

ASPECTS INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX NOUVEAUX

## du Moyen-Limbourg

Le dimanche 1er octobre 1972, la Fédération belge des Professeurs de Géographie a organisé une excursion à travers le Moyen-Limbourg (1). Le matin, les participants ont eu l'occasion de parcourir la région s'étendant à l'ouest d'Hasselt. L'après-midi a été consacré à la visite de la partie orientale du Moyen-Limbourg (Fig. 1).

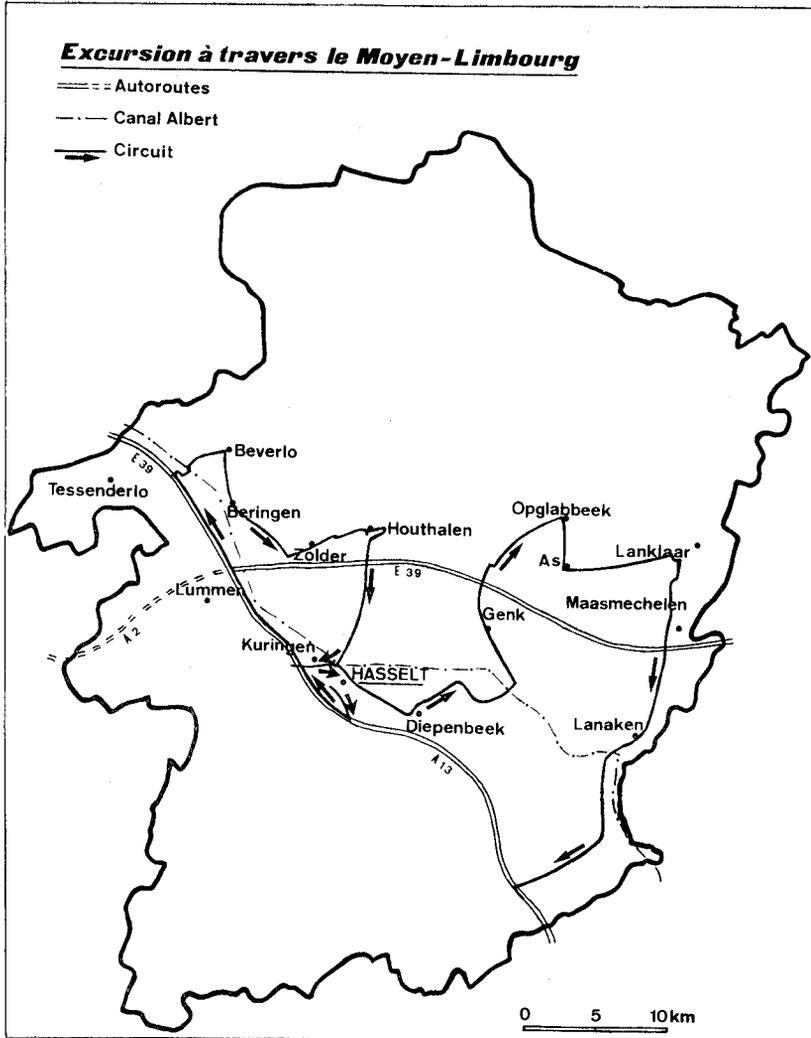
Le but de l'excursion était de montrer les aspects industriels et commerciaux nouveaux d'une région généralement peu connue et de permettre l'étude sur le terrain du développement économique d'une zone en forte mutation.

\*  
\*   \*  
\*

L'excursion débute à la gare d'**Hasselt** située à l'ouest de la ville, non loin du siège du principal quotidien limbourgeois « Het Belang van Limburg ». Le trajet depuis la gare jusqu'à l'autoroute Roi Baudouin permet d'abord de parcourir une partie du ring où sont installés des banques, des commerces ayant besoin de grandes surfaces, des bureaux, des écoles, des services publics, soit une partie du tertiaire d'une ville qui compte actuellement près de 40 000 habitants (39 888 en 1971). Le long de la chaussée de Liège (Luikersteenweg), au nord du passage à niveau de la voie ferrée industrielle Hasselt-Visé, est située l'usine Hufkens (Royal Nord), spécialisée dans la fabrication de cycles, une des seules du genre au Limbourg ; érigée en 1932, l'entreprise occupe une septantaine de personnes. Au-delà de la voie ferrée, on pénètre dans un quartier résidentiel composé de villas et où est également localisée une clinique.

En empruntant l'autoroute Roi Baudouin dans la direction d'Anvers, on a l'occasion de se rendre compte combien le territoire d'Hasselt est vaste (3 990 ha) et abrite encore de nombreux es-

(1) Par *Moyen-Limbourg*, nous entendons la zone centrale de la province de Limbourg, celle qui correspond à la région charbonnière campinoise.



paces verts. En effet, les constructions le long de l'autoroute sont rares, exception faite des environs des voies de raccordement au centre de la ville. C'est ainsi qu'au niveau de la chaussée de Saint-Trond (Sint-Truidersteenweg), on voit une grande firme industrielle : Recor. Cette dernière peut sans aucun doute être considérée comme un bon exemple de firme limbourgeoise en expansion (2). Son histoire débute en 1950 lorsque Monsieur René

(2) Voir à ce propos : « Dit is een Limburgs bedrijf : N.V. Recor te Hasselt », dans « Economie in Limburg », 1966, n° 1, pp. 47-54, et « Uitbreiding van de N.V. Recor te Hasselt », dans « Economie in Limburg », 1971, n° 1, p. 42.

Corthouts commence avec quatre ouvriers la production de matelas dans une maison particulière d'Hasselt. En 1953, le développement de la petite fabrique est tel qu'il nécessite un local plus important. L'autoroute Anvers - Liège - Aix-la-Chapelle étant alors projetée, il est décidé d'acheter un terrain de quatre ha le long de celle-ci afin d'y construire une nouvelle usine. Parallèlement l'entreprise devient la S.A. Recor, nom formé par la première syllabe du prénom et du nom de son fondateur. La nouvelle usine entre en service en 1955. Dans la suite, elle sera l'objet de différents agrandissements de telle sorte qu'à l'heure actuelle la surface d'exploitation atteint 70 000 m<sup>2</sup> et que près de 600 personnes (dont 40 % de femmes) y travaillent. L'investissement total représente 217,5 millions de francs. L'entreprise compte occuper prochainement 1 000 personnes (dont 25 % de femmes). Depuis la création, la production a été diversifiée : au départ des matelas, puis des fauteuils et des matelas et aujourd'hui les meubles en général, notamment des salles à manger et des chambres à coucher (380 ensembles par jour exportés dans tous les pays de la C.E.E.) ; toutefois la production de matelas et de fauteuils n'a pas été abandonnée et actuellement l'usine produit 125 garnitures de salon par jour. La firme, qui a toujours fabriqué toutes les pièces détachées dont elle a besoin et qui conçoit elle-même ses modèles, possède aussi des salles d'exposition (« show-rooms ») accessibles à ses clients tous les jours.

Après être passé sur la voie ferrée Hasselt-Louvain, à proximité du raccordement autoroutier d'Hasselt-Ouest, on aperçoit sur la gauche le nouveau Sarma de Kuringen, près duquel se fera la halte de midi. En poursuivant vers le nord-ouest, le paysage change, car on pénètre en Campine : les prairies et les incultes sont de plus en plus nombreux tandis que les terres cultivées deviennent plus rares ; les premiers pins sylvestres font aussi leur apparition.

A hauteur de **Lummen**, se dresse sur la droite une haute tour qui correspond à l'usine Dossche de Zolder, spécialisée dans les aliments pour bétail. Occupant environ 25 personnes, cet établissement est une division de la firme Dossche de Deinze (Flandre Orientale). Plus loin, on arrive au niveau de l'échangeur de Lummen qui permet le passage de l'autoroute Roi Baudouin à l'autoroute vers Aix-la-Chapelle. En réalité, il y a croisement à cet endroit de l'autoroute E39 (Anvers - Aix-la-Chapelle via le Limbourg belge et le Limbourg néerlandais) (3) et de l'autoroute A13 (branche Lummen - Liège de l'autoroute Roi Baudouin) ; plus tard, ce complexe sera parachevé par la section de l'autoroute A2 Bruxelles-

(3) Cette nouvelle liaison représentera un raccourcissement de 25 km par rapport à la situation actuelle (autoroute Roi Baudouin d'Anvers à Aix-la-Chapelle).

Lummen. En effet, l'E39 (4) comporte une longue section de l'auto-route Roi Baudouin, d'Anvers à Lummen ; de ce dernier point à la frontière néerlandaise, elle est continuée par un tronçon, long de 39 km, qui passe par Zolder, Zonhoven, Houthalen, Genk, Zuten-daal, Maasmechelen et Boorseme. En dehors de l'échangeur de Lummen, cette section comportera sept accès : deux à Zolder, un à Zonhoven, un à Houthalen, deux à Genk et un à Maasmechelen. Jusqu'à présent, seul l'échangeur de Lummen est en service (6,5 km) ; les tronçons Lummen - Genk Nord via Zolder (13,5 km) et route nationale 17 (Maaseik - Maastricht) - frontière néerlandaise (4 km) seront réalisés fin 1972 tandis que la partie intermédiaire, Genk Est - route nationale 17 (15 km), sera ouverte à la circulation en juillet 1973 (5). Traversant le Moyen-Limbourg d'ouest en est, cette section de l'E39 est d'une importance capitale pour toute la région.

Roulant toujours dans la direction d'Anvers, on arrive sur le territoire communal de **Paal** à l'extrémité nord duquel s'étend la partie sud du parc industriel de Tessenderlo. Là sont en construction les bâtiments d'Arcomet, firme encore installée pour le moment à Beringen, mais expropriée en raison de l'élargissement du canal Albert. Spécialisée dans la fabrication de matériel pour entrepreneurs, cette entreprise occupe quelque 75 personnes. Plus au nord, sur le territoire de **Tessenderlo**, on aperçoit les usines Novarita (fabrique belge de dentifrices occupant 25 personnes), Prestige (filiale de la firme américaine « American Home Products Corporation », fabriquant des ustensiles de cuisine et employant près de 200 travailleurs) et enfin Philips Matsushita, entreprise constituée par les sociétés Philips Eindhoven et Matsushita Osaka dans le but de fabriquer des piles sèches. Datant de 1971, cette firme occupe environ 180 personnes.

La première halte a lieu face au panneau publicitaire du parc industriel de Tessenderlo. C'est l'occasion de faire le point sur l'industrialisation limbourgeoise. Cette dernière s'est opérée en réalité en trois phases. La première est antérieure à la découverte du charbon ou contemporaine du début de cette période ; elle concerne presque exclusivement des entreprises dangereuses, malsaines, attirées en Campine par la possibilité d'y trouver de grandes surfaces à bas prix, un certain isolement, une main-d'œuvre bon marché et des canaux fournissant l'eau et permettant l'arrivée des matières premières. Parmi les établissements datant de cette époque, citons l'usine d'explosifs de Kaulille, celle d'arsenic de Reppel, celle de zinc et de plomb de Lommel et d'Overpelt et

- (4) Pour de plus amples renseignements, on peut consulter F. VAN BOCXLAER : « De intercommunale E39 als economische concretisering van een autosnelwegenproject », dans « Economie in Limburg », 1970, n° 3, pp. 5-26.
- (5) « Où en sont nos autoroutes ? », VIII « L'E39 Anvers—Aix-la-Chapelle », dans « La Libre Belgique » du 24-7-1972.

les usines chimiques de Tessenderlo et de Kwaadmechelen (6). Tous ces établissements sont localisés le long des anciens canaux, car, à ce moment, le canal Albert n'existait pas encore (7). La seconde phase correspond au développement de l'industrie charbonnière dont la première exploitation, celle de Winterslag, remonte à 1917. Exception faite de quelques entreprises (montage, fabrique de tubes, etc.), cette période a vu peu d'ouvertures d'usines et l'on doit reconnaître que la présence du charbon n'a guère favorisé le développement des industries de transformation. Quant à la troisième phase dont on peut situer le début vers 1960 (8), elle est liée essentiellement à trois raisons : l'existence d'un vaste réservoir de main-d'œuvre, la qualité de l'infrastructure et l'intervention des responsables régionaux et locaux (9). Le premier facteur nous apparaît le plus déterminant. En effet, en raison d'un accroissement naturel important, d'une libération d'une partie de la population active par l'agriculture et les charbonnages et de la présence de réserves de main-d'œuvre féminine, le Limbourg belge s'est présenté pendant toute la dernière décennie comme une zone à grandes disponibilités en main-d'œuvre jeune (10). Ajoutons à cela la bonne réputation dont jouissait cette population et son moindre coût et nous comprendrons, dès lors, combien ce facteur a pu jouer notamment pour des entreprises requérant beaucoup de main-d'œuvre. La mise en place d'une infrastructure autoroutière et routière de qualité a été également un facteur attractif alors que l'influence du canal Albert a été très limitée. La compétence et le zèle d'un grand nombre de responsables régionaux et locaux ont été déterminants non seulement par l'aide directe qu'ils ont accordé aux investisseurs, mais aussi par le climat d'accueil qu'ils ont créé un peu partout. Comme on peut le voir dans le

- (6) F. DUSSART et R. CONTRERAS : « Géographie de la Belgique et du Congo », Collection Kraentzel et Mahy, Bruxelles, 1955, pp. 241-242.
- (7) Comme nous l'avons montré dans un précédent article, l'usine de Kwaadmechelen ne fait pas exception à la règle bien qu'elle soit située le long du canal Albert, car, à cet endroit, ce canal emprunte le tracé d'un ancien canal (B. MERENNE-SCHOUMAKER : « Interprétation d'une photo aérienne de Campine », dans « La Géographie », n° 82, 1969, p. 158).
- (8) Certaines implantations caractéristiques de cette phase datent cependant d'avant 1960 (par exemple, l'usine Philips d'Hasselt), mais elles étaient alors très peu nombreuses. C'est la raison pour laquelle, on peut situer le début de la troisième phase vers 1960.
- (9) Voir à ce propos : R. LIEKENS et M. GOOSSENS : « De vestigingfactoren bij de huidige industrialisatie in Midden-Limburg », dans « Bull. de la Soc. belge d'Etudes géographiques », t. XXXVIII, 1969, pp. 317-345.
- (10) Rappelons que 48 % de la population limbourgeoise a moins de 25 ans et que l'accroissement global de la population de la province a été, pendant la période 1960-1970, 2,5 fois plus important que celui de la province d'Anvers ou de Flandre Occidentale, 5 fois plus important que celui de Flandre Orientale et 10 fois plus important que celui de la province de Liège ; quant à l'accroissement 1947-1970, il correspond à celui des provinces de Hainaut, de Liège, de Luxembourg et de Namur réunies (Voir « L'évolution démographique au Limbourg », dans « Le Limbourg, Une province en expansion rapide », Supplément à l'« Agence Economique et Financière », avril 1972, p. 48).

**TABLEAU 1 : Répartition par secteur industriel et pays d'origine des établissements industriels nouveaux implantés au Limbourg depuis 1960. Situation en septembre 1971 (a).**

Secteurs industriels	Pays d'origine		Pays-Bas		Belgique		Etats-Unis		Autres pays		Total	
	Nombre	Emploi	Nombre	Emploi	Nombre	Emploi	Nombre	Emploi	Nombre	Emploi	Nombre	Emploi
Métaux	6	12 216	10	3 005	27	2 094	8	1 941	2	808	53	20 064
Textile, confection	5	513	59	6 647	11	481	2	630	—	—	77	8 271
Chimie, caoutchouc	—	—	4	567	3	76	5	367	—	—	12	1 010
Produits min. non métall.	—	—	2	67	21	1 103	1	354	1	102	25	1 626
Alimentation, tabac	—	—	3	869	10	780	—	—	—	—	13	1 649
Bois, papier, livre	—	—	5	838	19	1 980	1	70	—	—	25	2 888
Autres activités	3	251	4	357	14	769	3	702	1	180	25	2 259
Total	14	12 980	87	12 350	105	7 283	20	4 064	4	1 090	230	37 767

(a) Source : « Recente ontwikkeling van de tewerkstelling in de Limburgse bedrijven », dans « Economie in Limburg », 1972, n° 2, p. 45.

tableau 1, la troisième phase d'industrialisation se solde par un bilan très encourageant : 230 nouveaux établissements ont été implantés au Limbourg de 1960 à septembre 1971, ce qui représente 37 767 emplois. Si la Belgique est en tête en nombre d'établissements (87 au total), elle n'occupe que la troisième place en nombre d'emplois, la première revenant à l'Allemagne (12 980 emplois) et la seconde aux Pays-Bas (12 350 emplois). La grande majorité des postes de travail offerts par les entreprises allemandes relève du secteur des métaux, tandis que plus de la moitié des emplois néerlandais appartiennent au groupe textile-confection. Les différents secteurs sont mieux représentés au sein des établissements belges à l'exception cependant de celui de la chimie et du caoutchouc qui est peu développé. Quant aux emplois des entreprises américaines, ils sont pour près de la moitié dans le secteur des métaux. Au total, ce secteur est donc le plus important (53,1 % des emplois) alors que le groupe textile-confection occupe la seconde place (21,9 %), les autres secteurs ne représentant jamais plus de 8 % des emplois. La seule région d'Hasselt-Genk regroupe 61,4 % de ceux-ci, tandis que le Maasland (dont nous visiterons la partie sud) en compte 11,3 % (11). Il semble donc que le Moyen-Limbourg ait bénéficié de près de 70 % des emplois nouveaux de la province. Comme nous aurons l'occasion de le voir tout au long de l'excursion, la grande majorité de ces emplois sont dus à des entreprises installées dans les 17 zones industrielles du Moyen-Limbourg (12). Celles-ci, couvrant 3 447 ha, se répartissent un peu partout dans la région tout en étant localisées de préférence le long des autoroutes, des voies rapides ou des canaux.

La zone industrielle de Tessenderlo, déjà prévue dans les plans communaux dressés par la commune au lendemain de la seconde guerre mondiale, a été aménagée dès 1959, tandis que la première entreprise s'y installait en 1962 (13). Actuellement elle couvre 540 ha (dont 325 doivent encore être aménagés) et s'étend sur le territoire de quatre communes : Tessenderlo, Paal, Kwaadmechelen et Oostham. Son infrastructure est très complète puisqu'elle est raccordée à l'autoroute, qu'elle bénéficie d'une darse (de 500 m) du canal Albert et qu'elle jouit en outre d'un raccordement ferroviaire. Pôle d'industrialisation de la partie ouest

(11) « *Recente ontwikkeling van de tewerkstelling in de Limburgse bedrijven* », *ouvr. cit.*, p. 46.

(12) Alken (50 ha), Beringen (40 ha), Diepenbeek (20 ha), Genk-Nord (140 ha), Genk-Sud (1 568 ha), Hasselt-Kanaal (55 ha), Hasselt-Kiewit (72 ha), Helchteren (40 ha), Houthalen-Centrum (90 ha), Houthalen-Haagdoornheide (30 ha), Lanklaar (130 ha), Lanaken (181 ha), Lummen (54 ha), Maasmechelen (56 ha), Opglabbeek (201 ha), Tessenderlo (540 ha) et Zolder-Lummen (180 ha). (« *Overzicht van de industrieterreinen in Limburg* », dans « *Economie in Limburg* », 1970, n° 2, pp. 7-19).

(13) Voir à ce propos : « *Tessenderlo : Industriële groeikern in Limburg* », dans « *Economie in Limburg* », 1969, n° 2, pp. 11-31.

du Moyen-Limbourg, elle a accueilli 23 entreprises qui occupent environ 2 500 personnes (14) ; par ailleurs, deux autres firmes y construisent pour le moment leurs installations. Un tour en autocar à l'intérieur de la zone permet de voir quelques établissements : Dierckx-Reynders, entreprise belge de constructions métalliques (60 personnes occupées), Arluc, firme belge fabriquant de la mousse de caoutchouc (environ 50 personnes), Crown General International, entreprise américaine spécialisée dans la mousse de latex et le polyvinyle (environ 150 personnes), Hyster, autre firme américaine fabriquant des appareils de levage (environ 200 personnes) ; le long de la darse, on rencontre successivement deux firmes américaines : Pittsburg Corning Europe, produisant du verre isolant (environ 350 personnes), et Union Electric Steel, spécialisée dans les cylindres de laminoirs (environ 100 personnes), puis deux entreprises belges : Lamberts-Hermans fabriquant des carreaux et des pavés (environ 100 personnes) et Hofinca travaillant le bois (environ 40 personnes). De l'autre côté de la darse, on aperçoit une fabrique d'asphalte et de béton (Vanbroekhoven) occupant quelque 25 personnes tandis que, sur l'autre rive du canal, on peut voir les bâtiments de I.G. Industries, entreprise d'origine canadienne produisant des tuiles asphaltées pour toitures (environ 30 personnes). Avant de franchir le canal Albert, on distingue encore trois autres entreprises : la centrale de ciment d'Inter Béton, l'usine d'aliments pour bétail Schraepen et le commerce de bois Beyens.

Du pont sur le canal, on voit très bien les bâtiments des Produits Chimiques du Limbourg, situés sur le territoire de Kwaadmechelen. L'usine, créée en 1929 et occupant environ 600 personnes, fabrique principalement du sulfate de potasse et également de l'acide chlorhydrique, du phosphate bicalcique et de l'osséine (15). Au niveau du pont, on a aussi une bonne vue sur un tronçon du canal Albert qui a déjà été modernisé. Au-delà du pont, on traverse d'abord une forêt de pins sylvestres, puis on pénètre sur le territoire de **Beverlo** où on a l'occasion de voir de nombreuses maisons récentes en briques. A hauteur de l'église de Beverlo, on oblique vers la droite afin d'emprunter la route Hasselt - Bourg-Léopold dans la direction sud. Comptant quelque 6 400 habitants, Beverlo doit une partie de son développement au charbonnage de Beringen situé, comme chacun le sait, sur la commune voisine, **Koersel** (11 339 habitants en 1971). Le charbonnage dont la production était en 1971 de 1,4 millions de tonnes (soit 19 % de la production campinoise) (16) occupait à ce moment 3 884 per-

(14) On peut consulter à ce sujet le tableau et le plan de la zone que nous avons dressés en 1969 (B. MERENNE-SCHOUMAKER : « Interprétation d'une photo aérienne du Campine », *ouvr. cit.*, pp. 165 et 168).

(15) Pour de plus amples renseignements, voir B. MERENNE-SCHOUMAKER : « Interprétation d'une photo aérienne de Campine », *ouvr. cit.*, pp. 158-159.

(16) COMPTOIR BELGE DES CHARBONS : « Statistiques de base de l'industrie charbonnière 1971 », Bruxelles, 1972, p. 4.

sonnes, dont 3 728 ouvriers (17). De la chaussée, on a une bonne vue sur les installations de surface et sur les réserves en bois de mine. De l'autre côté de la route, on voit par contre différentes villas formant une cité-jardin caractéristique. **Beringen** (5 013 habitants en 1971) constitue, pour sa part, le petit centre urbain de cette région. Ce centre est de niveau 4 et rayonne sur près de 50 000 habitants (18). Sur son territoire s'étend aussi une petite zone industrielle de 42 ha qui a accueilli jusqu'à présent trois entreprises.

En continuant en direction d'Hasselt, on traverse d'abord **Heusden** (13 233 habitants en 1971). Le long de la route, on rencontre de nombreux cafés et des commerces ayant besoin de grandes surfaces ; on constate ainsi une certaine dispersion de la fonction commerciale. A l'extrémité sud de la commune, une ligne ferroviaire coupe la route : il s'agit d'un embranchement industriel reliant le charbonnage de Zolder à la darse du canal Albert. Un léger détour effectué sur le territoire de **Zolder** permet d'aller voir à 600 m de la grand-route une ancienne église où s'est installée un moment la firme Mac België d'origine néerlandaise, spécialisée dans la confection de vêtements.

Prenant ensuite la direction d'Houthalen, on traverse le centre de Zolder (10 467 habitants en 1971). Avant la limite communale d'Houthalen, on franchit une nouvelle voie ferrée, celle d'Hasselt à Mol. Pénétrant à **Houthalen** (16 638 habitants en 1971), on traverse d'abord un quartier de villas, puis on longe le charbonnage qui a été l'objet d'une certaine reconversion (19). Il faut en effet rappeler qu'en 1960, 88,8 % des actifs masculins de la région (soit 14 588 personnes) étaient occupés dans les charbonnages et seulement 4,7 % dans les industries de transformation. Il n'y avait à ce moment que deux entreprises industrielles importantes : Foraky (outils diamantés) et Lilac (produits laitiers). De plus, en raison de la fusion en 1964 des charbonnages d'Houthalen et d'Helchteren-Zolder, les effectifs diminuèrent fortement. Dans le but de résoudre le problème de l'emploi, deux zones industrielles furent créées et on s'attacha à reconvertir certains bâtiments du charbonnage. Ainsi la partie sud-est de ce dernier est occupée actuellement par la firme Electro-Nite d'origine américaine qui fabrique du matériel électronique. Employant environ 120 per-

(17) LIMBURGSE ECONOMISCHE RAAD : « Actuele kencijfers Limburg », 1972, p. 23.

(18) Un centre de niveau 4 est un centre dont la population de la partie centrale est comprise entre 6 000 et 15 000 habitants et dont celle de la zone d'influence varie entre 20 000 et 50 000 habitants (J. A. SPORCK et COLLABORATEURS : « Hiérarchie des villes et leur structuration en réseau, Projet du programme national d'aménagement et de développement des régions 1967-1970 », Commission Nationale de l'Aménagement du Territoire, Ministère des Travaux Publics, Bruxelles, 1966, p. 5).

(19) Voir à ce sujet : « Industriële omschakeling in Houthalen », dans « Economie in Limburg », 1970, n° 1, pp. 31-52.

sonnes, cette entreprise, installée de 1962 à 1966 à Andrimont (région verviétoise), y a fait construire de nouveaux bâtiments. De l'autre côté du bâtiment central servant aujourd'hui de siège pour la « Kempense Steenkolenmijnen », société regroupant tous les charbonnages campinois, se sont installés dans d'anciens bâtiments de la mine Limtex (récupération de vieux chiffons) et Poly-Art (fabrique de meubles en polyester) tandis que, dans un pavillon de la partie nord, a pris place la firme Graphityp d'origine néerlandaise, fabricant de lettres et de chiffres en plastique. Quant aux zones industrielles, une est d'intérêt communal et se situe au lieu-dit « Haagdoornheide », le long de la route Genk-Houthalen, tandis que la seconde, d'intérêt national, est localisée au nord-est du charbonnage. La première, que nous ne verrons pas, compte huit entreprises occupant environ 250 personnes. La visite de la seconde (Houthalen-Centrum) est l'occasion de parcourir un parc industriel bien aménagé et en voie d'occupation : seuls 14 ha sur un total de 90 sont encore disponibles. Entrant dans le parc et le parcourant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, on voit Espa, grossiste belge en jouets (environ 15 personnes) et, de l'autre côté, Mextal, fabricant belge de dalles pour plafonds (seulement 5 personnes) et Berkvens, entreprise néerlandaise produisant des portes (environ 130 personnes). Face à cette longue usine ont pris place deux autres firmes d'origine néerlandaise : Mode Atelier Houthalen (confection dames, près de 200 personnes) et Oda (meubles métalliques, environ 50 personnes) tandis qu'à côté d'elle est installée depuis 1971 une fabrique de cigares également néerlandaise, employant près de 250 personnes (Elisabeth Bas). Plus au nord-est, on découvre à gauche de la route la firme belge Polycon s'occupant de caravanes (environ 75 personnes) et à droite une entreprise américaine Radiant Color fabriquant du papier fluorescent (30 personnes). Dans la partie nord-est du parc est installé Régal, établissement d'origine américaine produisant des fils synthétiques (moins de 20 personnes), et l'on construit les bâtiments de Warco (fabrique belge de cercueils) et de Chemoplast (entreprise allemande de produits d'entretien pour voitures). Enfin, en revenant au point de départ, on voit encore deux établissements belges : une firme de transports (Wilms) et une entreprise de constructions métalliques et en bois (Geerkens), qui occupent toutes deux environ dix personnes. Au total, 11 firmes ont donc pris place dans le parc ; comme la plupart d'entre elles ne sont qu'au début de leur production, l'emploi n'est pas très important : seulement 800 personnes au total. Il est donc certain que cette réalisation, bien qu'intéressante, n'a pas encore pu résoudre le problème de l'emploi dans la région.

En empruntant la route Eindhoven-Hasselt dans la direction sud, on traverse en pont l'E39, puis la voie ferrée joignant Winter slag à la ligne Hasselt - Mol. La route suivie est une large artère à quatre bandes. Après la traversée de **Zonhoven**, on arrive à

**Hasselt**, chef-lieu provincial, ville de niveau 2 dont la zone d'influence couvre 569 000 habitants (20). Comme dans tous les centres urbains de cette importance, les fonctions urbaines sont surtout développées, notamment les fonctions commerciale, scolaire (près de 27 000 élèves pour l'année scolaire 1970-1971) et administrative. Néanmoins la fonction industrielle est également bien représentée. Au début de l'excursion, nous en avons déjà vu quelques témoins (notamment Recor) ; à présent, nous allons en découvrir d'autres, en particulier le plus important : les usines Philips. Créée en 1955, sur un terrain de 17 ha mis à la disposition de la firme par la commune, cette entreprise occupe actuellement près de 5 000 personnes dont 3 300 femmes. Fabriquant des tourne-disques, des enregistreurs et d'autres appareils de l'équipement musical, elle possède aussi à cet endroit un laboratoire de recherche. Rappelons qu'outre les usines de Tessenderlo et d'Hasselt, Philips possède encore au Limbourg une troisième unité, située plus au nord à Lommel et où plus de 1 800 personnes sont occupées. Actuellement les usines Philips d'Hasselt sont reprises dans une zone industrielle d'intérêt communal, Hasselt - Kiewit. Plus au sud, à l'ouest de la route est localisée la firme Keramo, spécialisée dans la fabrication de tuyaux en grès (750 personnes occupées) tandis qu'au-delà du canal s'étend, sur 55 ha à l'est de la chaussée, l'autre zone industrielle de la ville d'Hasselt (Hasselt-Kanaal) où sont installées 7 firmes industrielles et 25 entreprises commerciales. En suivant le grand ring d'Hasselt vers l'ouest, on aperçoit les bâtiments des Gélatines d'Hasselt, usine ayant cessé ses activités en 1969, puis, au-delà de la darse, les futurs bâtiments du quotidien « Het Belang van Limburg » qui comprendront une nouvelle imprimerie offset. Au nord du ring, quelques mètres plus loin se dressent les nouveaux bureaux des compagnies d'électricité E.B.E.S. (Energiebedrijven van het Scheldeland) - U.K.E.C. (Unie der Kempische Electriche Centrales) et au-delà le nouveau Super Bazar G.B., ouvert en mai 1971. Couvrant une surface de vente de 9 125 m<sup>2</sup> (dont 1 980 en alimentation), cet hypermarché a un parking de 645 places. La chaussée de Kuringen (Kuringensteinweg) que l'on emprunte ensuite a été réservée dans l'avant-projet du plan de secteur comme zone à affectations tertiaires. Dès à présent, elle abrite de nombreux bureaux et commerces. Cependant on y trouve quelques industries comme l'entreprise de confection Byvoet (chemises pour hommes, blouses pour dames), occupant près de 200 personnes et en nette expansion. Au sud de la chaussée, à **Kuringen**, on découvre un second hypermarché, le Discount Center Ogal, en réalité le premier hypermarché limbourgeois puisque ouvert le 12 mars 1970. De construction très simple et d'exploitation la moins coûteuse possible, c'est un véritable centre discount créé par deux grossistes en

(20) Une ville de niveau 2 est une ville dont la population du centre est comprise entre 50 000 et 125 000 habitants et qui rayonne sur 200 000 à 450 000 habitants (J. A. SPORCK et COLLABORATEURS, *ouvr. cit.*, p. 5).

alimentation (Alimbra et Battard) et par un grossiste en textiles (Waucquez) (21). Sa surface de vente est de 5 000 m<sup>2</sup>. Au-delà de l'autoroute Roi Baudouin, du côté nord de la chaussée, se trouve enfin un troisième hypermarché, le plus récent (ouvert le 19 avril 1972) et appartenant au Groupe Sarma. Sa surface de vente est de 8 679 m<sup>2</sup> et le parking compte 880 emplacements. Comme on peut donc le remarquer, les trois hypermarchés du grand Hasselt sont localisés dans la partie ouest de l'agglomération, le long de la même voie.

En réempruntant en sens inverse cette dernière, puis une partie du grand ring d'Hasselt après la halte de midi, on se retrouve bientôt dans le « Gouverneur Verwilghensingel », chaussée faisant également partie du grand ring, mais se trouvant au nord-est de la ville. Le long de cette chaussée ont pris place au sud d'autres équipements tertiaires : l'Ecole Supérieure de Commerce, l'Ecole Normale Moyenne de l'Etat, l'Institut Provincial Supérieur d'Architecture et des Beaux-Arts, le Centre Sportif, etc. tandis qu'au nord s'étend la zone industrielle « Kanaal ». A l'extrémité est de celle-ci, deux constructions retiennent l'attention : la distillerie Smeets (70 personnes occupées) dont le toit de l'usine accueille une grande bouteille et les bâtiments du Centre de Formation pour Indépendants. En suivant la route Hasselt-Bilzen, on traverse d'abord la voie ferrée Hasselt-Maastricht, puis on pénètre à **Diepenbeek**, commune de 12 731 habitants en 1971, qui connaît un certain développement commercial.

Après avoir obliqué vers le nord, on arrive grâce à une chaussée à quatre bandes sur le territoire de **Genk**, commune la plus peuplée du Limbourg (58 720 habitants en 1971). La première réalisation que l'on va voir est la zone industrielle de Genk-Sud, la plus vaste du Limbourg puisque couvrant 1 568 ha. Le long de l'Henry Fordlaan, la nouvelle voirie créée dans la zone, on aperçoit d'abord deux firmes américaines : Hooker Chemical, fabricant de résines synthétiques (120 personnes occupées), et Decotone Permaco, spécialisée dans la fabrication de papier (70 personnes occupées). D'un pont sur la voie ferrée, on peut ensuite examiner l'entreprise nouvelle la plus importante du Limbourg : l'usine Ford et avoir une bonne vue sur un autre investissement intéressant : celui d'Alleghany-Longdoz.

Quelques mots de l'histoire de Ford-Genk permettent d'en mieux saisir toute la réalité (22). En 1962, la Ford Werke A. G. de

(21) Pour de plus amples renseignements, voir A. DEFOSSE : « Ogal après un an. Trois grossistes associés pour créer des hypermarchés », dans « Distribution d'aujourd'hui », 1971, n° 5, pp. 29-31.

(22) Cette histoire a été reconstituée à l'aide de nombreux articles et coupures de presse, dont notamment : « Les usines Ford de Genk », dans « Le Limbourg, Une province en expansion rapide », ouvr. cit., p. 12.

Cologne achète à la commune de Genk et à l'Etat belge 178 ha et prend une option sur 133 autres ha. Eprouvant des difficultés pour se développer à Cologne, la firme décide de s'implanter à Genk pour plusieurs raisons : en premier lieu, elle cherche une région où les disponibilités en main-d'œuvre jeune sont abondantes ; en outre, elle a besoin de vastes terrains bien situés. Dans le choix de Genk, d'autres facteurs vont également intervenir : le climat social de la région, le moindre coût de la main-d'œuvre (en comparaison avec Cologne et Anvers où Ford avait déjà une division), l'accueil des autorités limbourgeoises, en particulier celui de la commune (qui aida par exemple l'entreprise pour l'installation de certaines infrastructures — égoûts, énergie, station d'épuration — et qui promit aussi la construction d'une grand-route le long de l'usine), le faible coût des terrains ou encore l'aide accordée par le gouvernement belge (23). Les travaux de construction de l'usine commencent dès 1962. En mars de l'année suivante, l'usine engage le premier ouvrier ; en août, la chaîne de montage produit la première carrosserie et, en décembre, le 1 000<sup>e</sup> ouvrier est engagé. La production des 12 M débute en 1964 et, en octobre de cette année, l'usine occupe déjà plus de 5 000 personnes. Au cours de 1965, l'entreprise commence la production des 17 M, des 20 M et des camionnettes Transit, tandis que le personnel atteint 7 000 unités. La même année, Ford inaugure à Lommel une piste d'essais qui permet actuellement de tester 100 voitures à la fois. En 1966, Genk se lance dans la production des 15 M et, le 25 mai 1967, on fête la sortie du 500 000<sup>e</sup> véhicule. En 1968, la production de l'Escort remplace celle des 17 et 20 M et l'usine de roues entre en activité. Le 30 septembre 1969, le millionième véhicule sort de la chaîne de montage. En 1970, le personnel dépasse les 10 000 unités et l'usine produit la nouvelle Ford Taunus. Le 17 juin 1971, la 1 500 000<sup>e</sup> voiture quitte la chaîne en présence d'H. Ford II. Actuellement l'usine produit journellement 1 500 voitures et 19 000 roues destinées à toutes les voitures Ford d'Europe. Une voiture naît donc toutes les 50 secondes et son assemblage ne requiert que six heures de travail. Ford-Genk occupe plus de 11 000 personnes ; il est devenu le cinquième employeur belge et le premier de l'industrie automobile. Son personnel est jeune : l'âge moyen est de 27 ans. 110 ha y sont exploités industriellement et l'investissement réalisé jusqu'à ce jour atteint 11,5 milliards. Les 9/10 de la production sont exportés ; la firme effectue ses transports par route et par chemin de fer, en l'occurrence 60 et 40 %.

Quant à l'usine Alleghany-Longdoz, elle se compose d'une

(23) R. HASSEN : « Strukturele weerslag van de recente industrialisatie te Genk », *Verhandeling voorgelegd tot het bekomen van de graad van licentiaat in de aardrijkskundige wetenschappen, Katholieke Universiteit Leuven, 1970, inédit, pp. 59-62.*

aciérie électrique et de laminoirs à froid. Créée en 1963 à l'aide de capitaux belges et américains, elle occupe aujourd'hui près de 600 personnes.

La zone industrielle de Genk-Sud abrite encore d'autres entreprises, notamment Olaerts, fabrique belge de meubles (environ 200 personnes occupées), et Blue Bell, firme américaine de confection (employant plus de 450 personnes). Du trajet suivi par l'autocar, nous ne les voyons pas, mais nous longeons le dépôt d'Air Liquide et la petite usine de constructions métalliques Hermans et nous apercevons vers le sud, près du canal, des firmes de matériaux de construction. Au total, la zone héberge plus de 25 entreprises qui occupent près de 13 000 personnes. Il existe, en outre, une seconde zone industrielle sur le territoire de la commune de Genk, le long de l'E39, au nord du charbonnage de Winterslag : là sont installées une dizaine d'entreprises employant près de 600 personnes. Genk est donc un pôle de développement industriel récent puisqu'en 1947, il ne comptait qu'une seule entreprise industrielle (Foresco - travail du bois) et qu'à ce moment-là toute la vie dépendait des trois charbonnages (Waterschei, Winterslag et Zwartberg).

Le développement de la commune est aussi manifeste dans le domaine commercial : on y trouve de nombreux points de vente et une grande réalisation nouvelle : un shopping center (24). Une halte face à ce dernier et une visite permettent de faire le point à son sujet. Le but de la création du shopping center était de structurer la commune et de lui donner un centre. En effet, Genk, vaste commune de 8 785 ha (soit 18 fois Verviers), était une commune inorganisée. Composée de quatre entités (Genk-Centre, Waterschei, Winterslag et Zwartberg), elle a connu une poussée démographique remarquable ; 2 537 habitants en 1900, 24 574 en 1930 après l'ouverture des trois charbonnages, 38 190 en 1950 et 58 720 en 1971. Avec un taux d'accroissement naturel qui a été longtemps voisin de 20 ‰ (14 ‰ actuellement) et une population très jeune (51,4 ‰ a moins de 25 ans), la commune est un pôle de croissance du Limbourg. En raison de cet accroissement naturel, accompagné par ailleurs d'une forte émigration étrangère, le développement de l'habitat s'est souvent fait de façon anarchique. Aussi la commune élaborera de vastes plans d'aménagement et décida la création d'un centre commercial planifié. Ce dernier, ouvert le 27 août 1968, a une surface bâtie de 20 254 m<sup>2</sup> tandis que la surface exploitée pour la vente et l'entreposage atteint 16 854 m<sup>2</sup>. Il compte 46 commerces spécialisés, 2 banques et 2 grandes unités de vente. Son parking peut accueillir 900 voitures. Sa structure commerciale est assez voisine de celle du shopping

(12) Voir à ce propos B. MERENNE-SCHOUMAKER : « Evolution récente de la distribution et shopping centers. En exemple, le shopping center de Genk », dans « Bull. Soc. géographique de Liège » n° 6, 1970, pp. 91-119.

center de Woluwe - Saint - Lambert, bien que la proportion de points de vente des groupes équipement et restaurants-cafés y soit plus forte. Une échantillon de 2 484 voitures, relevées dans les parkings du centre en 1970, nous a permis de mettre en évidence différents types de rayonnement suivant les mois, les jours et les heures des enquêtes et de déterminer qu'en moyenne sur 100 voitures, 44 sont originaires de Genk, As et Niel-bij-As, 44 viennent du reste du Limbourg, 7 des autres provinces belges et 5 de l'étranger. De façon plus précise, la zone d'influence s'étend principalement vers l'est, car, au sud et à l'ouest, elle est limitée par celle de Bilzen et d'Hasselt.

Lors de la traversée de la partie septentrionale de Genk, on a encore l'occasion de passer devant les installations du charbonnage de Winterslag dont la production s'est élevée en 1971 à 1 355,9 millions de tonnes, soit 45 000 tonnes de moins qu'à Beringen (25) ; quant au personnel occupé, il est de 3 996 ouvriers et 158 employés (26). Après avoir croisé l'E39, on pénètre à Zwartberg où on rencontre d'abord la firme Anbuma, filiale des Tubes de la Meuse, qui fabrique des tubes en acier. Connaissant une certaine extension, cette entreprise, qui occupe 75 personnes, a installé depuis janvier 1972 une nouvelle division dans une partie du charbonnage de Zwartberg. Au-delà d'une cité et du pont sur la voie ferrée, on aperçoit quelques bâtiments de la zone industrielle de Genk-Nord. Quelques centaines de mètres plus loin, on se trouve en face au charbonnage de Zwartberg dont la fermeture a été opérée en 1966. Certains bâtiments ont été détruits, tandis que d'autres ont accueilli un zoo, une division Anbuma et la firme Oasis d'origine danoise, qui produit des articles pour fleuristes. Après avoir pris la direction du nord, on traverse une autre cité de Zwartberg à l'extrémité est de laquelle s'est installée en 1963 une entreprise néerlandaise de confection : Tricotage-fabriek Genk où sont confectionnés des sous-vêtements et des maillots. Les raisons de cette localisation sont les larges réserves de main-d'œuvre féminine (la firme occupe environ 100 personnes) et l'aide de la commune.

A l'entrée d'**Opglabbeek** (5 810 habitants en 1971) s'étend une autre zone industrielle où ont pris place quatre entreprises belges spécialisées dans le meuble : Velda (sièges de catégorie moyenne), Luxor (sièges de luxe), Diva (sièges bon marché) et Glatexco (tissage de velours). Elles occupent un peu plus de 1 000 personnes.

Après avoir traversé Opglabbeek et **As**, on pénètre à **Lanklaar**, commune intégrée aujourd'hui à **Dilsen** (14 489 habitants en 1971). Au-delà d'une vaste zone forestière, on découvre une zone in-

(25) *COMPTOIR BELGE DES CHARBONS*, *ouvr. cit.*, p. 4.

(26) *LIMBURGSE ECONOMISCHE RAAD* : « *Actuele kencijfers Limburg* », *ouvr. cit.*, p. 23.

dustrielle bien aménagée ayant accueilli des firmes importantes : l'usine de téléscripteurs Siemens (actuellement 800 personnes, mais devant en employer 3 600 en fin de programme), une division Bekaert fabriquant des fils en acier pour le renforcement de pneus (aujourd'hui 250 personnes, mais dans un proche avenir 1 500) et la firme Bandag d'origine américaine spécialisée dans les bandes de roulement et les coussins en caoutchouc pour le ressemelage des pneus (75 personnes occupées ; prévisions fin de programme : 200). Par ailleurs, deux entreprises nouvelles sont en voie d'installation : Coronet Carpet Europe d'origine américaine (fabrication de tapis de feutre) et Ralux d'origine italienne (impression et teinture des tapis). Le parc industriel de Lanklaar, décrété d'intérêt national, s'étend sur 130 ha ; il a accueilli six entreprises (trois ont été vues) qui occupent près de 1 300 personnes.

Pendant quelques centaines de mètres, on longe le Zuid-Willemsvaart, voie d'eau accessible seulement aux bateaux de 600 tonnes. On est donc à présent à l'extrémité est du Moyen-Limbourg. La route empruntée longe également les installations du charbonnage d'Eisden dont la production était en 1971 de 1 115,5 milliers de tonnes (27). C'est un charbonnage campinois très touché par la récession charbonnière : actuellement 2 721 ouvriers et 122 employés y travaillent encore alors qu'en 1950, le nombre de ces derniers était de 6 719 et 304 (28). Sur le territoire d'Eisden, aujourd'hui partie intégrante de **Maasmechelen** (25 198 habitants en 1971), on rencontre encore deux entreprises industrielles : une firme de confection moderne d'origine néerlandaise (National Confectie) employant environ 180 personnes et une entreprise plus ancienne (Sint-Barbara) spécialisée dans les constructions métalliques (environ 250 personnes). A Vucht, faisant aussi partie aujourd'hui de Maasmechelen, est installé depuis octobre 1971 un supermarché G.B. de 1 560 m<sup>2</sup>. Au centre de Maasmechelen, sur le territoire de l'ancienne commune de Mechelen-aan-de-Maas, la fonction commerciale est bien développée : on y rencontre divers magasins spécialisés d'un bon niveau qualitatif. Là on peut voir également une firme de confection de nouveau d'origine néerlandaise, Mac België, occupant environ 370 personnes. Du trajet suivi par l'autocar, on ne voit pas les autres entreprises industrielles de la commune, dont la majorité sont groupées dans une zone industrielle de 56 ha, située plus à l'ouest.

Au-delà de l'E39, on traverse Opgrimbie, puis **Rekem** où est localisée une firme de caoutchouc : Sint-Petronella (environ 150 personnes occupées). **Lanaken** (8 851 habitants en 1971) est, pour sa part, un petit centre urbain de niveau 5 rayonnant sur près de

(27) *COMPTOIR BELGE DES CHARBONS*, *ouvr. cit.*, p. 4.

(28) *LIMBURGSE ECONOMISCHE RAAD* : « *Actuele kencijfers Limburg* », *ouvr. cit.*, p. 23.

20 000 habitants (29). Néanmoins, de part et d'autre du Zuid-Willemsvaart, s'étend une zone industrielle d'intérêt régional de 181 ha qui a accueilli quatre entreprises qui occupent ensemble près de 1 700 personnes.

Après avoir franchi le canal Albert, on continue dans la direction sud jusqu'à **Vroenhoven** où l'on oblique vers l'ouest. Le paysage est à présent différent : on a quitté le Maasland pour la Hesbaye Humide. On est également en dehors du Moyen-Limbourg. Cependant, profitant du passage dans la contrée, on jette un dernier coup d'œil à **Riemst** sur une entreprise de confection : Canda International, d'origine néerlandaise, appartenant au Konzern C et A. L'atelier très moderne abrite, depuis 1970, 270 personnes qui confectionnent des vêtements de loisirs. C'est en réalité une extension de Canda Bilzen. On termine de la sorte le circuit de l'excursion par une entreprise du secteur de la confection, secteur typique de l'évolution récente limbourgeoise et dont la dispersion des unités rend parfois malaisée la perception du phénomène.

(29) *Un centre de niveau 5 est un centre dont la population de la partie centrale est comprise entre 4 000 et 6 000 habitants et qui rayonne sur 10 000 à 20 000 habitants (J. A. SPORCK et COLLABORATEURS, ouvr. cit., p. 5).*

B. MERENNE-SCHOUMAKER  
Licenciée en sciences géographiques,  
Assistante à l'Université de Liège.