 5 (1973 – 300 MW), die oorspronkelijk bestemd waren om op fuel en aardgas te werken, werden in 1979 omgebouwd om vette steenkool met een hoog aandeel vluchtige stoffen te verbranden. De steenkool en de fuel kunnen aangevoerd worden met de trein of met de waterweg (privé-haven); de steenkool wordt ter plaatse verbrijzeld. Het gas wordt door het distributienet van Distrigas geleverd; het wordt vooral gebruikt bij temperatuurinversie en in de zomer.

5.2.2 De gas/stoomturbine-centrale van Seraing

- Ze werd in dienst genomen in 1994 en wordt beheerd door SPE. Het vermogen is 462 MW.
De centrale ligt op het oude terrein van Valfil, de ultramoderne draadtrekkerij, opgericht door Cockerill in 1980 en stopgezet in 1984 (de draadtrekkerij werd aan China verkocht).
- Het gas/stoomturbine-principe: 2 gasturbines + 2 recuperatie verwarmingsketels + 1 stoomturbine + 1 alternator per turbine. De hete gassen die door de gasturbines worden uitgestoten worden gerecupereerd om stoom te produceren die in de stoomturbine wordt gestuurd. De elektriciteit wordt dus terzelfder tijd geproduceerd door de gasturbines en door de stoomturbine, wat het globale rendement verhoogt: 52 % tegenover 40 % in een klassieke thermische centrale.

- De centrale werkt voornamelijk op aardgas, waardoor er geen stof is en een minimale uitstoot van zuren en van gassen met broeikas effect. Wat meer is, een gas/stoomturbine-centrale verbruikt maar een derde van het volume afkoelingswater van een klassieke thermische centrale: de koeltoren behoeft een geringer hoeveelheid water vermits het water in gesloten circuit circuleert.
- Andere gas/stoomturbine-centrales in België: Drogenbos (1994) – Herdersbrug (1998) – Gent Ringvaart (1998) – Baudour (1999) – Verbrande Brug in Vilvoorde (2001).

5.2.3 De centrale van Ivoz-Ramet

- Dit is een van de zes centrales van Socolie op de Maas (de andere zijn Les Grands Malades in Namen, Andenne, Ampsin-Neuville, Monsin en Lixhe).
- Het is een centrale met klein verval (4.5 m) (60 m - 64.5 m) waarvan de productie afhankelijk is van het debiet van de Maas dat kan variëren van minder dan 20 m³/sec tot meer dan 3 000, het ideale debiet zijnde 300 m³/sec.
- De centrale werd in 1954 gebouwd en bestaat uit drie groepen turbo-alternatoren (kaplan-systeem met verstelbare schotdeuren). De geïnstalleerde capaciteit bedraagt 10.3 MW.
- De commandopost dient om de andere waterkrachtcentrales van SPE op afstand te besturen en te bewaken.

5.2.4 De centrale van Monsin

- De waterkrachtcentrale werd in 1954 gebouwd en de machines zijn dezelfde als die van Ivoz-Ramet. Het geïnstalleerd vermogen bedraagt 18 MW en het verval is 5.5 m (60 m – 54.5 m).
- Sinds 1974 is de centrale versterkt met een gascentrale van 68 MW die voornamelijk op de piekuren werkt.

NB

- De centrale van Bressoux uit 1933 (107 MW) werd stopgezet in maart 1995. Om de 1800 appartementen van Droixhe te voorzien in elektriciteit en warmte heeft Electrabel een systeem van cogenerator geïnstalleerd dat werkt op basis van drie motoren op aardgas.
- De centrale van Angleur (158 mW) is van het type gasturbine.
- SPE participeert in de provincie Luik in projecten van cogenereren (Wanze) en valoriseren van biogas (Hallembaye). SPE zal ook participeren in een project om een windcentrale te bouwen van 1.5 MW in Welkenraedt samen met de vzw Energie 2030.

5.3 SPI+ en SORASI

5.3.1 SPI+

- Sedert meer dan 40 jaar proberen de beleidsverantwoordelijken van Luik een reconversie door te voeren in de economie die tot dan sterk steunde op traditionele industriële sectoren zoals steenkoolmijnen, siderurgie, zware metaalbouw.
- In die context werd op 17 februari 1961 de **SPI** opgericht (*Société Provinciale d'Industrialisation*) met als doel industriële investeringen aan te trekken door enerzijds uitgeruste terreinen aan te bieden en anderzijds het onthaal van de industriëlen te verzorgen. De aandeelhouders zijn de provincie Luik, 27 gemeenten (vandaag zijn het er 72), privé-ondernemingen, publiekrechtelijke ondernemingen en de grote syndicaten. Haar belangrijkste taak bestaat erin de wetten van economische expansie van 17 en 18 juli 1959 uit te voeren.
- De oprichting van SPI getuigt onweerlegbaar van twee belangrijke feiten: de belangrijke rol van de Provincie voor de Luikse economie en het belang van de industrie in elk reconversieplan van de Luikse economie. Zelfs indien industrieparken tot een betere ruimtelijke ordening leiden, werden ze altijd eerder beschouwd als een instrument voor **industriële reconversie**. SPI heeft zo gedurende bijna 40 jaar 42 parken ingericht en uitgerust voor een totale oppervlakte van meer dan 2600 ha, waarop zich meer dan 1300 ondernemingen gevestigd hebben die 28 000 personen tewerkstellen (op 1-1-2000).
- Mettertijd zijn de objectieven en de werkwijze van SPI sterk veranderd zodat ze nu praktisch alle taken van economische ontwikkeling op zich neemt; sedert 1970 werden alle industrieparken geleidelijk aan toegankelijk ook voor semi-industriële bedrijven, artisanale bedrijven en zelfs tertiaire activiteiten. Buiten de technische, administratieve en financiële hulp, zowel aan de investeerders als aan de gemeenten, heeft SPI ook zijn onthaal-infrastructuur uitgebreid door 49 "relais" en "Espaces Entreprise" te bouwen (relais zijn gebouwen die voor een welbepaalde duur aan jonge ondernemingen worden verhuurd terwijl Espaces Entreprise echte bedrijvent centra zijn die aan beginnende bedrijven niet enkel lokalen, maar ook diensten en uitrusting ter beschikking stellen); ze heeft ook een wetenschapspark opgericht in Sart Tilman en drie gespecialiseerde parken: de technopool van de Motorsport in Francorchamps, het telepark van Hauts Sarts en de logistieke zone van Bierset, dicht bij de vlieghaven, die werkelijk een multimodale zone is (lucht – weg – spoorweg) (zie 5.9). Eind 1995 werd de SPI veranderd in **SPI+** (Services Promotion Initiatives en Province de Liège), door een toenadering tussen het vroegere IPCM (Institut Provin-

cial des Classes Moyennes) en SPI. Dit getuigt van de wil van SPI en van de Provincie om als spil te fungeren voor de economische ontwikkeling van het Luikse.

5.3.2 SORASI

- SORASI (Société de Rénovation et d'Assainissement des Sites Industriels), dat in 1988 werd opgericht, is een filiaal van Meusinvest en van SPI+, wordt financieel ondersteund door SOWAGEP, een gespecialiseerd filiaal van SRIW. De voornaamste doelstelling is de renovatie van de verlaten industrieterreinen. Op 1-1-2000 werden een twintigtal sites gerenoveerd of afgebroken of is de operatie nog bezig onder de rechtstreekse leiding van SORASI. Sommige van deze renovaties gebeuren in verschillende fasen over een periode van meerdere jaren.
- Gezien de omvang van het probleem –meer dan 75 sites in de provincie Luik- poogt SORASI ook, met de steun van het Waalse Gewest, de rol van katalysator op zich te nemen door de privé-sector te helpen om renovatiewerken op te zetten.
- Sommige sites kunnen, na renovatie of afbraak, ook voor bewoning dienen. Deze sites zijn meestal in de stad gelegen. Sommige werden heringericht of zullen heringericht worden door SORASI of andere eigenaars om er nieuwe activiteiten aan te trekken.
- De acties van SORASI en de prioriteiten die ze kan inbouwen zijn vastgelegd in een wettelijk kader (wet van 27 juni 1978) dat voor het territorium van het Waalse Gewest bepaalt wat er met de verlaten industrieterreinen mag gebeuren. De wet spreekt niet over verlaten industrieterreinen maar over "sites d'activité économique désaffectés" (SAED). Deze terreinen moeten aan drie voorwaarden voldoen: niet meer als industrieterrein gebruikt worden, vroeger gebruikt zijn voor een economische activiteit (in de brede zin van het woord) en een hinder betekenen voor een goede ruimtelijke ordening. De wet bepaalt eveneens de inhoud van de begrippen sanering en renovatie: in beide gevallen gaat het over herstelwerken met als doel de terreinen terug te kunnen gebruiken, terwijl renovatie meer specifiek betrekking heeft op de gebouwen die behouden blijven. SORASI, die de werken uitvoert via SPI+, is betrokken bij de bepalingen die gelden voor de aankoop, de subsidiëring van de sanering en de renovatie en de bestemming van de sites door de overheid.
- Vermelden we ook dat sedert 1 maart 1998 (datum waarop de nieuwe Waalse code over Ruimtelijke ordening in voege treedt), SORASI gebruik kan maken van een minder strenge procedure in het kader van SIR (Sites d'Intérêt Régional). Deze procedure voorziet dat sites onteigend kunnen worden om redenen van openbaar nut; het Waalse Gewest wordt dan eigenaar van de site en voert, via de operateur (in dit geval SORASI),

saneringswerken en groenbeplantingen uit. In het kader van dit programma heeft SORASI 14 sites gesaneerd (38.5 ha) voor een bedrag van 350 miljoen BEF.

5.4 Twee grote bedrijvenparken: Hauts Sarts en Alleur

5.4.1 Hauts Sarts

- Deze zone was in het Gewestplan van 1958 bestemd voor industriële ontwikkeling en is het eerste park dat ingericht werd door SPI; het eerste perceel werd in 1964 verkocht en het eerste bedrijf vestigde zich er in 1965.
- Het is het grootste Luikse en Waalse park: 445 ha in drie zones. Het park heeft een aansluiting op de E40 (zone 1 en 2) en op de E313 (zone 3), op de spoorweg (zone 2 en 3). Het park werd ingericht op zeer vruchtbare landbouwgronden.
- Op 1-1-2000 zijn er 210 bedrijven in het park die 7170 personen tewerkstellen. Het park Hauts Sarts kende een groot succes bij buitenlandse ondernemingen, maar telt ook vele Luikse bedrijven die naar hier verhuisd zijn: Uniroyal (Continental), verschillende afdelingen van het oude FN (Browning – Formetal – Techspace Aero) en van Cockerill (Metal Profil, Polytuil...). Verschillende diensten zijn er gevestigd en naast vele bedrijven uit de metaalsector zijn er ook verschillende transportbedrijven (Weerts, Ziegler, Galliker...), evenals het grootste sociaal-economische bedrijf van de streek (Terre).
- In het centrum van het bedrijvenpark heeft SPI⁺ een telepark opgericht, dit is een park uitgerust met telecommunicatie met een telebasis die uit twee gebouwen bestaat, elk 400 m² groot (binnenkort 4), om de callcenters in onder te brengen.

5.4.2 Alleur

- Alhoewel dit in het Gewestplan van 1958 ook voorzien was als een te industrialiseren zone, werd het park van Alleur maar een SPI-park in 1967 op aanvraag van bedrijven die er reeds gevestigd waren; de aansluiting op de autoweg dateert van 1971.
- De oppervlakte van het park werd van 30 ha (1967) op 85 ha gebracht dankzij twee uitbreidingen: een in het noorden van het park en de andere ten zuiden van de autoweg.
- Op 1-1-2000 telt het park 102 bedrijven en 1697 tewerkstellingsplaatsen. In het algemeen zijn het kmo's met een meer commerciële functie dan in het park van Hauts Sarts; meestal zijn het Luikse bedrijven en vele zijn er gekomen door een verhuis. De enige belangrijke firma die er zich vestigde was Muller (Duitsland), die er een gebouw van 58 000 m² optrok voor de con-

fectie van mannenkleding; spijtig genoeg ging het bedrijf in 1975 failliet en sindsdien wordt het gebouw slechts gedeeltelijk gebruikt. De Makro die zich hier in 1971 vestigde ligt niet in het bedrijvenpark, behalve de afdeling "Home" die een oud gebouw heeft overgenomen.

- Meusinvest heeft in het oude gebouw van Air Liquid een bedrijventoezicht van 4000 m² opgericht.

5.5 Het bedrijvenpark Zénobe Gramme en Belle-Ile

Dit is een mooi voorbeeld van reconversie van een verlaten industrieterrein van 13 ha dat vroeger gebruikt werd door "Les Conduites d'Eau" tussen de Ourthe en het Ourthekanaal, niet ver van de brug van Fragnée. Deze operatie werd uitgevoerd door de privé-sector, de NV CODIC, die het terrein in 1990 aankocht.

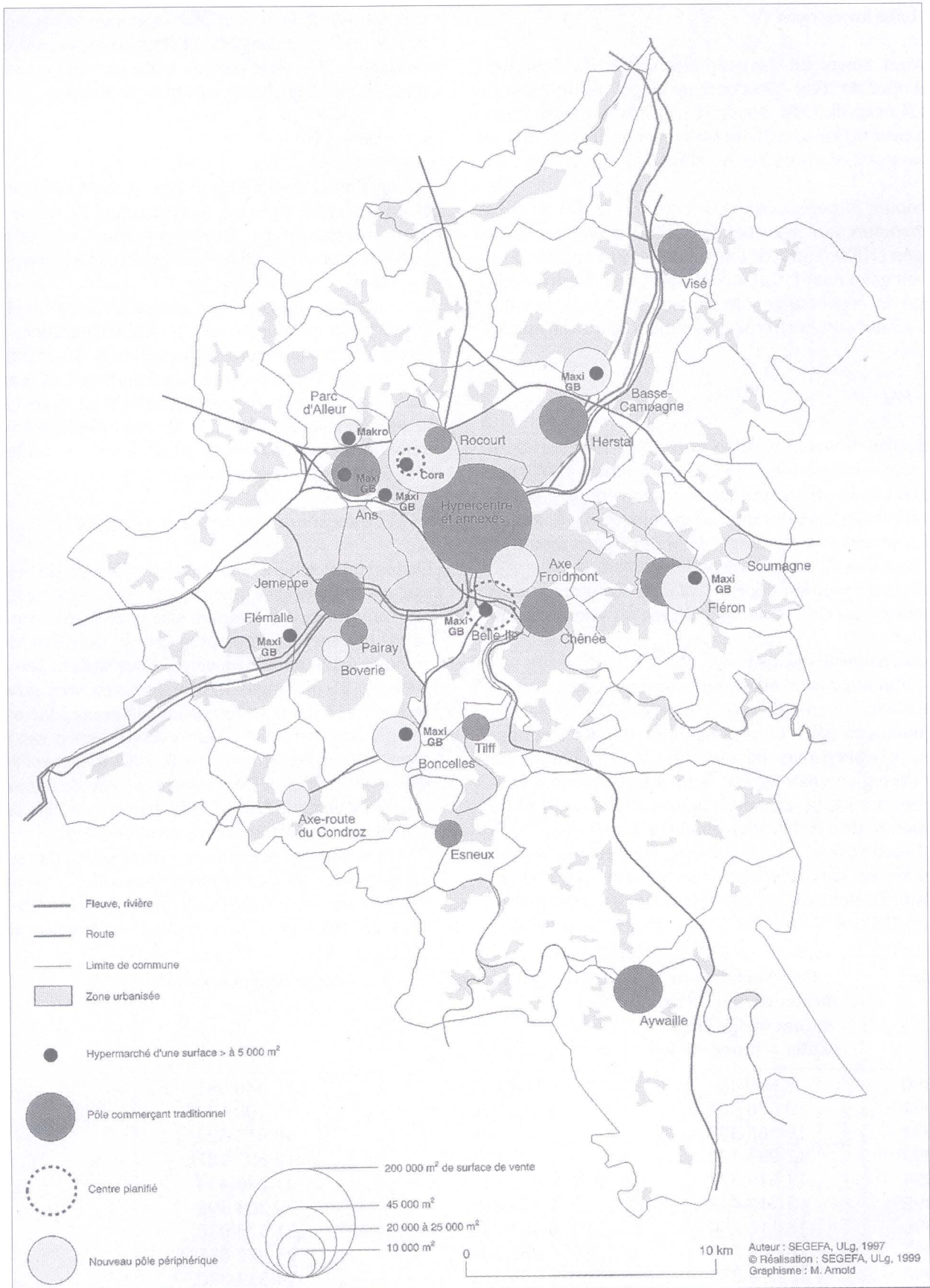
5.5.1 Het kantorenpark Zénobe Gramme

- Enige privé-park van het Luikse
- 4.3 ha – 15 000 m² kantoren in modules op een grondoppervlakte van 600 m²
1 parkingplaats per 40 m² benutte oppervlakte
- Inhouding van de eerste vier gebouwen in 1996; in 2000: 10 gebouwen verwezenlijkt van de 11 die voorzien zijn
- De hoogste huishuur van het Luikse: 4350 BEF/m²
- Bedrijven: Air Liquide Belge, CMI, SD Secrétariat Social, Ménage en Jowa Gras Savoye, Partena, Les Mutualités Professionnelles et Libres de la RW, Beckman Coulter Hybritec Europe, Deloitte et Touche, AG, CLA Cabinet Goffin et La Conservation des Hypothèques (maatschappelijke zetels en/of diensten aan bedrijven en veel transfers
- commercialisering door King & Co.

5.5.2 Belle-Ile

- Commercieel centrum dat door Codic verwezenlijkt werd en daarna doorverkocht aan Wereldhave (3 Md BEF)
- Opening op 13 maart 1995
- 30 000 m² verkoopoppervlakte; GB: 7500 m² en 98 winkels
- 1 800 parkingplaatsen
- ±12 000 bezoekers per dag
- nieuwe commerciële polariteit van het zuiden van Luik, tegengewicht van de grote noordelijke polariteit, het commerciële centrum van Rocourt

Figuur 9 geeft de spreiding weer van de grote commerciële polen in de Luikse regio.



Figuur 9: Spreiding van de grote commerciële polen in de Luikse regio
 Bron: Mérenne-Schoumaker, B. (1999), Liège ville et région: documents cartographiques, SEGEFA-ULg

5.6 Het Luikse havencomplex

Dit bestaat zowel uit 24 overheidshavens die bestuurd worden door de "Port Autonome de Liège" als uit 7 privé-havens (Cockerill, CBR, Electrabel...). Dit complex strekt zich uit over 40 km van Statte tot Wezet en Ternaaien (Lanaye), langs de Maas en het Albertkanaal (figuur 10).

Dit complex is bereikbaar voor rijnen (2500 t), voor duwkonvoeien van twee bakken (4500 t) en voor kustvaartuigen (1000 à 3000 t) (deze komen van Engeland en Spanje en gaan naar Engeland, Duitsland en Noorwegen, sommige in regelmatige lijndienst). De haven bevindt zich op 15 uur van Antwerpen en minder dan 2 dagen van Rotterdam.

5.6.1 PAL

- De overheidshavens worden sinds 1937 bestuurd door een overheidsinstelling, de "Port Autonome de Liège" (PAL) waarvan de administratieraad nu voor de helft bestaat uit leden die door de Stad gedelegeerd worden en de 12 gemeenten die langs het water liggen (communes "mouillées") en voor de andere helft door leden die gedelegeerd worden door het Waalse Gewest, de Burgemeester van Luik is van rechtswege uit Voorzitter van de Raad.
- De voornaamste opdracht van Pal is de uitvoering van alle uitbreidingswerken en verbeteringswerken van de infrastructuur, verlenen van concessies (10 à 30 jaar) en vergunningen (voor enkele maanden of voor een operatie), te waken over de uitrusting van de havens en over de reglementering van het gebruik van de uitrusting en, ten slotte, de beweging en aanleggen van de schepen in de overheidshaven te reglementeren.
- PAL beschikt over 22 km aanlegkaden, 260 ha haven-terreinen en een overdekte insteekhaven van 1 ha in Monsin. Ze stelt ook 170 aanlegplaatsen voor plezierboten (in Luik) ter beschikking van de gebruikers alsook

veel uitrusting: kranen en portaalkranen, weegbruggen, opslagloodsen, graansilo's, opslagtanks voor petroleumproducten, insteekdokken en kade voor roll-on roll-off-schepen (Seraing), containerterminal (Renory)...

5.6.2 De trafiek

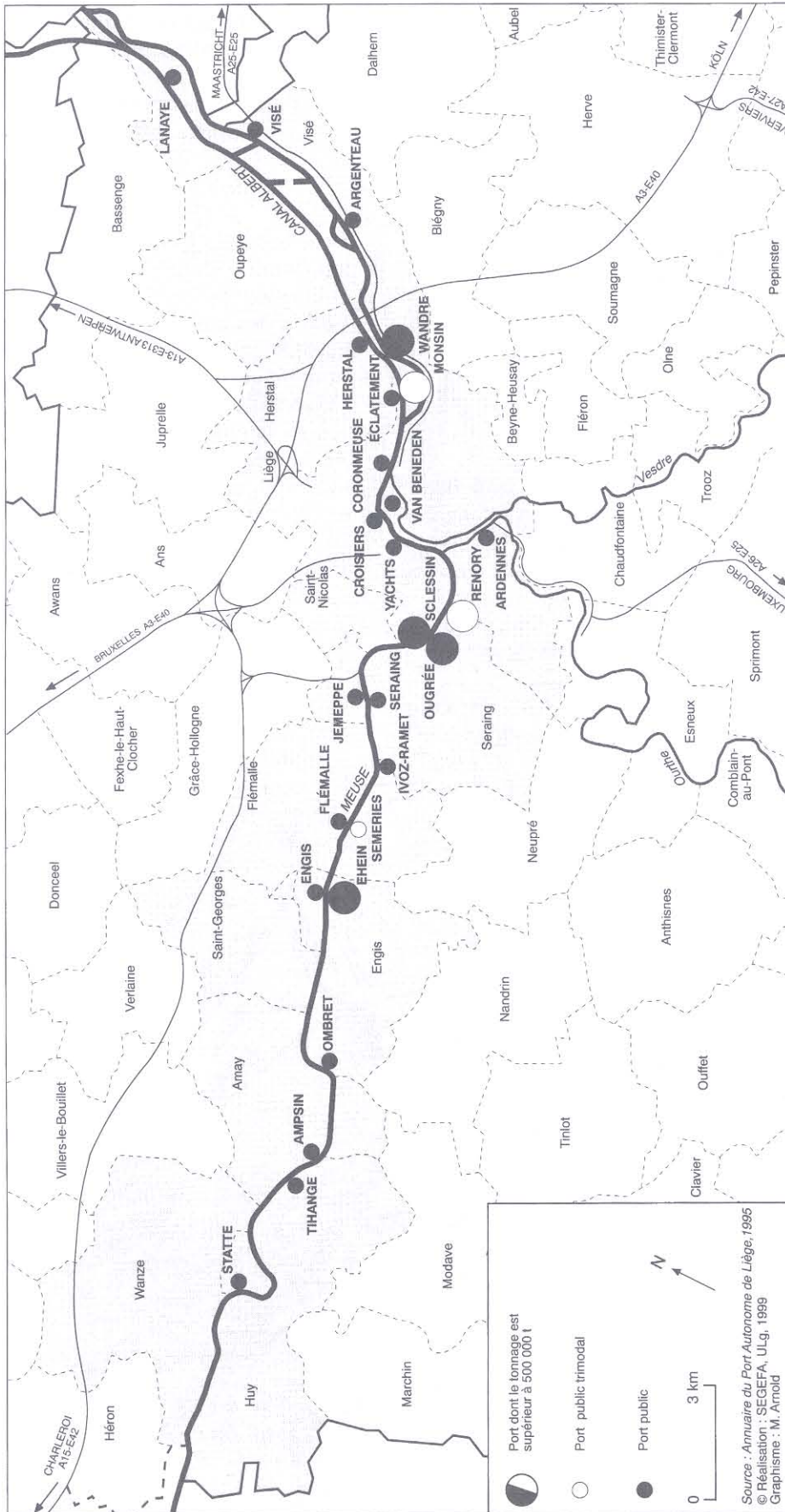
- Sinds 1989 is de trafiek van PAL verdubbeld (zie tabel 9) en de haven van Luik is momenteel de derde Europese rivierhaven na Duisburg-Ruhrort en Parijs. Ze neemt 2/3 op zich van het vervoer langs waterwegen in het Waalse Gewest.
- De verdeling van goederen ziet er als volgt uit (1998): 27 % metaalproducten, 25 % bouwmaterialen, 19 % ertsen, 19 % petroleumproducten en 6 % vaste brandstoffen. 30 % van de trafiek gebeurt met Antwerpen, 29 % met Rotterdam – Amsterdam en 22 % met andere streken van Nederland. In de overheidshavens vertegenwoordigt de waterweg 63,5 % van de trafiek, de weg 24,4 % en de spoorweg 12,1 %.

5.6.3 De toekomst van het havencomplex

- De toekomst schijnt verbonden te zijn met de valorisering als multimodale platformen (weg, spoorweg, water) van nieuwe terreinen stroomafwaarts van Luik (± 300 ha), met de verdieping van de sluis van Monsin en ook met de bouw van een nieuwe sluis in Ternaaien (breedte: 25 m, lengte: 220 m voorzien voor duwkonvoeien van 4500 t). In Ternaaien zijn er nu 2 kleine sluisen die nog van 1934 dateren voor schepen van maximum 600 t en een grote sluis van 1961 toegankelijk voor schepen van 2000 t. De nieuwe sluis zou de trafiek vanuit of naar de grote Nederlandse havens, de Rijn, de Donau tot aan de Zwarte Zee vergemakkelijken.
- De bouw van een 4de sluis te Ternaaien staat nog altijd ter discussie met Nederland (alhoewel 70 % van de schepen die door Ternaaien varen Nederlands zijn), maar de verdieping van de sluis in Monsin zal op

Jaar	Overheidshavens bestuurd door "Port autonome de Liège" (water – spoor – weg)	Privé-havens	Luiks havencomplex
1990	9 609 309	5 879 652	15 448 961
1991	10 078 382	5 112 250	15 190 632
1992	12 365 383	6 550 146	18 915 529
1993	12 999 170	5 898 017	18 897 187
1994	14 619 377	6 627 117	21 246 494
1995	13 710 447	6 553 861	20 264 308
1996	15 116 290	6 462 748	21 578 038
1997	16 804 743	7 067 268	23 872 011
1998	17 474 855	7 059 215	24 533 870
1999	19 085 279	6 792 433	25 877 712

Tabel 9: Evolutie van de trafiek in het Luikse havencomplex



Figuur 10: Het Luikse havencomplex
Bron: Mérenne-Schoumaker, B. (1999), Liège ville et région: documents cartographiques, SEGEFA-ULg

15 augustus voltooid zijn. De werken (125 M BEF, voor 25 % gefinancierd door Europa) zullen schepen kunnen doorlaten met een diepgang van 3.4 m (tegenover 2.8 m nu), wat het aandoen van de petroleumhaven van Wandre zal vergemakkelijken evenals de toekomstige havenzones van Lixhe, Wezet, Hermalle-sous-Argenteau en Chertal waar de scheepvaart vanaf het Albertkanaal nu ook een diepgang van 3.4 m zal hebben. Tot vandaag waren de schepen van meer dan 600 m die door de sluis voeren maar voor 75 % van hun capaciteit geladen.

5.7 De nieuwe verbinding E25 – E40 en de organisatie van het interregionaal wegverkeer

5.7.1 Het Luikse autowegennet

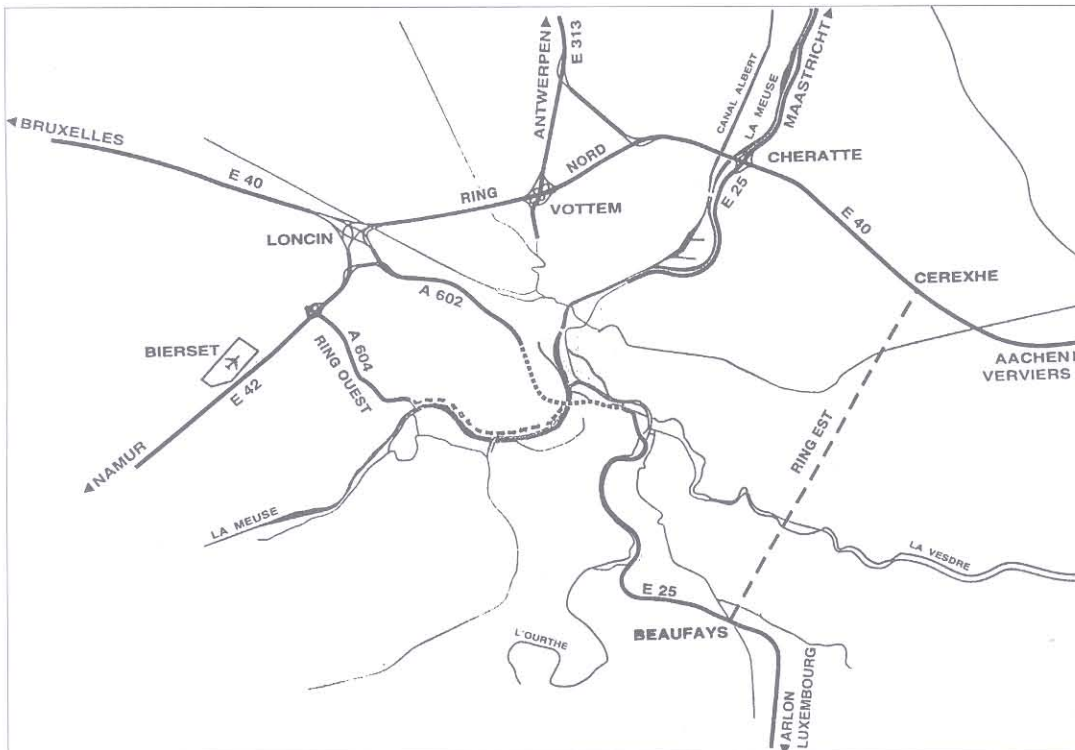
- De Luikse agglomeratie wordt slechts gedeeltelijk door een ringautoweg omgeven, alhoewel ze een belangrijk autowegenknooppunt vormt met 6 takken (figuur 11).
- De noordelijke ring is veruit de belangrijkste: hij bestaat uit de E40 (autoweg Brussel-Aken) waarop de E313 aansluit die van Antwerpen komt en de E42 (van Namen); de E40 kruist de E25 (Luxemburg – Maastricht) ter hoogte van Cheratte.
- De westelijke ring bestaat uit de A604 (Grâce-Hollogne, Seraing), op/afrif die toelaat de Maaskaden te bereiken.
- De oostelijke ring bestaat niet; het gaat over de verbinding Cerexhe-Heuseux – Beaufays (13 km) waar al meer dan 13 jaar over gesproken wordt maar waar nog

niets over beslist is; dit zou aan de trafiek Duitsland – Luxemburg toelaten de Luikse agglomeratie te vermijden.

- In het zuiden bestaat er door de insnijding van de valleien geen enkele oost-westverbinding.

5.7.2 De nieuwe verbinding E25 – E40

- Deze verbinding (figuur 12) die ingehuldigd wordt op 5 juni 2000 verbindt de "Autoroute des Ardennes" ten zuiden van de stad Luik met de autoweg naar Brussel E40 via de oprit A602 en de verkeerswisselaar van Loncin. Dit is de ontbrekende schakel in de verbinding Amsterdam – Milaan en dit zou de trafiek langs de Maaskaden en in de stad moeten inperken.
- Tussen het station van Liège-Guillemins en dat van Angleur is de verbinding 4 km lang. Ze bestaat uit twee evenwijdige tunnels onder de heuvel van Cointe (lengte 1151 m en 1639 m), een ophangbrug over de Maas (lengte 327 m) ("le pont de Liège"), een tunnel onder het station van Kinkempois (635 m), een sleuf in open lucht langs het Ourthekanaal (480 m) en de tunnel van de Grosses Battes (376 m).
- De werken werden uitgevoerd door SOFICO (Société wallonne des Financements complémentaires des Infrastructures, opgericht in 1994), bouwheer en door MET (Ministère de l'Équipement et des Transports), uitvoerder van de werken, verantwoordelijk voor de studie, voor de leiding, voor de controle en voor het toezicht op de werf. De kost van deze werken bedraagt 18 Md BEF. Het geld is afkomstig van verschillende bron-

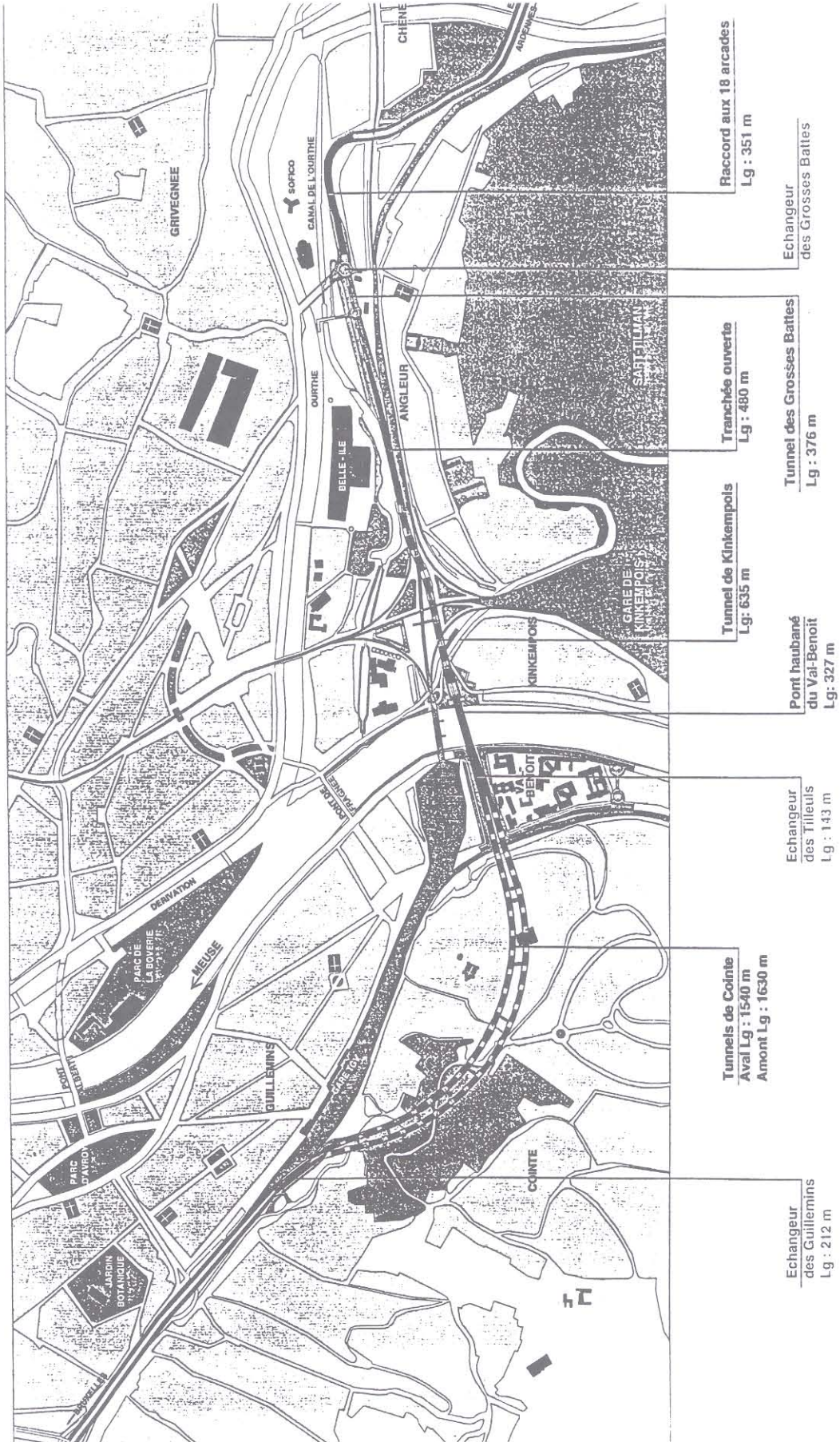


Figuur 11: De structuur van het autowegennet in het Luikse

SOFICO

CONCEPT DE RIJWEGEN EN RIJWEGEN
CONCEPT DE RIJWEGEN EN RIJWEGEN

LIEGE
LIAISON E40-E25



Figuur 12: De nieuwe verbinding E25-E40

nen: kapitaal van het Waalse Gewest, partners uit de privé-sector (Dexia, SRIW, SMAP), subsidies van de EU, langetermijnleningen van de Europese Investeringsbank, heffingen en eigen inkomsten. Deze formule liet toe de werken in 17 jaar minder tijd uit te voeren ten opzichte van een klassieke formule.

- De nieuwe verbinding laat toe Luik te doorkruisen in 4 minuten aan een maximale snelheid van 80 km/u.

5.8 Het nieuwe station Liège-Guillemins en het hst-netwerk

5.8.1 Het nieuwe station

- Dit nieuwe station wordt op 150 m (naar Angleur toe) van het oude station gebouwd ten einde rechtlijnige perrons te kunnen bouwen en treinen het station te laten binnenrijden aan 100 km/u. (in plaats van 40 nu).
- Euro Liège TGV heeft de opdracht voor het nieuwe gebouw toevertrouwd aan de architect Santiago Calatrava na een Europese wedstrijd. Deze Spaanse architect heeft reeds 6 stations verwezenlijkt, onder andere dit van Zürich, van Lyon-Satolas en dit van de tentoonstelling van Lissabon. Het zal een station zonder voorgevel worden, een immens grote koepel uit glas en staal met beglaasde brede openingen.
- Aan de kant van de heuvel zal het station rechtstreeks aansluiten op het autowegennet via een brug die ook door Calatrava werd getekend; aan de kant van de stad zullen de reizigers de keuze hebben tussen het lagergelegen voorplein in het hart van het station waar de meeste diensten zich bevinden en het hogergelegen voorplein dat toegang verschaft tot de perrons. Drie niveaus parking (± 800 plaatsen) bevinden zich op het niveau van Cointe waar zich ook de minuut-afzetzone bevindt. In het verlengde van de hall vindt men een brede doorgang onder de sporen die toegang verschaft tot de 5 perrons van elk 8 m en waarlangs er zich wachtzalen en winkels zullen bevinden. Twee loopbruggen op 12 m hoogte verbinden de buurt van Guillemins met de voet van de heuvel van Cointe.
- De kalender van de werkzaamheden die zullen plaatsvinden tussen juni 1999 en midden 2003 is als volgt:
 - ◆ FASE 1: afbraak van de gebouwen van de Varinstraat, van het medisch centrum en de oude loopbrug, inrichting van nieuwe sporen;
 - ◆ FASE 2: bouw van het eerste gedeelte van het gebouw en van de eerste drie perrons
 - ◆ FASE 3: afbraak van de 22 gebouwen van de Mandevillestraat, bouw van de ondergrondse parking;
 - ◆ FASE 4: bouw van het tweede gedeelte van het gebouw en van het 4de perron;
 - ◆ FASE 5: bouw van het derde gedeelte van het gebouw en van het 5de perron;
 - ◆ FASE 6: afbraak van het oude gebouw en afwerking van het geheel.

Voor het overige beëindigt men de werken ter hoogte van de Hemricourtstraat, d.w.z. de bouw van een tunnel onder de sporen naar Brussel zodat een kruising mogelijk is met de lijn 34 (Luik-Palais – Antwerpen).

- De SNCB is bouwheer van het nieuwe station en Euro Liège TGV zal voor de uitvoering van de werken instaan. Euro Liège TGV is voor 75 % een filiaal van de SNCB en voor 25 % van de Société de Développement de Liège-Guillemins (SDLG), een samenwerking van SRWT, Meusinvest, de SLF, de SPI⁺ en het Dexia. De totale kost voor het station en de modernisering van de infrastructuur wordt geschat op 6.5 Md BEF, waarvan 2.8 enkel voor het station.
- De trafiek van het station van Luik zou hierdoor moeten toenemen ($\pm 30\%$): nu zijn er dagelijks 30 000 reizigers en 400 treinen stoppen er.

5.8.2 Het hst-netwerk

Het hst-netwerk zou de situatie van Luik moeten verbeteren. Vanaf 2003-2004 ligt Luik op 39 minuten van Brussel (nu 1:05) en 2:04 van Parijs (nu 2:36); in 2005 (?) zal Luik op een uur van Keulen verwijderd zijn en 2 uur van Frankfurt en in 2007 (?) zal men Londen in 3 uur bereiken.

5.8.3 De invloed van het station op de buurt

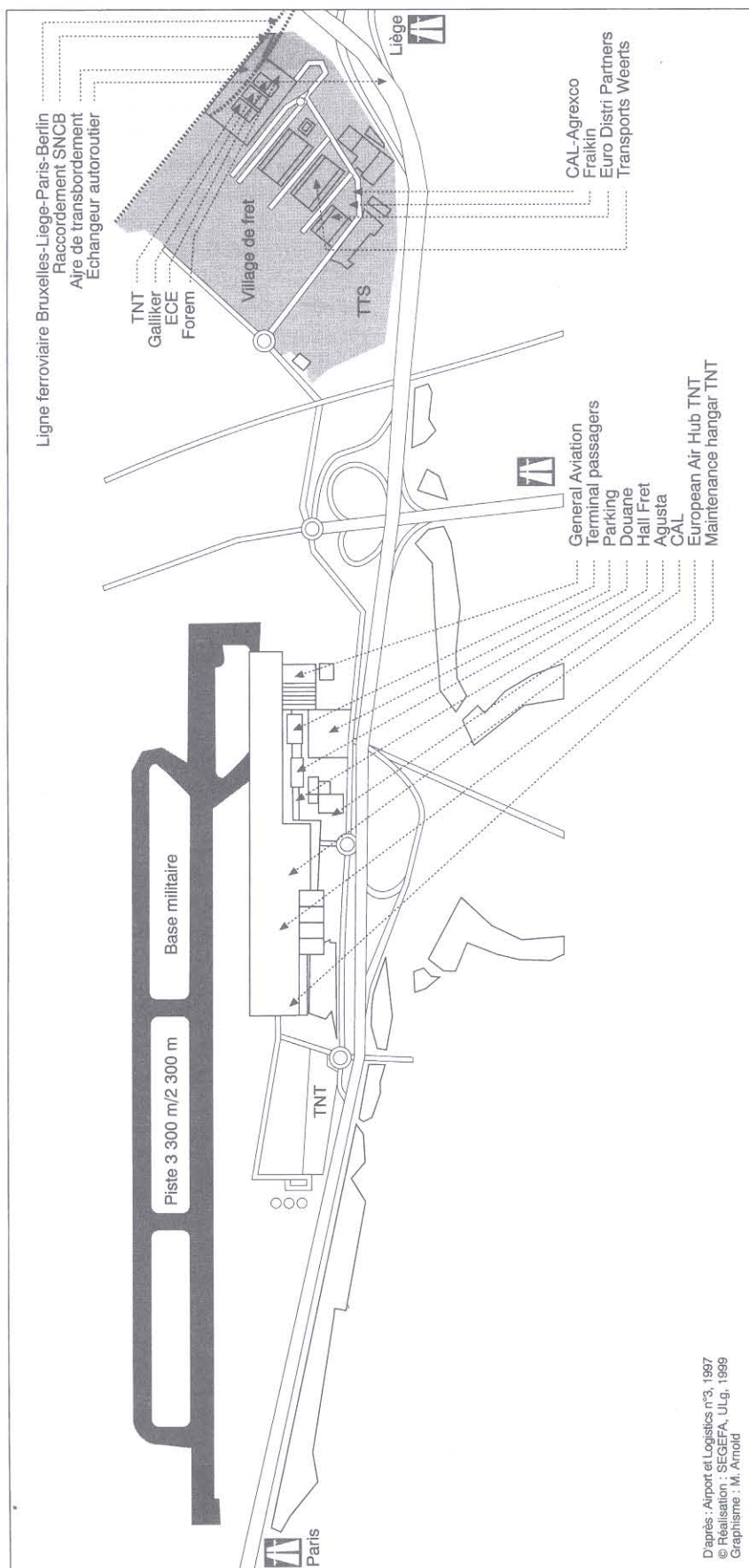
De inrichting van het station zal sterke veranderingen te weegbrengen in de buurt: er zal een nieuw plein ingericht worden en het verkeer zal gans heringericht worden. Begin april 2000 werd een nieuw bestemmingsplan van de buurt voorgesteld door de Stad. Alles wijst erop dat de te verwezenlijken werken buiten het station en de privé-investeringen in de buurt ($\pm 40 000$ m² immobielpromotie) ook wel een prijskaartje van 6 Md BEF zouden hebben.

5.9 De luchthaven en de activiteitenzones

De toename van de trafiek en van de activiteiten in Bierset (*figuur 13*) draagt zonder enige twijfel bij tot een gewijzigde perceptie van de privé-operatoren en van het grote publiek ten opzichte van het Luikse bekken. Deze wijzen er ook op dat het Luikse dankzij haar uitstekende verkeersligging kan gevaloriseerd worden.

5.9.1 Recente evolutie van de luchthaven

- De luchthaven, tijdens de Eerste Wereldoorlog gebouwd, had eerst een militaire roeping. Maar sinds de jaren '70 poogt men de burgerluchtvaart te ontwikkelen, aanvankelijk zonder succes door de slechte uitrusting. Het is dus maar sinds 1989, jaar waarin de regionale luchthavens niet meer onder de federale bevoegdheid ressorteren, dat de ontwikkeling goed op gang komt.



Figuur 13: Situeringplan van de luchthaven van Bierset
Bron: Mérenne-Schoumaker, B. (1999), Liège ville et région: documents cartographiques, SEGEFA-ULg

Jaar	Passagiers	Vrachtvervoer (in ton)
1990	76 178	137
1991	50 815	147
1992	23 369	27
1993	18 562	314
1994	45 279	353
1995	86 236	1 170
1996	108 126	7 879
1997	154 254	35 414
1998	173 938	163 807
1999	212 794	207 548

Tabel 10: Evolutie van aantal passagiers en vrachtvervoer vanaf 1990
Bron: SAB, januari 2000

- In 1990 richt Meusinvest SAB (Société de développement et de promotion de l'Aéroport de Bierset) op; SAB staat in voor het technisch beheer van de zone, de commerciële promotie evenals het verwezenlijken van investeringen. De SLF (Société de Leasing, de Financement et d'Economie d'énergie) is een intercommunale die, samen met SPI⁺, instaat voor het beheer en de financiering van de immobiliën die moeten opgericht worden door de economische ontwikkeling van de vlieghaven.
- Men kiest voor twee ontwikkelingsassen: vrachtvervoer en chartervluchten.
- In maart 1998 tekent de SAB een samenwerkingsakkoord met "Aéroports de Paris". Dit akkoord beoogt beter in te spelen op de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven en zich te integreren in een Europees netwerk van luchthavenallianties. 75 % van de aandelen van de SAB zijn in handen van Meusinvest en 25 % in handen van de maatschappij ADP.

5.9.2 Evolutie van de trafiek

In tien jaar tijd is het vervoer van passagiers verdriedubbel en het vervoer van goederen is gestegen van 137 t naar meer dan 200 000 t zodat Bierset nu tot de toptien behoort van de Europese luchthavens voor goederenvervoer (zie tabel 10).

5.9.3 Investerings voor infrastructuur

Aan de vooravond van het jaar 2000 bedroeg het totale investeringsbedrag op de site van Liège-Airport reeds 8.67 Md BEF. Vandaag voorziet men al een supplementaire enveloppe van 3.1 Md BEF (zie tabel 11).

Concreet betekent dit dat de luchthaven van Bierset binnenkort zal uitgerust worden met een nieuwe goederenhall van 5000 m². Inderdaad, de bestaande infrastructuur bereiken het verzadigingspunt.

Daarenboven wenst de SAB door het aanbieden van een grotere oppervlakte voor de behandeling cargo, een supplementaire vraag in het leven te roepen. De hall "vracht 3", zoals hij genoemd wordt, zal 8 m hoog zijn. Er zullen 15 kantoren zijn en 10 hydraulische laadbruggen.

Samen hiermee voorziet de SAB ook de bouw van een nieuw complex van 40 kantoren (eenheidsoppervlakte: 25 m²). Deze zullen vooral dienen voor de logistieke diensten van de luchtvaartactiviteiten.

Het geheel van de investeringen wordt door de SAB gefinancierd die voorziet dat de werken voltooid zouden zijn in maart 2000. Een nieuwe passagiersterminal met een capaciteit van 1 miljoen passagiers per jaar wordt geprogrammeerd voor 2002. Ten slotte liggen er nu nog zeer omvangrijke investeringen ter studie, zoals de verlenging van de startbaan tot 3800 meter en de aankoop van nieuwe terreinen.

	Voor 2000 (gerealiseerd) in miljoen BEF	Na 2000 (voorzien) in miljoen BEF
Verdeling van de kosten:		
Onteigeningen - Aankoop	120	500
Studie van het concept (overheidssector en privé-sector)	750	100
Bouw	7800	2 500
Totaal	8670	3 100
Financieringsbronnen:		
Waals Gewest	4100	2 000
Federale overheid	420	163 807
Privé-sector	4150	1 100
Totaal	8670	3 100

Tabel 11: Investerings voor infrastructuur voor en na 2000
Bron: SAB, januari 2000

5.9.4 De chartervluchten

83.5 % van de passagieren zijn Belgen, de overige zijn Nederlanders of Duitsers. Van de Belgen komt 45.8 % uit de provincie Luik en 27.3 % uit de provincie Limburg. Wat men op prijs stelt is: de snelheid (van het aan boord gaan en van het uitstappen), het gratis parkeren, de lagere kostprijs van de reis, de stiptheid van de vluchten; maar men vindt het luchthavengebouw wel te klein en men heeft moeite met een te exclusief gebruik van de Franse taal. De volgende touroperators zijn actief op de site: Jet Air, Neckermann, Pegase, Sunair, Sunjets, Sunsnacks en Vip Selection; zij vliegen op meer dan tien verschillende bestemmingen via een totaal van bijna veertig vluchten per week.

5.9.5 Het vrachtvervoer

- TNT is de voornaamste maatschappij op de site van de luchthaven.

Van de in Europa gevestigde bedrijven is TNT marktleider van de sneldistributie, van de logistiek en van de internationale post. De maatschappij verdeelt 2.1 miljoen documenten, colli en vracht per week dankzij zijn netwerk dat bestaat uit 2 hubs (draaischijven), 44 sorteercentra en 664 depots, 7 000 voertuigen en 38 vliegtuigen.

TNT (Thomas Nationwide Transport) is een afdeling van de TNT Post Groep (TPG), waarvan de maatschappelijke zetel in Hoofddorp (Nederland) gevestigd is. TNT Post Groep stelt 100 000 personen tewerk in meer dan 200 landen. De aandelen van TNT Post Groep staan genoteerd op de beurzen van Amsterdam, New York en Frankfurt.

Sinds de komst van TNT op de site van de luchthaven van Bierset in maart 1998 is het aantal werknemers er meer dan verdubbeld, het aantal steeg van 400 naar 850 personen. Deze indrukwekkende stijging wordt veroorzaakt door de toename van het behandelde vrachtvolume, door de uitbreiding van de onderhoudsactiviteiten evenals door de oprichting van de luchtvaartmaatschappij TNT Airways die aan een honderdtal personen werk zou verschaffen.

Het belangrijkste gevolg van de ontwikkeling van TNT voor het Luikse is ongetwijfeld het aantal arbeidsplaatsen. Inderdaad, een tewerkstelling van 850 personen genereert daarenboven meer dan 2000 indirecte tewerkstellingsplaatsen door het gebruik van de diensten van vele onderaannemers, van restauratiebedrijven, van onderhoud van gebouwen, van de horeca...

- CAL (Cargo Air Lines) is de tweede belangrijkste operator en is de eerste die zich in Bierset gevestigd heeft (1996). Zoals TNT heeft dit bedrijf zijn activiteiten ook verplaatst vanuit Keulen. Het is een filiaal van een Israëlische coöperatief (Agrexco), aanvankelijk vervoer-

de het bloemen, fruit en groenten van Tel Aviv naar Luik; sinds 1999 heeft het de officiële goedkeuring verkregen van de Israëlische overheid om als onafhankelijke vliegtuigmaatschappij voor vrachtvervoer te fungeren. Nu vliegt CAL tweemaal daags tussen Luik en Tel Aviv (met een Boeing 747 en een Airbus 300/600) en ontwikkelt het zijn activiteiten in de twee richtingen in algemeen vrachtvervoer, in express vrachtvervoer en in geconsolideerd (dit wil zeggen hergroepering van vracht) vrachtvervoer.

- City Bird Cargo is het cargofiliaal van de luchtvaartmaatschappij City Bird en werd in 1999 opgericht. City Bird Cargo beschikt over twee vliegtuigen (Airbus A 300 – 600 F met een capaciteit van 47.8 ton) en vliegt meestal overdag naar het Afrikaanse continent en naar het Midden-Oosten, tweemaal daags gedurende vijf dagen. De vliegtuigen vervoeren vanuit Luik wat men algemene vracht noemt, (computers, telefoontoestellen, auto's, meubelen...) en naar Luik bederfbare waren (fruit, groenten, citrusvruchten, bloemen, vlees, vis...).
- Icelander is een IJslandse luchtvaartmaatschappij; sinds september 1999 is ze in Luik gevestigd, ze voert 5 cargovluchten per week uit tussen Luik en New York en een zesde vlucht tussen Luik en IJsland. Deze vluchten (uitgevoerd met een B 757 – 200 F die 38 t vracht kan vervoeren) vervoeren niet enkel algemene vracht maar ook expressvracht; de maatschappij heeft voor het versturen hiervan naar New York met een tussenlanding in Reykjavik een contract gesloten met TNT.
- Kintetsu World Express is de derde maatschappij in de wereld voor luchtvrachtvervoer; deze Japanse maatschappij zal zich in september 2 000 in Bierset vestigen en heeft hiervoor 4 000 m² loodsen en 400 m² kantoren gehuurd van SAB. Ze voorziet reeds voor dit jaar een tewerkstelling van 40 personen en 2 vluchten per week vanuit Japan; de vliegtuigen (Boeings 747 "reeks III") zullen 's morgens landen en opstijgen en zullen producten met hoge toegevoegde waarde vervoeren. Men voorziet binnen drie jaar 200 tewerkstellingsplaatsen en dagelijkse vluchten.

5.9.6 De geluidshinder

Spijtig genoeg gaat de snelle ontwikkeling van de luchthaven gepaard met geluidshinder voor de omwonenden, waarvoor men tot hiertoe (wijziging van de landings- en startbanen) nog geen oplossingen gevonden heeft.

Er werd dus beslist om niet enkel de lawaaierige vluchten te verbieden vanaf 2002 en van nieuwe maatschappijen die zulke vliegtuigen gebruiken niet meer te aanvaarden, maar ook om geen bouwvergunningen meer te verlenen in zones die dicht bij de luchthaven liggen; in de zone A (70 db en meer) koopt men trouwens de huizen op van de eigenaars die dit wensen. In feite zijn het vooral de nachtvluchten die de problemen veroorzaken.

5.9.7 Liège Logistics

- Dit is de weg- en multimodale terminal van Liège Airport. Deze strekt zich uit over een oppervlakte van 51 ha en wordt vandaag door de weg bediend en morgen waarschijnlijk door het spoor (hst-lijn).
- Op 1-1-2000 hebben 8 ondernemingen er zich gevestigd die 1364 personen tewerkstellen.
- In deze zone is TTS gevestigd, eerste Waals transportbedrijf en ook de "Forem" die er een vormingscentrum heeft opgericht voor beroepen gespecialiseerd in lucht- en spoorweglogistiek.

5.9.8 De toekomstige economische ontwikkeling

- De toekomst lijkt veelbelovend op voorwaarde dat men een oplossing vindt voor de omwonenden en men over nieuwe activiteitszones kan beschikken, wat een wijziging van het Gewestplan veronderstelt. Men werkt aan deze wijziging en binnen twee jaar zou dit voltooid moeten zijn! Gelijktijdig hiermee heeft Defensie toegestemd 153 ha af te staan (op de 450 ha die ze bezit) voor een bedrag van 360 M BEF.
- Nu al bestaat er een project voor die uitbreidingszones. Dit plan werd uitgewerkt door LEPUR (ULg).

5.10 Sart Tilman

5.10.1 Het universitair domein

- In 1956 werd beslist om de universiteit naar elders te transfereren en een eerste terrein werd aangekocht in 1959. Men had de idee een uitgestrekte campus op te richten en er alle activiteiten te hergroeperen, activiteiten die dan over 20 sites verspreid waren; het ging er terzelfder tijd ook om een uitgestrekte groene zone van 2000 ha te vrijwaren voor de bouwwoede van promotoren.
- Het universitair domein strekt zich uit over 760 ha, maar de bebouwbare zone is beperkt tot 200 ha. Duizend ha werd geklasseerd als beschermde groene zone. De bebouwbare zone heeft de vorm van een hoefijzer waarvan het hart gevormd wordt door de vallei van "le Blanc Gravier"; de wegen volgen de kamlijnen. Er werden zeer diepgaande studies verricht over de inplanting van de gebouwen, om deze zo goed mogelijk te integreren in de site, om deze site ecologisch te beheren en open te stellen voor het publiek en voor andere activiteiten (onderzoekscentrum, culturele en sportieve vrijetijdsbesteding).
- In 1963 kocht de ULg het kasteel van Colonster aan; dit kasteel werd heropgebouwd na een brand in 1966.
- Door financiële moeilijkheden is de transfer slechts langzaam gebeurd. In 1989, onder druk van de Stad Luik, werd beslist om de site van "Vingt-Août" te be-

houden en deze te renoveren. De dotatie van de Franse Gemeenschap en het zevenjarenplan dat daarop volgde (1991-1998) evenals Europese hulp lieten toe het werk te bespoedigen maar evenwel zonder voltooiing van de afwerking. Er werd ook beslist om Cureghem (Anderlecht: veeartsenijkunde, 160 M BEF) en een deel van het Wiskundig Instituut (127 M) te verkopen aan de "Forem", evenals het Instituut voor Astrofysica van Cointe, de rest van Val Benoît en het Montéfiore Instituut in de Saint-Gillesstraat (aan gang zijnde operaties). Maar er is nog 2.5 Miljard BEF nodig om de laatste transfers te voltooien. *Figuur 14* geeft de grote fases van de transfer weer.

- In 2000 telt de Universiteit van Luik meer dan 13 000 studenten waarvan meer dan 2000 vreemdelingen. Ze verschaft werk aan meer dan 3000 personen waarvan ± 2000 in het kader van de Franse Gemeenschap en 1200 op basis van externe contracten.
- In de zone van de toegepaste wetenschappen zijn niet enkel de universitaire diensten gevestigd maar ook het "Centre de recherches métallurgiques" van Cockerill Sambre. Het is naast dit laatste dat vanaf februari 2001 de "Pôle Métal de Wallonie" zal functioneren in hallen met proefopstellingen en laboratoria van 2000 m² evenals in 1400 m² kantoren en vergaderzalen. Deze pool zal de voornaamste actoren van RD in de metaalsector groeperen. De investering bedraagt 250 miljoen BEF; er zullen 90 wetenschappelijke onderzoekers en 80 technici werken.

5.10.2 Het wetenschapspark

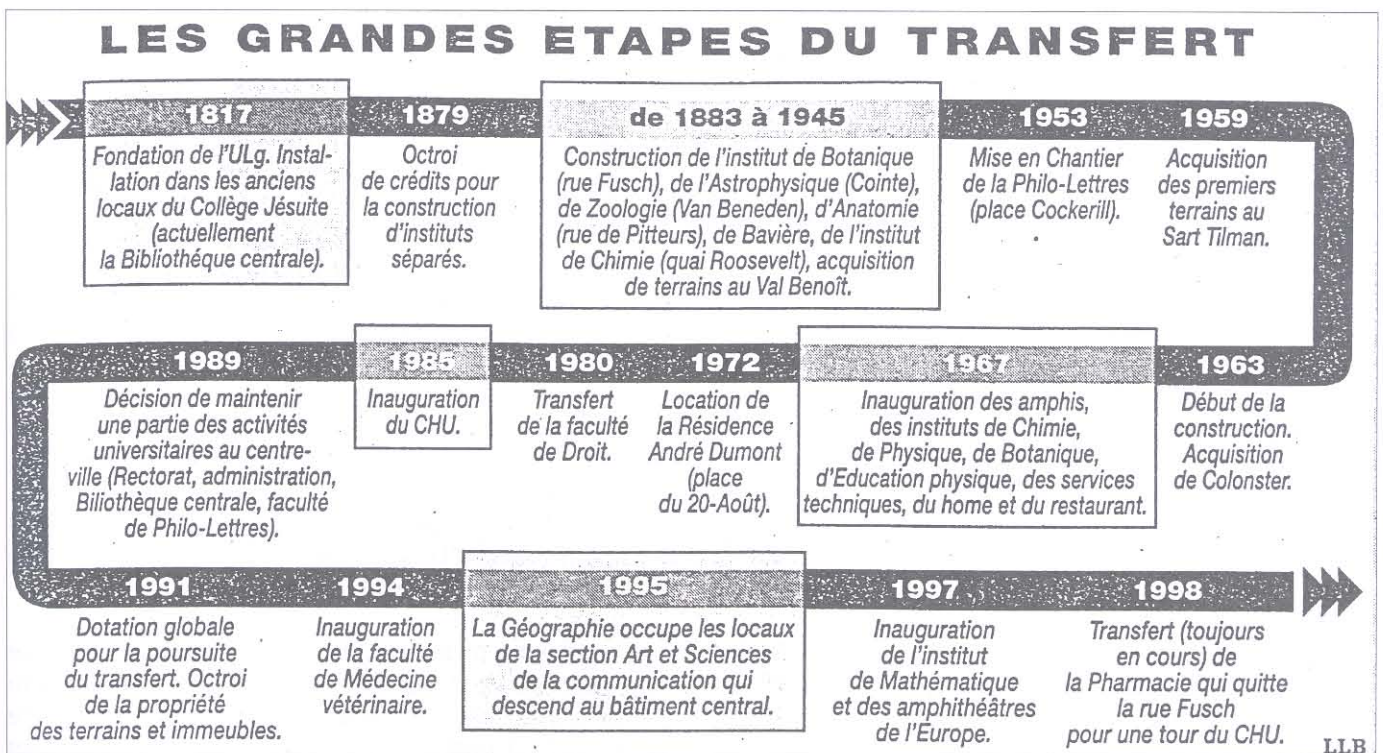
- Dit werd opgericht in 1975. Het strekt zich uit over een oppervlakte van 27 ha gelegen in de gemeente Luik en de gemeente Seraing. Zoals de andere Belgische wetenschapsparken vestigen er zich vooral laboratoria, studie bureaus, onderzoekscentra van bedrijven die aangetrokken worden door geprivilegieerde contacten met de Universiteit en de kwaliteit van dit adres. Het telt ook verschillende spin-offbedrijven die uit de Universiteit voortvloeien.
- Sinds 1988 herbergt het SOCRAN (Société de Création d'Activités Nouvelles), een CEEI (Centre Européen d'Entreprise et d'Innovation) dat poogt nieuwe innoverende economische activiteiten op te starten en de bestaande kmo's verder te ontwikkelen dankzij het onthaal, de begeleiding en de opvolging van projecten evenals van opleidingsprogramma's. Sedert 15 jaar heeft SOCRAN, bijgestaan door FEDER, het Waalse Gewest en FSE, bijgedragen tot het ontstaan en/of de huisvesting van 150 nieuwe ondernemingen, tot de verdere ontplooiing van 250 bestaande bedrijven en tot het creëren van 1500 rechtstreekse arbeidsplaatsen, waarvan 700 in nieuwe bedrijven. SOCRAN is gevestigd in twee gebouwen van de SPI⁺ die ook twee relais-gebouwen

heeft opgetrokken in het wetenschapspark.

- Op 1-1-2000 zijn er 46 bedrijven in het park gevestigd die samen 915 personen tewerkstellen. Onder hen bevindt zich de Centre spatial de Liège (CSL), een befaamd onderzoekscentrum voor ruimte-optica en Technifutur Assemblage IFP Forem, een centrum voor de verspreiding van technologische kennis en beroepsopleiding voor volwassenen.
- Het Waalse Gewest heeft recent beslist de ruimtepool van Luik te versterken door de bouw van een Spatiopôle dankzij een programma van 5 jaar (1998-2002) voor industriële opwaardering. Het Waalse Gewest heeft beslist Wallonia Space Logistics (WSL) op te richten die de spin-off kmo's ontstaan uit het onderzoek economisch (marktstudies, financiering...) zal begeleiden. Deze toekomstige pool zal ook een bedrijvencentrum omvatten, twee relais-gebouwen door SPI+ gebouwd naast de bestaande centra: CSL, Amos (telescopen, ruimtesimulators), Spacebel (ruimte-informatica) en Santech (informatica). WSL zal op de benedenverdieping van Spacebel gevestigd zijn. CSL zal de onderzoeksprojecten begeleiden.

5.10.3 Croisée du Clairbois

- Bekend gemaakt onder de naam "Liaison Village" komt dit project tegemoet aan een oude wens van de Universiteit: de site van Sart Tilman urbaniseren en het isolement van de campus doorbreken.
- Dit project werd meermaals bij amendement gewijzigd om tegemoet te komen aan de verwachtingen van de partners: de Universiteit, het Gewest, de Stad, wijkbewoners en promotoren. Deze laatste is Immo Colonster dat een samenwerking is tussen Wilhem & Co en Immo Eckelmans, die reeds aanwezig zijn op de site van Louvain-la-Neuve.
- Dit project zal gearticuleerd worden rond een centraal voetgangersgedeelte. Het omvat ontmoetingsruimten, woonruimten (studentenkamers, studio's, appartementen), buurtwinkels en gespecialiseerde winkels, administratieve functies van de ULg, overheidsdiensten (post, politie) en vrijetijdsuitrusting, dit alles in een zeer groene omgeving. De oppervlakte van dit geheel zou 26 000 m² zijn.



- 1999
- Inauguration de la Pharmacie
- 2000
- Nouvelle Faculté des Sciences appliquées (Génie civil et mécanique);
 - Transfert de l'Astrophysique;
 - Transfert de la géologie;
 - aménagement final du 20 août;
 - Aménagement de la Dentisterie à Bruhl

- Encore à réaliser
- Finition de la Faculté des Sciences appliquées (salles de cours);
 - Aménagement d'une halle de Chimie;
 - Fin du transfert de la Géographie;
 - Transfert des préclíniques de médecine au CHU;
 - Transfert de la Zoologie;
 - Aménagement de parkings au Sart Tilman (en particulier au CHU);
 - construction d'une antenne administrative.

Figuur 14; De grote fases van de transfer van de Luikse universiteit
Bron: ULg

5.11 De agro-voedingspool van Droixhe

5.11.1 Het ruimtelijke kader

De pool heeft zich geleidelijk ontwikkeld op een half-industriële, half-commerciële zone van ongeveer honderd ha die vrijkwam na de tentoonstelling van 1939; deze zone ligt tussen de cité van sociale woningen van Droixhe en de grootste Luikse brouwerij –Piedboeuf– die vandaag in de groep Interbrew geïntegreerd is. De noordelijke grens wordt gevormd door de autoweg E25 en de zuidelijke grens door de spoorweg en het station van Bressoux, dat vandaag ontdubbeld is door een multimodale terminal spoorweg-weg.

Deze zone die de stad toebehoort is nooit het onderwerp geweest van enige planning, zodat de ondernemingen er zich gevestigd hebben zonder een globaal inplantingsplan. Zo kan men vaststellen hoe talrijke activiteitszones er zouden uitzien indien de Belgische overheid niet zou overgegaan zijn tot het concept van geplande industrieparken.

Aan het westelijke uiteinde van de zone werd in 1933 een thermische elektriciteitscentrale opgericht, met als gevolg dat de uitbreiding van de bewoning hierdoor stopgezet werd maar ook dat er allerhande milieuhinder ontstond. Deze centrale (107 MW) werd in maart 1995 gesloten (zie 5.2).

5.11.2 De voornaamste bedrijven

- *Interbrew* telt het grootste aantal werknemers (\pm 500 personen). *Interbrew* werd in 1853 opgericht en stelde op een bepaald ogenblik 1200 personen tewerk. In 1988 fuseerde *Interbrew* met *Artois*. In het begin van de jaren negentig hebben belangrijke investeringen (\pm 10 Md BEF) toegelaten de machines te vernieuwen en de productiecapaciteit te verhogen (4 miljoen hl per jaar wat overeenstemt met 1.6 Md glazen bier); er werden verschillende onteigeningen doorgevoerd om er niet enkel de productie te installeren maar eveneens de verpakking, het opslaan en het parkeren. Maar de tewerkstelling is wel erg geslonken wat zeer goed de recente tendens weergeeft dat investering en tewerkstelling niet gelijklopen.
- *Kraft Foods Belgium* is de tweede grootste industriële onderneming (110 werknemers). Deze onderneming is uit een familiaal bedrijf van *Feronstrée* ontstaan; de koffiebranderij heeft zich in 1955 in Droixhe gevestigd. Op dat ogenblik maakte ze de koffie *Chat Noir* en *Hag*. In 1979 werd ze opgekocht door *Jacobs Suchard*, die op zijn beurt werd overgenomen door *Philips Morris* via *Kraft General Foods*. Sinds de overname is de productie sterk toegenomen dankzij meer dan 100 miljoen

BEF investeringen, maar de productie is erg op de Franse markt gericht via de merken *Jacques Vabre* en *Grand-Mère*.

- De *vleessector* is de derde pool van het geheel. Hij zit gegroepeerd rond het slachthuis, het belangrijkste van Wallonië en bestaat uit verschillende groothandels en fabrieken van vleesproducten. De groep *Derwa* (5 ondernemingen en bijna 6 Md BEF omzet) overheerst vanuit deze sector.
- De *overdekte markt* – op een oppervlakte van 14 ha – heeft daarentegen veel van haar belang verloren. Ze verhuisde naar Droixhe in 1963 en groepeerde toen 130 groothandelaars en meer dan 1200 klanten, verspreid over gans het oosten van het land. Maar de groothandel in voedingsproducten heeft sterk geleden onder de diepgaande mutaties van de distributie van deze producten: geleidelijk verdwijnen van de kleinhandel en overheersing van de grootdistributie die over haar eigen aankoopcentrales beschikt.
- Verschillende *groothandelaars* zijn in deze zone gevestigd, waaronder de “*Pharmacies Populaires*”. Verder vindt men een verhuisfirma (*Mondia*), vele werkplaatsen van de bouwsector, enkele uitgeverijen en reclamediens ten en enkele detailhandelszaken die over een grote oppervlakte moeten beschikken.

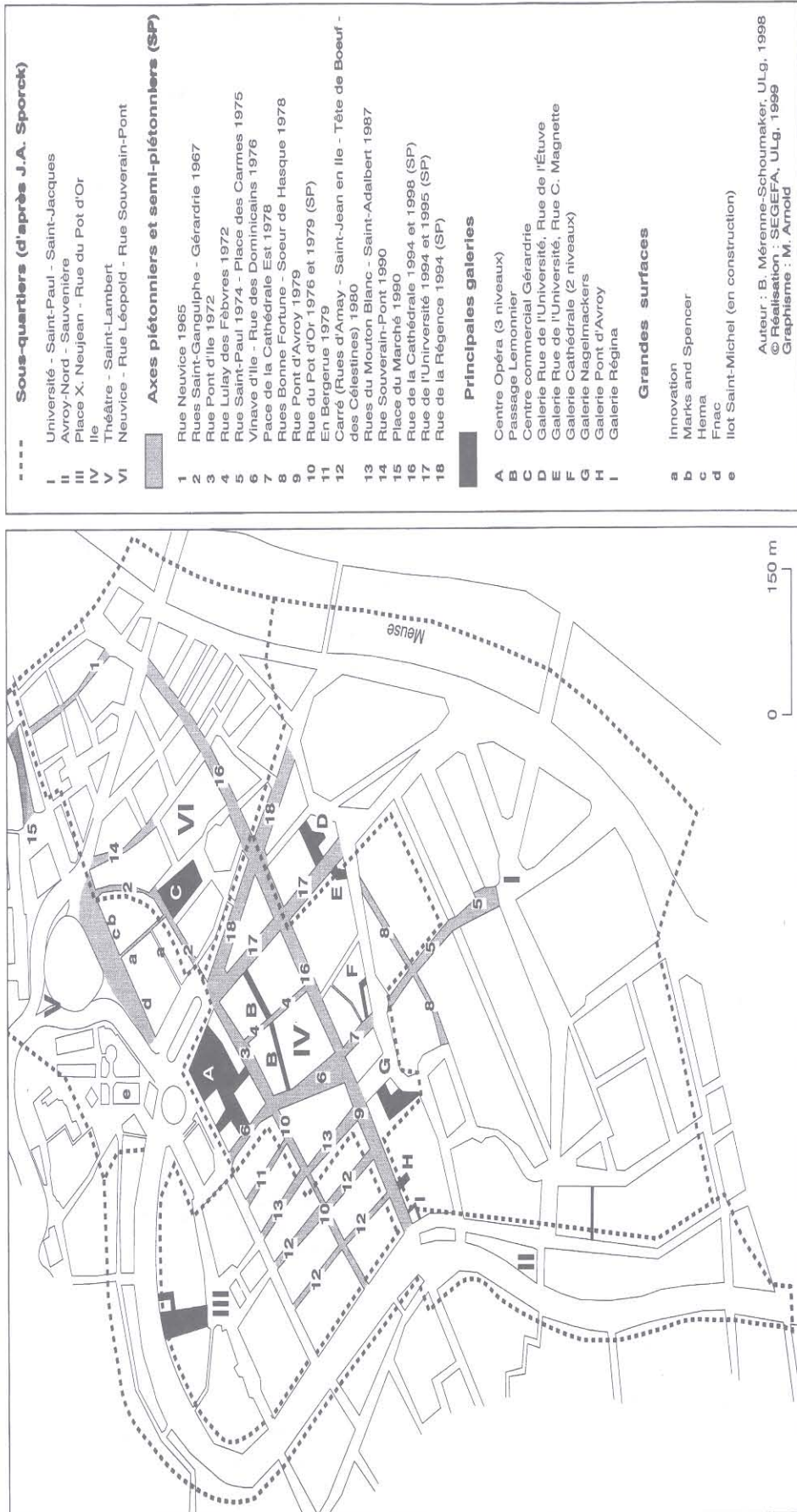
5.12 Het Luikse commerciële hypercentrum

5.12.1 Een hypercentrum dat terzelfder tijd compact is, circuits toelaat en uit specifieke eenheden samengesteld is

Het strekt zich uit van de *Pont d’Avroy* in het westen tot de *Leopoldstraat* in het oosten, van de *place Saint-Lambert* in het noorden tot *Chiroux* in het zuiden (*figuur 15*). In tegenstelling tot vele andere Belgische stedelijke centra is het Luikse commerciële hypercentrum niet rond een hoofdas gearticuleerd, maar bestaat hij uit een echt netwerk van korte straatjes, al of niet enkel voor voetgangers, die op zulke wijze gediversifieerd zijn dat het mogelijk is een namiddag in Luik te kuieren zonder verschillende malen door dezelfde straat te gaan.

Dit hypercentrum bestaat uit vier onderscheiden delen die nogal van elkaar verschillen qua aanbod, qua niveau van de producten die ze aanbieden en qua commerciële dichtheid. Dit onderscheid weerspiegelt zich ook in het gemiddeld niveau van de huishuur.

Het luxe-hypercentrum groepeerde het assortiment van het niveau gemiddeld-hoog tot zeer hoog. Deze buurt bestaat dus uit min of meer luxueuze winkels. Hier zijn ook de meeste nationale en internationale ketenwinkels gevestigd. Dit geheel omvat de aantrekkelijkste uitrusting van de stad.



Figuur 15: Stad Luik: commercieel hypercentrum
 Bron: Mérenne-Schoumaker, B. (1999), Liège ville et région: documents cartographiques, SEGEFA-ULg



Figuur 16: Voorstel van actieruimte van de beleidscel (Cellule de Gestion du Centre-ville)

In tegenstelling hiermee groepeert het massa-hypercentrum het assortiment van het niveau gemiddeld-laag tot zwak. Dit gedeelte telt meer zelfstandigen, alhoewel ook sommige ketens gevestigd zijn. Het massa-hypercentrum is eveneens een aantrekkelijk geheel. De potentiële klanten verschillen echter van deze van het luxe-hypercentrum,

of bezoeken dit centrum alleszins voor andere behoeften.

Tussen deze twee hypercentra bevindt zich een overgangshypercentrum dat met een intermediaire situatie overeenstemt.

Zoals hun naam laat vermoeden groeperen de randen de zones die dicht bij het hypercentrum liggen. Het onderscheid tussen de aanpalende straten en het hypercentrum uit zich in het stedelijk landschap door een kleinere commerciële dichtheid in deze straten. De aanwezigheid van stedelijke en/of morfologische breuken (bijvoorbeeld een rivier, een grote boulevard...) versterkt nog het onderscheid tussen de twee typen commerciële ruimten.

Sinds 1998 wordt dit hypercentrum (± 1700 winkels) (figuur 16) beheerd door een beleidscel (Cellule de Gestion du Centre-Ville) van het stadscentrum. Het budget van deze cel bedraagt ongeveer 15 miljoen BEF waarvan $\pm 75\%$ afkomstig is van overheidsgeld en 25% van privé-financiering.

5.12.2 Hoofdkenmerken van de vier onderdelen

Het luxe-hypercentrum

In Luik stemt het luxe-hypercentrum overeen met een vierhoek die begrensd wordt door de Boulevard de la Sauvenière en de rue du Pont d'Avroy, de la Cathédrale, du Pont d'Ile, du Pot d'Or en de l'Université. Deze buurt omvat eveneens de Passage Lemonnier en de Galerie Opéra. De stedenbouwkundige inrichting heeft dit gebied omgevormd tot een voetgangerszone of semi-voetgangerszone om de verbruiker aan te zetten tot kuieren.

Dit gebied omvat ongeveer 400 handelszaken met een totale verkoopsoppervlakte van $\pm 30\,000\text{ m}^2$. De gemiddelde verkoopsoppervlakte bedraagt dus ongeveer 70 m^2 , wat een zeer kleine oppervlakte is en die ontegenzeggelijk verband houdt met de morfologie van de Luikse bebouwing.

De commerciële structuur van de buurt wordt gekenmerkt door een overwicht van winkels voor de uitrusting van de persoon ($\pm 50\%$). Voor deze categorie ligt de grootste concentratie in de rue Pont d'Ile, rue de la Cathédrale en Passage Lemonnier. Het aandeel van de cafés-restaurants, alhoewel niet onaanzienlijk, is toch niet buitensporig hoog, temeer een vierde van deze zaken in de rue Pont d'Avroy gelegen is.

Het kwalitatieve niveau van de verkooppunten is een essentieel onderdeel vermits het een belangrijk criterium is voor het onderscheid tussen de drie hypercentra; de gemiddelde waarderingscijfers ter beoordeling van de standing² zijn de belangrijkste weergave van het kwalitatieve niveau.

De gemiddelde waarde voor de standing van het geheel van het Luikse hypercentrum bedraagt 4.2, maar er bestaan zeer grote verschillen tussen de verschillende straten. Zo bijvoorbeeld heeft de rue Pont d'Ile de laagste

waarde van het luxe-hypercentrum (3.6). Deze straat vormt de verbinding tussen het luxe-hypercentrum en het massa-hypercentrum.

Zoals hoger vermeld is het niveau van de huishuur een criterium om het luxe-hypercentrum te onderscheiden van het massa-hypercentrum, want in Luik zijn de waarden van de huishuur gecorreleerd met het kwalitatieve niveau van de handelszaken (zie tabel 12).

Het massa-hypercentrum

Het massa-hypercentrum wordt begrensd door de rue St-Gangulphe, Gérardrie, Souverain-Pont, de la Madeleine evenals door de ruimte die de grootwarenhuizen van de Place Saint-Lambert bevat.

Op niveau van de commerciële structuur zijn er drie beelden geassocieerd met het massa-hypercentrum:

- een beeld van grootwarenhuizen (Inno, Hema, Fnac, Marks & Spencer). Deze warenhuizen hebben als kenmerk een breed assortiment³ en redelijk diep in zelfbediening en dus een gediversifieerd commercieel aanbod;
- een beeld van uitrusting van de persoon in de rue Saint-Gangulphe en Gérardrie;
- een beeld van cafés-restaurants in de rue de la Madeleine en Souverain-Pont, met eerder een exotische dan traditionele connotatie.

In tegenstelling met het luxe-hypercentrum is er hier veel leegstand ($\pm 16\%$). Dit wijst op de commerciële teloorgang van dit gebied. De commerciële situatie is de weerspiegeling van de globale context, onder andere op stedenbouwkundig vlak, en getuigt van de verslechtering van de situatie van de place Saint-Lambert en dit al meer dan dertig jaar.

De stedelijke en commerciële renovaties die verwezenlijkt werden op de place Saint-Lambert zouden het massa-hypercentrum en de overgangszone nieuw leven moeten inblazen door een toename van het aantal bezoekers van de Luikse winkels en een betere circulatie te bewerkstelligen tussen het luxe-hypercentrum en het historische centrum.

Het overgangs-hypercentrum

Door overgangs-hypercentrum bedoelen we het gebied tussen de twee hypercentra. Dit bevat voornamelijk de rue Cathédrale-Nord, de la Régence, de l'Université, de la Casquette, Charles Magnette en de place de la République française. Dit overgangsgebied wordt nog versterkt doordat sommige verkeersaders recent tot semi-voetgangersgebied zijn omgevormd. Deze zone heeft een hoge commerciële dichtheid en wordt door een heterogeen gammaniveau gekenmerkt.

Luik, Klasse A, Centrum Place Cathédrale 28 000 Vinàve d'Ile 27 000 Ilot Saint-Michel 20-25 000 Pont d'Avroy 18 000 Pot d'Or (begin) 16 000 Mouton Blanc 14 000 Passage Lemonnier 12 000 St-Adalbert 12 000 St-Paul 12 000 Galerie Opéra (gelijkvloers) 12 000	Luik, Klasse B, Centrum Cathédrale (2e deel) 13 000 Charles Magnette 10 000 Régence et Université (begin) 10 000 Sauvenière 8 000 Régence 8 000
Luik, Rand van Centrum Place du Marché 10 000 Feronstrée 5 000 St-Gilles 4 000 Puits-en-Sock 3 500 Galerie Longdoz 6 500 Guillemins 4 000	Luik, periferie Rocourt Galerie Cora 16 000 Fléron centrum 8 000 Ans (rue de la Station) 6 000 Chênée (pont) 5 000 Herstal (centrum) 4 000 Jemeppe (centrum) 3 000
Brussel Nieuwstraat 45 000 Louisagalerij 30 000 Alsebergsesteenweg 18 000	Antwerpen Meir 45 000 Huidevetterstraat 20 000
Gent Veldstraat 37 500 Brabantdam 15 000	Brugge Zuidzandstraat 30 000 Steenstraat 35 000
Kortrijk Korte Steenstraat 15 000 Lange Steenstraat 18 000	Oostende Kapellestraat 25 000 A. Buyllaan 18 000
Leuven Diestsestraat 28 000 Bondgenotenlaan 15 000	Hasselt Hoogstraat 35 000 Demerstraat 27 500
Bergen Grand-Rue 18 000 Rue de la Chaussée 15 000	Charleroi Rue de la Montagne 18 000 Ville 2 18 000
Waver Rue Pont du Christ 15 000	Namen Rue de l'Ange 23 000 Rue de Fer 22 000

Tabel 12: Huurprijzen van handelszaken in de Luikse agglomeratie (in BEF/m²/jaar). Vergelijking met andere Belgische steden
 Bron: B. Bianchet, Chambre de Commerce et d'Industrie de Liège, februari 2000.

Door zijn commerciële structuur behoort deze buurt tot het luxe-hypercentrum. De winkels met uitrusting van de persoon zijn er in de meerderheid. De sector vrijetijdsbesteding, sport-cultuur is er echter sterk vertegenwoordigd waardoor de buurt zich onderscheidt van het luxe-hypercentrum.

Door het kwalitatieve niveau sluit deze zone eerder aan bij het massa-hypercentrum. De gemiddelde waarderingsgraad voor standing bedraagt 3.2. De gemiddelde huurprijs bedraagt ongeveer 10 000 BEF/m²/jaar. Deze zone wordt eveneens door een belangrijke leegstand gekenmerkt.

De 'randen' van het centrum

Bij het traditionele hypercentrum voegen zich verschillende straten of wijken waar de commerciële activiteit overheerst maar de dichtheid is er wel kleiner dan in het hypercentrum. Deze randen hebben ook niet dezelfde aantrekkingskracht dan dit laatste. In functie van hun lokalisatie ten opzichte van het hypercentrum vertonen deze randen een welbepaalde specialisering. In het totaal zijn er vier rechtstreeks in contact met het hypercentrum:

- de buurt Saint-Paul en Chiroux;
- het historische hart;
- het laaggelegen deel van Saint-Gilles;
- Sauvenière-Neujean.

De buurt Saint-Paul en Chiroux, in de onmiddellijke nabijheid van het hypercentrum, is de rand bij uitstek omwille van zijn bijzondere commerciële mix. De categorie vrijetijdsbesteding-sport-cultuur overweegt er inderdaad. Deze functie is nauw verbonden met de massale aanwezigheid van studenten, leraren en met het cultureel centrum van Chiroux. Hierdoor wordt de doelgroep van de cliënteel meer door het socio-cultureel profiel bepaald dan door de socio-economische categorie. Het groot aantal boekhandels weerspiegelt dit perfect. Buiten dit soort winkels bezit de buurt een gevarieerd commercieel aanbod van hoge kwaliteit (vooral de rue Saint-Paul).

Het gebied dat de rue Feronstrée (tot de vroegere C&A), du Pont, Neuvise, de la Boucherie, Hors-Château en Léopold evenals de place du Marché omvat vormt het historische hart van de stad. Tot voor een vijftiental jaar maakte dit gebied deel uit van het massa-hypercentrum. De bouwverf van de place Saint-Lambert en de verplaatsing van de Innovation naar zijn huidige site hebben in grote mate bijgedragen tot de achteruitgang van de buurt. De commerciële structuur is echter een weerspiegeling van de centrale positie van dit gebied. De winkels met uitrusting van de persoon overwegen er (vooral in Feronstrée). De kwaliteit is er wel lager dan het gemiddelde van het luxe-hypercentrum. Deze buurt heeft een toeristische en culturele functie en dat vertaalt zich in het grote aandeel

van cafés-restaurants evenals in een specialisering in binnenhuisinrichting (hoge kwaliteit) in de nabijheid van de musea. Door de associatie van deze twee commerciële categorieën krijgt deze buurt een gevarieerd kwalitatief niveau.

Weerom stellen we een belangrijke leegstand vast, nu in het historische centrum ($\pm 20\%$), wat op commerciële achteruitgang wijst. De aanwezigheid van crisiswinkels (Wibra, Excédence 3 Suisses...) staat symbool voor dit verval.

De boulevard de la Sauvenière herbergt vele diensten (reisagentschappen, banken...) evenals zeer gespecialiseerde winkels en van een zeer goed kwalitatief niveau. Deze uitrusting bezorgt de boulevard een regionale aantrekkingskracht. De boulevard zou trouwens ook baat moeten hebben bij de stadsvernieuwing van de place Saint-Lambert en het îlot Saint-Michel.

De rue Saint-Gilles met een lengte van 1 700 m, wordt door een heterogene commerciële structuur gekenmerkt. Enkel het laaggelegen deel van de rue Saint-Gilles kan als een verlengde van het centrum beschouwd worden (de rue Reynier vormt de grens). De commerciële structuur lijkt op die van het stadscentrum. De categorie uitrusting van de persoon is sterk vertegenwoordigd (vooral juweliers en opticiens) evenals de sector vrijetijdsbesteding-sport-cultuur. De voedingssector is duidelijk meer aanwezig dan in het stadscentrum, met onder andere twee voedings-zelfbedieningszaken (Nopri, Profi). Deze laatste specialisatie weerspiegelt het meer lokale karakter van dit gebied. De aanwezigheid van HEC (Hautes Etudes Commerciales) draagt bij tot de revitalisering van de ganse buurt.

In zijn geheel genomen lijdt de rue Saint-Gilles onder drie morfologische problemen: ze is gescheiden van de boulevard d'Avroy door de Pont d'Avroy, ze is uitgerekt over een rechtlijnig tracé en heeft zeer smalle voetpaden.

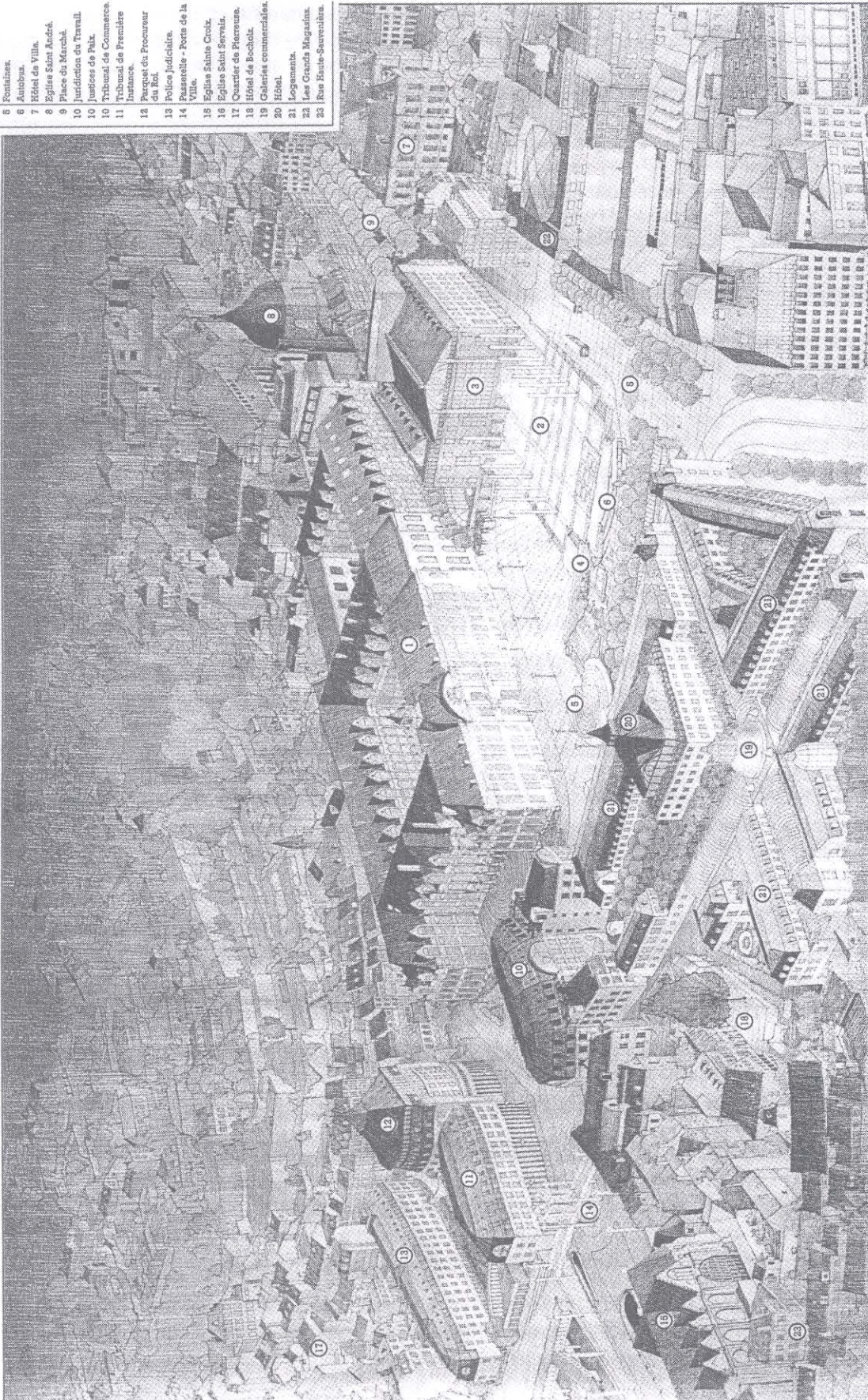
5.13 De nieuwe place Saint-Lambert

5.13.1 De place Saint-Lambert: een plein met hoge symbolische waarde in Luik

Het is vooreerst de ontstaanskern van de stad en een plaats die al meer dan 8 000 jaar bewoond wordt. Feitelijk groeide dit dorpsplein maar uit tot een stadscentrum na de moord op Lambert, aartsbisschop van Tongeren (rond 700), na het overbrengen, door aartsbisschop Hubert, van de relieken van zijn voorganger van Maastricht naar Luik; de plaats werd inderdaad een bedevaartsplaats, die het ontstaan gaf aan een stad die naderhand de voornaamste verblijfplaats werd van de aartsbisschop van Tongeren.

La place Saint Lambert demain

- 1 Palais des Princes-Evêques
- 2 Parvis
- 3 Théâtre de la Place
- 4 Entrée de
Hochelortoren
- 5 Fontaines
- 6 Autobus
- 7 Hôtel de Ville
- 8 Eglise Saint André
- 9 Place du Marché
- 10 Juridiction du Travail
- 10 Tribunal de Commerce
- 11 Tribunal de Première
Instance
- 12 Procureur Général
du Roi
- 13 Palais Judiciaire
- 14 Nouvelle - Port de la
Ville
- 15 Eglise Sainte Croix
- 16 Eglise Saint Sernin
- 17 Quartier de Pierreuse
- 18 Hôtel de Bocholtz
- 19 Galeries commerciales
- 20 Hôtel
- 21 Logements
- 22 Les Grands Magasins
- 23 Rue Haute-Sauvenin



Figuur 17: De place Saint-Lambert morgen

Het plein heeft nochtans nooit als plein bestaan tijdens de geschiedenis van het Prinsbisdom Luik vermits er een kathedraal stond; de laatste, in gotische stijl, werd vernield door de Luikse revolutionairen in 1794. De plaats werd ontruimd in 1821 en daarna aangelegd en werd zo geleidelijk het belangrijkste plein van Luik, in de plaats van de place du Marché. In de tweede helft van de 19de eeuw werd ze een belangrijke plaats waar verkeerswegen samenkomen dankzij de opening van belangrijke doorsteken (zoals de rue Léopold), het invoeren van het openbaar vervoer, wat haar tot belangrijkste massa-handelscentrum maakte waar de grootwarenhuizen zich kwamen vestigen.

Het Paleis werd een eerste keer gebouwd rond het jaar 1000 door Notger. Het werd volledig vernield in 1505 en werd in drie stadia herbouwd: in het begin van de 16de eeuw (noordgevel en twee binnenkoeren), in 1737 (grote zuidgevel) en in 1848 (linkervleugel). Nu herbergt het Paleis het Justitiepaleis en de zetel van het Provinciebestuur.

In 1963 gelastte het Ministerie van Verkeerswezen een studiebureel met de opdracht een plan op te stellen om de verkeersproblemen op te lossen. Dit plan werd in 1968 ingediend en werd zeer sterk bekritiseerd vermits het de place Saint-Lambert tot een groot verkeerskruispunt had omgevormd. Daarom kwam er een tweede plan in 1974, gevolgd door verschillende amendementen, zonder dat men ooit tot een akkoord kwam. Spijtig genoeg waren de afbraakwerken reeds gestart sinds het begin van de jaren zeventig. De situatie werd maar gedeblokkeerd in 1984 met de komst van C. Strebelle die een richtplan (schéma directeur) opstelde dat door iedereen goedgekeurd werd in 1988, maar dat maar in september 1992 in een plan werd gegoten...

De ganse situatie heeft ontegenzeggelijk veel schade berokkend aan het Luikse stadscentrum, dat hierdoor meer dan dertig jaar lang in een bouwverval werd herschapen! De commerciële functie van de place Saint-Lambert werd sterk verzwakt en vooral deze van de aanpalende ruimten; de culturele functie verdween door de transfer van het Théâtre de la Place naar Outremeuse en de werken hebben het toerisme veel schade berokkend. De place Saint-Lambert lijkt zelfs haar statuut van belangrijkste Luiks plein verloren te hebben ten voordele van de place Saint-Paul...

De huidige reconstructie van het plein is dus van essentieel belang voor de toekomst van het plein en van de omgeving (zie maquette *figuur 17*). Het is ook een belangrijke inzet voor de toekomst van de stad Luik, vermits het stadscentrum het voornaamste uitstalraam is van een stad.

5.13.2 *Het "Ilot Saint-Michel"*

Dit is de nieuwe multifunctionele wijk van het centrum van Luik. Het is een verwezenlijking van Codic, waarvan

het project door de Waalse regering werd uitverkozen op 16 juni 1996. De wijk (1.3 ha) werd ingehuldigd op 1 september 1999. Het complex, dat overeenstemt met een investering van 2.5 miljard BEF, werd opgekocht door de Hollandse groep ING.

De wijk, ontworpen door de architect C. Strebelle, bestaat uit 4 gebouwen die door drie loopbruggen worden verbonden, 80 woningen (10 000 m²), kantoren (8000 m²) en winkels (15 000 m²) waarvan een supermarkt, vijf met een gemiddelde oppervlakte en een dertigtal boetieks), terrassen en tuinen (3 500 m²) en een ondergrondse parking van 500 plaatsen. De MET (Ministère de l'Équipement et des Transports) heeft 1 400 m² gehuurd in de kelderderdieping (niveau -2) om er een polyvalente ruimte te creëren (cultuur en evenementen), "Coeur Saint-Lambert" geheten en die uit drie zalen bestaat: een auditorium van 250 plaatsen, een tentoonstellingsruimte en een ontmoetingsruimte. Op termijn zou het Ilot Saint-Michel 500 mensen kunnen tewerkstellen.

5.13.3 *Andere verwezenlijkingen, reeds voorzien of nog ter discussie*

Uitbreiding van het Justitiepaleis

Ten einde de verschillende diensten te rationaliseren die nu nog verspreid over de stad liggen, voorziet men de bouw van een echte Justitiebuurt met aan de kant van de place Saint-Lambert het Vredegerecht, de Handelsrechtbank en de Arbeidsrechtbank; aan de kant van de place Notger zou de Rechtbank van Eerste Aanleg komen en het Parket en langs Pierreuse de Gerechtelijke politie. Het Hof van Beroep zou in het heringerichte Prinsbisschoppelijk Paleis blijven. Het geheel zal gedeeltelijk gebouwd worden op een 'dalle' die het station van Palais overdekt en zal bediend worden door een parking "Ministères" van 344 plaatsen gelegen onder het stratennet langs het station Palais. Het gaat over een investering van ongeveer 4 Md BEF en de werken zouden in 2005-2006 moeten voltooid zijn.

Het Archéoforum

Dit Archéoforum is het resultaat van de zeer intense opgravingen gedurende de laatste tien jaar en zal in 2001 voor het publiek toegankelijk zijn. De oppervlakte bedraagt 3 725 m² (de grootste van Europa), en bevat menselijke sporen van een periode van 8 000 jaar: neolithische kampplaatsen, Romeinse overblijfselen, muren van de Ottoonse crypte, resten van de kathedraal. Op dit ogenblik zijn er werken bezig (53 miljoen BEF die gefinancierd worden door Europese structuurfondsen en het Institut wallon du Patrimoine) om de tweederde van de ruimte toegankelijk te maken; dankzij een doorgang langs de kant van de "espace Tivoli".

Het Théâtre de la Place

Veel Luikenaars zijn voorstander van een terugkeer van het Théâtre de la Place, dat naar Outremeuse werd verhuisd, naar de place Saint-Lambert. De weerhouden site is Tivoli, de ruimte die tussen de place Saint-Lambert en de Markt ligt. Men zou op die plaats een gebouw willen optrekken bestaande uit een zaal van 700 plaatsen met een scène van 25 m x 16 m en een orkestbak, een andere zaal van 200 plaatsen, een repetitieruimte, kantoren en ateliers op een grondstuk van 2800 m² en met een gemiddelde hoogte van 20 m. Dit is realiseerbaar maar het zal moeilijk gaan door de aard van de ondergrond (de "goede ondergrond" bevindt zich op een diepte van meer dan 8 m), door de kleine afmetingen van het terrein die een rem legt op de creativiteit voor de schikking van de volumes, die de toegang bemoeilijken (vrachtwagens voor het materieel, auto's om de toeschouwers af te zetten) en om dit op te lossen zal men een smalle straat moeten aanleggen tussen het paleis en het theater. Wat meer is, dit zal 850 miljoen BEF kosten. Een andere oplossing is het theater te herbouwen in Outremeuse.

Het project Immobil/ING/Ruyters Vastgoed

Dit project dat voorgesteld werd in september 1999 is een project van de privé-sector met als doel de renovatie van de ruimte gelegen tussen de place Saint-Lambert, de Gérardriestraat, de Sainte-Gangulfestraat, en de place de la République française. Het is een project van grote omvang: 44 000 m² waarvan 35 000 m² bestemd voor commerciële doeleinden waar Innovation, Fnac, Hema, Marks and Spencer, Grande Pharmacie en Lunch Garden gelokaliseerd zouden worden evenals een supermarkt in de ondergrondse verdieping, naast nieuwe winkels die gearticuleerd zouden zijn rond een centraal plein.

5.14 Het nieuwe verkeers- en parkingplan

5.14.1 Het verkeers- en parkingplan

Dit plan werd ontworpen door de studiebureaus Transitec en Agora in samenwerking met MET (Ministère de l'Équipement et des Transports), SNCB, TEC, de gemeentelijke overheden en de stedelijke partners (handelaars, parking-uitbaters...) evenals de buurtcomités. Dit plan heeft drie jaar en meer dan 200 vergaderingen gevegd. Het plan treedt geleidelijk in voege vanaf 7 juni 2000, datum van de opening van de verbinding E25-E40.

5.15.2 De grote principes van het verkeersplan

- De transit beperken en de toegang tot de stad vergemakkelijken dankzij nieuwe toegangswegen en een herorganisering van de trafiek op de grote invalswegen (zie fiche 2.7).
- Het zwaar verkeer en de caravans ontraden langs de "Dérivation" te rijden, door portieken aan de tunnelin-

gangen te plaatsen en deze trafiek terug naar de ring te sturen; op langere termijn zou een stuk weg Cerexhe – Heuseux – Beaufays of "oostelijke ring" moeten aangelegd worden.

- De wegen zouden hiërarchisch opgebouwd moeten worden in functie van de verwachte trafiek: expreswegen, toegangswegen, lokale wegen...
- De voetganger zou terug zijn plaats in de stad moeten krijgen door de heraanleg van vele straten en pleinen, van de oevers van de Maas en van de Ourthe, van wandelwegen (onder andere Guillemins – centre) en door het vervolgen van de op de stoep geparkeerde wagens.
- Fietspaden in eigen bedding aanleggen en ontwikkelen van "RAVEL" (réseau autonome de voies lentes) langs de Maas.
- De eigen sites voor autobussen vermenigvuldigen en het openbaar vervoer aanmoedigen; vandaag telt men in de Luikse agglomeratie 180 000 reizigers per dag wat overeenstemt met 120 ritten/persoon/jaar tegenover 200 in Duitsland en 320 tot 500 in Zwitserland.
- Geleidelijk een REL (Réseau express liégeois) invoeren door het net van de SNCB te gebruiken van Flémalle naar Herstal en van Ans naar Bressoux; de parkings vermenigvuldigen bij de stations van REL.

5.14.3 Grote principes van het parkingplan

- Het Luikse hypercentrum telt ongeveer 10 000 publieke parkingplaatsen, dit is veel meer dan in andere Europese steden van dezelfde omvang (0.75 plaatsen/inwoner tegenover 0.49 in Staatsburg en 0.62 in Lausanne); maar dit aanbod wordt slecht gebruikt, vermits de overdekte parkings (5 670 plaatsen, waarvan 43 % voor abonnementen) slechts op 55 % van hun capaciteit werken terwijl vele voertuigen in overtreding staan. Het plan voorziet minder parkingplaatsen langs de weg (nu 4 015, voor de helft betalend), een inkorting van de toegestane parkeerduur (1u30 in het centrum en bij Guillemins) en een strengere controle ten einde de huidige parkeergewoonten te veranderen.
- Speciale voorwaarden voor aangelanden evenals de inrichting van parkings in verband met de hst en later met de REL zijn ook voorzien.

Voetnoten

- 1 (Uit F. Depuydt (ed), Fascinerende landschappen van Vlaanderen en Wallonië, Davidsfonds, Leuven, 1995.
- 2 Het waarderingscijfer voor standing is een weergave van het kwalitatieve niveau van de producten en van de manier waarop ze tot nu recht gebracht worden; de indicatoren zijn de prijs, het merk, de versheid, de zeldzaamheid, de presentatie van het artikel. De waarden gaan van 1 tot 8, de hoogste Luikse waarde is 6 voor de meest luxe Luikse winkels. De waarden zijn het resultaat van verschillende opnamen door SEGEFA in 1996.
- 3 Het assortiment stemt overeen met het aantal en de verscheidenheid van producten die aan de koper aangeboden worden; de breedte van het assortiment stemt overeen met het aantal verschillende behoeften waaraan de handel kan beantwoorden terwijl de diepte weergeeft hoeveel verschillende artikelen die aan een welbepaalde nood beantwoorden door het warenhuis aangeboden worden.