

## Les industries manufacturières de la ville de Malines (1)

par Nicole MALEVEZ

Licenciée en Sciences géographiques

### INTRODUCTION

Malines, centre régional de 65.136 habitants (1971), occupe une situation privilégiée de par sa position entre les deux principaux pôles économiques du pays, Anvers et Bruxelles, auxquels il sera bientôt rattaché par l'autoroute E 10. La proximité de l'aéroport de Zaventem renforce encore cet avantage et lui assure une porte ouverte sur l'Europe et le reste du monde. Ces conditions ont des répercussions heureuses du point de vue de la vie économique et de l'emploi.

La fonction industrielle est bien développée à Malines. Son étude apparaît intéressante, car elle permet de broser un tableau de la situation actuelle de l'industrie du meuble, jadis si florissante, et de dresser le bilan de la politique d'industrialisation pratiquée par la ville. Cette politique d'industrialisation, si souvent citée en exemple, répond à une série d'initiatives prises dès 1952. Il s'agissait de diversifier la structure industrielle trop exclusivement basée sur l'industrie du bois (2) et de combattre le chômage résultant de la stagnation ou de la récession des principales activités industrielles (3). Dans les faits, on assista à la réalisation de deux parcs industriels, de 50 hectares chacun (des extensions sont prévues actuellement), offrant des terrains, à un prix avantageux, aux entreprises désireuses d'investir dans la commune. En outre, une vaste campagne de publicité fut lancée, orientée principalement vers les Etats-Unis. Enfin, et pour parachever ces diverses actions, on mit de nouvelles lignes d'autobus en service pour rendre les parcs industriels d'un accès plus aisé; on accorda de nombreux avantages financiers et fiscaux aux différentes firmes; on diversifia l'équipement des écoles techniques pour mieux les adapter aux exigences

---

(1) Extrait d'un mémoire inédit présenté en 1972 à la licence en Sciences géographiques de l'Université de Liège.

(2) En 1947, 36,3 % de la main-d'œuvre industrielle travaillant à Malines était occupée dans l'industrie du bois.

(3) L'industrie du meuble — pour ne citer qu'elle — était en crise. La fabrication de meubles modernes, ne nécessitant plus de personnel spécialisé, se développait ailleurs en Belgique. En outre, une concurrence étrangère très vive, due à des salaires moins élevés, mettait en difficulté les fabriques de meubles malinoises, d'autant plus que leur petite taille et leur esprit individualiste en empêchaient la modernisation.

de l'évolution industrielle; on alla jusqu'à prévoir l'augmentation du nombre des logements.

Dans les lignes qui suivent, après une brève analyse de la structure industrielle et de la répartition des industries sur le territoire communal, nous envisagerons les résultats d'enquêtes personnelles effectuées auprès des industriels et la méthode suivant laquelle nous avons procédé.

#### I. — LA STRUCTURE INDUSTRIELLE ET LA LOCALISATION DES INDUSTRIES

TABLEAU I. — L'importance absolue et relative des différentes branches industrielles malinoises en 1970 d'après le nombre d'établissements de plus de cinq personnes et d'après le nombre de personnes occupées dans ces établissements.

Branches industrielles	Etablissements		Personnel occupé	
	Valeur absolue	Valeur relative %	Valeur absolue	Valeur relative %
Ind. alimentaire	7	4,19	1.102	9,92
Ind. chimique	11	6,59	841	7,57
Ind. du bois	87	52,10	1.928	17,35
Imprimerie	9	5,39	239	2,15
Confection et ind. textile	12	7,18	688	6,19
Ind. des prod. minéraux non métalliques	7	4,19	97	0,87
Ind. des métaux	34	20,36	6.216	55,95
Total	167	100,00	11.111	100,00

Source : *Registres des taxes communales sur le personnel occupé.*

#### A. — LA STRUCTURE INDUSTRIELLE.

1. *La structure actuelle.* — En 1970, les 167 établissements industriels malinois de plus de cinq personnes comptent 11.111 salariés (voir tableau I).

L'industrie des métaux occupe à elle seule plus de la moitié (56 %) de la main-d'œuvre industrielle totale. L'industrie du bois s'attribue 17 % du total du personnel occupé, tandis que le pourcentage atteint par les autres secteurs ne dépasse jamais 10 %. L'industrie des métaux, avec un nombre relativement élevé de personnes occupées par établissement, ne représente pas plus de 20 % du nombre total des établissements. Plus de

la moitié (52 %) de ce nombre total va à l'industrie du bois, qui n'emploie, par contre, qu'un nombre restreint de personnes par établissement. Ici encore, les autres branches industrielles ne représentent chaque fois qu'un pourcentage limité du nombre total des établissements industriels.

TABLEAU II. — L'évolution relative des différentes branches industrielles malinoises d'après le nombre de salariés (1960 = 100) (4).

Branches industrielles	1956	1958	1960	1962	1964	1966	1968
Ind. alimentaire	96,5	93,6	100,0	156,7	159,6	140,6	120,2
Ind. chimique	6,6	56,8	100,0	145,0	153,4	180,5	188,2
Ind. du bois	120,5	114,2	100,0	99,0	103,1	98,4	85,3
Imprimerie	85,3	87,2	100,0	103,8	110,0	109,6	107,7
Confection et ind. textile	99,7	99,0	100,0	91,0	108,5	102,3	72,3
Ind. des prod. miné- raux non métall.	152,8	107,5	100,0	115,0	118,8	150,9	160,3
Ind. des métaux	83,6	106,5	100,0	117,9	145,6	150,5	158,2
Ind. manufactur. diverses	166,6	135,8	100,0	269,2	258,9	148,7	151,2
Total	94,8	103,0	100,0	115,7	129,6	128,0	121,0

Source : *Statistiques par branche d'activité de l'Office national de la Sécurité sociale (au 31.6.1956, 1958, etc.)*.

2. *L'évolution* (tableau II). — Notons le taux de croissance spectaculaire de l'industrie chimique et de l'industrie des métaux, correspondant à l'implantation de plusieurs établissements dans les parcs industriels. Le tableau II montre encore l'accroissement modéré du nombre d'emplois dans l'imprimerie et sa nette diminution dans l'industrie du bois (perte de 1.112 emplois en douze ans) et dans la confection. Ajoutons que l'ensemble des industries compte en 1968 quelque 2.624 salariés de plus qu'en 1956 et que le chiffre maximum de travailleurs occupés coïncide avec la haute conjoncture de 1964 (5).

(4) Il s'agit ici du nombre de salariés de tous les établissements, car le nombre de travailleurs des établissements de plus de cinq personnes n'est pas renseigné au niveau communal.

(5) Des modifications dans l'établissement des statistiques ne permettent pas d'interpréter correctement l'évolution relative de l'industrie alimentaire. L'évolution de l'industrie des produits minéraux non métalliques et celle des industries manufacturières diverses, enregistrées par le tableau II, ne sont pas significatives non plus, vu le nombre restreint de travailleurs que ces industries occupent.

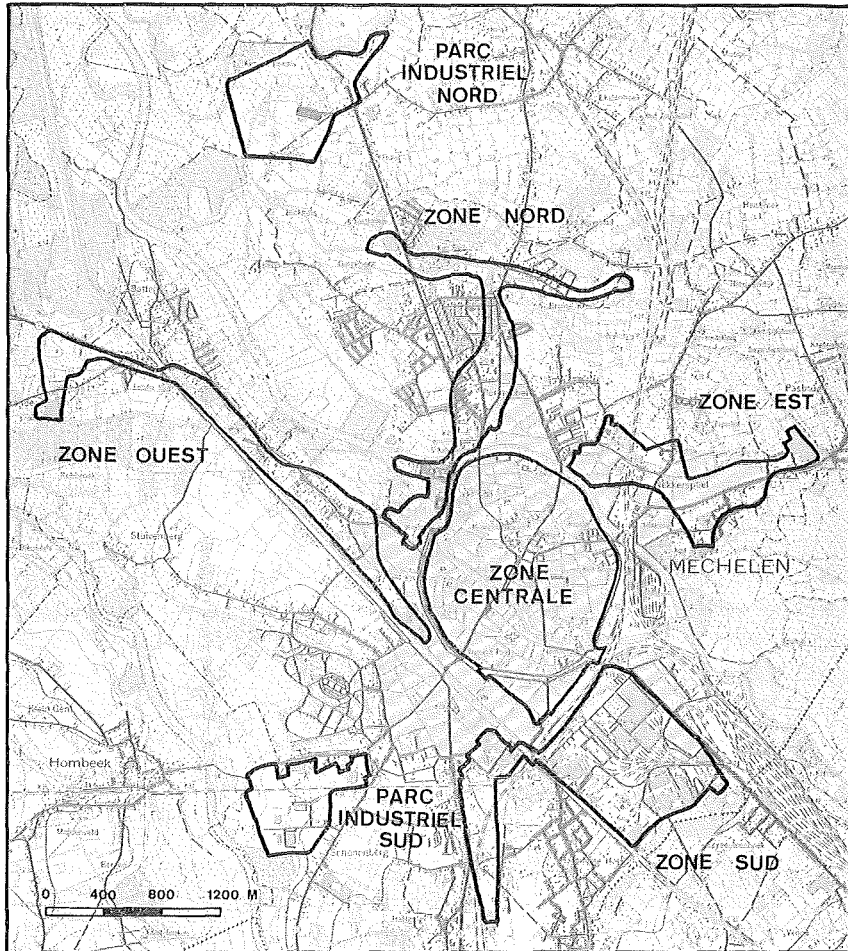


FIG. 1. — Les grandes zones industrielles.  
 (Publié avec l'autorisation de l'Institut Géographique Militaire, Abbaye de la Cambre, 13, 1050 - Bruxelles.)

#### B. — LA LOCALISATION DES INDUSTRIES.

Les industries ne se répartissent pas uniformément sur tout le territoire de la commune. La figure 1 indique la situation des grandes zones industrielles.

On observe un groupement très apparent de certaines catégories d'établissements industriels. Ainsi, les brasseries, les imprimeries et les ateliers de confection sont concentrés en général dans la zone centrale, tandis que les industries des métaux sont installées en majeure partie en dehors de cette zone. Les très nombreuses fabriques de meubles, par contre,

sont implantées assez indifféremment dans toutes les zones. Les parcs industriels, eux, sont le terrain d'élection des constructions métalliques et des industries chimiques.

1. *La zone centrale.* — Les boulevards extérieurs à l'ouest et au sud, la ligne de chemin de fer Anvers-Bruxelles à l'est et le canal de dérivation de la Dyle au nord délimitent cette zone, qui constitue essentiellement le siège des industries de petite taille. Dans ces vieux quartiers, l'étroitesse des rues provoque des difficultés lors des chargements et des déchargements, tandis que la densité de l'habitat contraint parfois les établissements à séparer le lieu de production de celui du stockage. Les très nombreuses fabriques de meubles, en fait de simples petits ateliers, se distinguent mal des autres maisons. Les ateliers de tapisserie Braquenié et De Wit, mondialement connus, sont installés quant à eux, dans de grandes demeures du XIX<sup>e</sup> siècle. L'important complexe de la Brasserie Lamot s'étend, lui, le long de la Dyle; celle-ci permettait, à une époque où elle était encore navigable, l'arrivée des matières premières et l'écoulement des produits finis.

2. *La zone nord.* — Elle s'étire de part et d'autre de la route Anvers-Bruxelles. En général, chaque bâtiment industriel couvre une superficie plus grande que dans la zone précédente et plus de la moitié des industries font partie du secteur du bois. Les établissements I.M.A., spécialisés dans le montage des voitures Mercedes, y sont installés, ainsi qu'une unité de production de l'entreprise de constructions électriques Pauwels. Cette dernière, fondée en 1946 à Malines, est devenue particulièrement prospère, puisqu'elle compte aujourd'hui un total de quatre unités de production implantées dans la partie flamande du pays.

3. *La zone est.* — Elle s'étend du canal de dérivation jusqu'à la limite communale de Bonheiden. Certaines de ses industries partagent le même sort que celles de la zone centrale : la densité de l'habitat y rend leur extension difficile et les camions y rencontrent des problèmes d'accès. Plusieurs industries des métaux, attirées par la proximité de la gare de Nekkerspoel, ont été transférées dans ce quartier à une époque où il n'était pas encore densément peuplé. A proximité de la limite communale s'étend le grand complexe Marie Thumas comportant l'industrie alimentaire et la ferblanterie (appelée Eurocan).

4. *La zone sud.* — C'est la zone qui présente le caractère industriel le plus marqué. Un premier bloc (dont l'apparition remonte à la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et dont l'aspect ne diffère que très peu de celui des anciennes zones industrielles du pays) est délimité par la chaussée de Louvain, la limite communale de Malines avec Muizen, le canal de Louvain à la Dyle et la gare centrale. La présence du chemin de fer poussait fréquemment au choix de ce lieu d'implantation. Retenons parmi les industries

qui y sont installées, la fabrique Raghenò, dont l'activité principale réside actuellement dans le montage des voitures Peugeot.

La plupart des établissements du second ensemble — de superficie beaucoup plus restreinte — sont situés au nord de la voie de chemin de fer Malines-Termonde.

5. *La zone ouest.* — Cette zone est presque totalement délimitée par la Dyle et le canal de Louvain. L'industrie du bois, représentée surtout par des firmes de petite taille, y domine.

6. *Le parc industriel sud.* — Il dispose des voies de communication suivantes : la route Bruxelles-Anvers, la voie de chemin de fer Malines-Termonde qui traverse le parc d'est en ouest et — en cours de réalisation — la nouvelle autoroute avec sortie et accès au sud de l'extension du parc industriel. Ce parc industriel a surtout attiré des firmes étrangères. Une usine de détergents synthétiques et de produits ménagers de nettoyage (Procter and Gamble) fut la première à s'y installer (en 1956). La renommée mondiale dont elle jouissait était susceptible d'attirer sur Malines l'attention d'investisseurs potentiels. La firme du Pont de Nemours, quant à elle, produit de la peinture et l'usine British Leyland monte chaque jour une cinquantaine de voitures Triumph.

7. *Le parc industriel nord.* — Le second à avoir été aménagé, ce parc industriel est desservi par la route n° 1 Anvers-Bruxelles. L'autoroute E 10 (partiellement construite) — dont le complexe d'accès longe la bordure méridionale du parc — est appelée à relier les mêmes villes. Les établissements qui font partie de cet ensemble couvrent une superficie moyenne nettement inférieure à celle des établissements du parc industriel Sud. Ils sont dans leur majorité d'origine belge.

## II. — LES ENQUÊTES

Deux méthodes permettent d'obtenir des renseignements de la part des industriels : d'une part celle des questionnaires, d'autre part celle des interviews. La première consiste à envoyer un formulaire aux établissements; elle présente l'inconvénient de n'obtenir en général que peu de réponses, avec le risque de voir certaines catégories de firmes non représentées. Aussi avons-nous préféré la seconde méthode, qui permet de mieux saisir la réalité concrète.

### A. — L'ÉCHANTILLONNAGE.

Comme il n'était pas possible d'interroger tous les chefs d'entreprise, nous nous sommes limitée à un échantillon de 40 firmes, soit près du quart du total des firmes industrielles malinoises.

Nous avons réparti cet échantillon entre les trois grands groupes d'industries révélés par l'analyse de la structure industrielle — le bois, les métaux et les autres industries — en tenant compte du nombre de travailleurs et du nombre d'entreprises dans chacun des trois groupes (voir tableau I). Nous avons interrogé les responsables (ou leurs délégués) de 14 firmes de l'industrie du bois, 15 de l'industrie des métaux et 11 des autres industries.

A l'intérieur de chaque grand groupe d'industries, l'analyse de la répartition des établissements suivant le nombre de personnes occupées fait apparaître deux sous-groupes (6). Au sein de ceux-ci, nous avons calculé le nombre d'entreprises à interviewer en retenant les deux critères signalés ci-dessus (le nombre de travailleurs et d'entreprises) et nous avons obtenu les résultats suivants :

- pour l'industrie du bois : 11 établissements occupant moins de 48 personnes, 3 établissements occupant plus de 48 personnes;
- pour l'industrie des métaux : 9 établissements occupant moins de 300 personnes, 6 établissements occupant 300 personnes et plus;
- pour les autres industries : 5 établissements occupant moins de 30 personnes, 6 établissements occupant plus de 30 personnes.

En dernier lieu, nous avons déterminé les firmes à interroger à l'intérieur de chaque sous-groupe en recourant à une table de nombres au hasard.

## B. — LES RÉSULTATS.

Nous avons dû contacter 56 établissements avant de recevoir 40 réponses favorables à notre demande d'interrogation. Une certaine méfiance, une sollicitation fréquente (en particulier pour les firmes étrangères importantes) et bien entendu un manque de temps peuvent pousser les industriels à refuser une interview.

Le questionnaire reproduit en annexe, établi à partir de celui de Ph. Pinchemel et J. Bastié (7), n'a joué d'autre rôle au long de notre enquête que celui de canevas souple, tenant compte de la variété des activités de l'établissement, de la bonne volonté et des possibilités du directeur, chef d'entreprise et autres cadres. En moyenne, la durée d'un entretien a été de trois quarts d'heure.

1. *La localisation.* — a) *Les facteurs de localisation.* — A plusieurs reprises, l'ancienneté des firmes nous a mise dans l'impossibilité d'entrer en rapport avec les personnes qui avaient participé activement au choix du

(6) Pour l'industrie du bois, les établissements occupant moins de 48 personnes et ceux occupant plus de 48 personnes; pour l'industrie des métaux, les établissements occupant moins de 300 personnes et ceux occupant 300 personnes et plus; pour les autres industries, les établissements occupant moins de 30 personnes et ceux occupant plus de 30 personnes.

(7) PH. PINCHEMEL et J. BASTIÉ, *Questionnaire type d'enquête pour une monographie d'usine*, dans *L'Information géographique*, Paris, 1964, n° 1, pp. 38-40.

lieu d'implantation ; les facteurs de localisation n'ont donc pu être déterminés avec toute la précision que nous aurions souhaitée. Pour l'ensemble des firmes, il convient de retenir, dans l'ordre, trois facteurs de localisation déterminants : la disponibilité en terrains industriels, les raisons personnelles (principalement le lieu de résidence du propriétaire) et, pour les fabriques de meubles, le poids de la tradition. Pour les firmes situées dans les parcs industriels, les facteurs de localisation prépondérants se classent dans l'ordre suivant : la situation géographique, les possibilités de recrutement de la main-d'œuvre (8) et les dispositions prises par les autorités communales dans leur volonté de développement industriel. Au dire des industriels — mais ils n'aiment guère aborder ce problème — les avantages financiers et fiscaux sont peu importants comme facteur de localisation. Toutefois, les investisseurs semblent plus attirés par les facilités accordées dans le domaine financier que par les avantages fiscaux, minimes surtout en ce qui concerne les détaxations de l'impôt sur le personnel occupé ou sur la force motrice.

b) *La situation actuelle.* — Dans certains quartiers, la densité de l'habitat rend malaisée, voire empêche même, l'expansion *in situ* des usines existantes ; en outre, l'étroitesse des rues, leur encombrement posent aux entreprises bien des problèmes d'accès, de sorte que certaines d'entre elles se verront inévitablement amenées à quitter le centre de la ville. Malines, d'autre part, ne possède plus, comme vers 1950, une réserve de main-d'œuvre. Les industriels interrogés éprouvent des difficultés à recruter du personnel qualifié. Pour certaines industries, ces problèmes restent limités aux périodes de haute conjoncture ; pour d'autres, ils sont permanents et concernent même l'embauche de manœuvres.

2. *La production.* — a) *Le caractère saisonnier de la production.* — La production accuse un caractère saisonnier dans la fabrication des conserves et des boissons et dans la confection. Les fabriques de meubles, quant à elles, afin de conserver un même niveau de production au cours de l'année, se voient dans l'obligation de stocker une partie de leur fabrication, ce qui entraîne des frais supplémentaires. En effet, on enregistre les plus fortes ventes de meubles durant les mois de printemps et d'été : le plus grand nombre de mariages au cours des mois d'avril et de juillet ne sont pas étrangers à cette variation saisonnière de la demande, que renforcent encore les grands nettoyages et les déménagements du printemps.

b) *Les matières premières.* — Les matières premières, dont il serait fastidieux d'énumérer ici les différentes provenances, sont transportées le plus souvent

---

(8) Possibilités de recrutement offertes notamment par le nombre élevé de chômeurs vers 1950, conséquence de la stagnation ou de la récession des principales branches industrielles malinoises.



par camion et accessoirement par voie ferrée. Cette dernière est davantage utilisée pour l'acheminement des matières premières que pour l'expédition des produits finis.

c) *Les rapports de la firme avec d'autres sociétés.* — L'étude de cette question, entreprise afin de mesurer l'influence de la politique d'industrialisation sur la vie économique malinoise, nous a révélé que les industries nouvellement implantées sur le territoire communal s'adressent aux firmes malinoises pour peu que ces dernières puissent répondre à la demande et présenter des prix compétitifs.

3. *La main-d'œuvre.* — a) *Les effectifs.* — A Malines, l'industrie du bois réclame toujours un pourcentage élevé de main-d'œuvre qualifiée, tandis qu'en valeur absolue le nombre de personnes employées dans ce secteur reste stationnaire ou régresse par suite de la mécanisation et des problèmes qui y sont liés (9). Dans les autres branches, où les exigences du travail déterminent l'importance du personnel qualifié, l'emploi s'est considérablement accru : les firmes existant déjà en 1950 ont, en général, augmenté leurs effectifs et depuis cette date de nouvelles entreprises sont apparues. L'âge moyen du personnel varie en fonction de la prospérité de l'établissement, de sa date d'implantation et des exigences du travail. Les ouvriers âgés ont le plus souvent appris leur métier en atelier ; les jeunes ont, en outre, fréquenté l'école technique à laquelle les industriels reprochent cependant le manque de formation pratique réelle. A quelques exceptions près, on n'enregistre qu'un faible pourcentage de main-d'œuvre étrangère dans les industries malinoises. En général, on n'apprécie guère les travailleurs étrangers, qui se heurtent à la difficulté de la langue et exigent de trop longs congés pour retourner dans leur pays.

b) *La résidence et le logement.* — En moyenne, 45 % du personnel employé réside dans la commune. Nous aurions voulu savoir si ce pourcentage et l'aire de recrutement de Malines étaient différents avant la politique d'industrialisation, mais il fut difficile de trouver une réponse à cette question. Le personnel qui s'occupe du recrutement n'est souvent plus le même que celui d'il y a quinze ans et les avis recueillis sont divergents. Globalement, l'aire de recrutement est restée, semble-t-il, sensiblement la même, avec une certaine contraction dans l'industrie du meuble et inversement une dilatation dans les deux autres grands groupes. L'industrie met très rarement un logement à la disposition du personnel. Les trois cas que l'on nous a signalés au moment de notre enquête sont sur le point de disparaître.

c) *Les moyens de transports.* — Plus de la moitié des salariés effectuent leurs déplacements de travail par leurs propres moyens et non par les transports

---

(9) Voir note (3).

en commun et cette proportion tend encore à augmenter depuis quelques années.

4. *Les débouchés.* — Les entreprises de petite taille destinent la presque totalité de leur production au marché belge. Les firmes plus importantes ont un taux d'exportation plus ou moins élevé selon la nature de leur activité; la dépendance d'une société étrangère contribue à augmenter ce taux d'exportation.

A Malines, les fabriques de meubles n'expédient pas plus de 20 % de leur fabrication à l'étranger (moyenne du Royaume : 33 %) (10). Leurs clients les plus importants sont l'Allemagne pour les meubles de style, la France pour les meubles de série à bon marché. Le Marché Commun a fait baisser les droits d'entrée sur les voitures assemblées, alors qu'auparavant elles étaient sensiblement plus taxées que les pièces détachées. Ceci aurait pu compromettre la localisation à Malines d'industries d'assemblage d'automobiles. En fait il n'en fut rien, car d'autres facteurs entrent également en jeu, certains psychologiques (confiance accrue du consommateur en une production à participation belge), d'autres plus matériels, comme l'organisation de services après vente, faciles et efficaces.

La commercialisation de la production revêt différentes formes; l'intégration de la fonction de distribution est particulièrement peu poussée dans le cas de l'industrie du meuble.

Le camion est le moyen d'expédition habituel; le rail s'y substitue parfois pour des tonnages bien déterminés ou pour certains clients disposant d'un raccordement privé.

### III. — CONCLUSION

Sans conteste, on peut affirmer que la politique d'industrialisation inaugurée par la ville de Malines en 1952 revêtait un caractère exceptionnel pour l'époque : par sa précocité tout d'abord, par le succès, qu'elle n'a pas tardé à connaître ensuite. Elle allait permettre, en effet, la diversification de la structure industrielle et un grand développement de l'industrie des métaux et de l'industrie chimique. Par là même, la résorption du chômage était assurée; bien plus, quelques difficultés surgiront de temps à autre à la suite d'une pénurie de main-d'œuvre.

Malgré tout, des problèmes non négligeables — ceux de l'industrie du meuble notamment — restent en suspens. Ainsi, le départ qu'impose à

---

(10) C. CAMMERS, *De Belgische meubelnijverheid. Structuur en afzetmarkten*. Mémoire de licence inédit présenté pour l'obtention du grade d'ingénieur commercial, Louvain, 1971. — La Belgique exporte principalement des meubles de série à bon marché, qui ne représentent qu'un faible pourcentage de la production malinoise, ce qui explique la différence entre les deux moyennes.

certain patrons l'âge de la pension, ou encore de trop grands frais de modernisation, ont provoqué et provoqueront encore la disparition de plusieurs fabriques de meubles. Le rétablissement de la situation dépendra de la faculté d'adaptation des fabricants aux besoins et aux modes de production actuels.

Les autres branches industrielles connaissent dans l'ensemble peu de problèmes. Une extension d'une cinquantaine d'hectares (destinée à accueillir en priorité les firmes que l'habitat urbain met à l'étroit) est d'ailleurs prévue pour chaque parc industriel. Que pourrions-nous souhaiter de mieux pour cette seconde phase de la politique d'industrialisation sinon qu'elle porte autant de fruits que la première ?

## ANNEXE

### QUESTIONNAIRE TYPE

#### I. — PARTIE DESCRIPTIVE GÉNÉRALE

1. Nom et adresse.
2. Nombre de salariés.
3. Nature précise des activités.
4. Votre établissement est-il unique ou fait-il partie d'une société à plusieurs établissements (dans ce cas où est implantée la maison mère) ?
5. En quelle année vous êtes-vous installé ? Où étiez-vous établi précédemment (s'il y a lieu) ?

#### II. — LOCALISATION

##### A. — *Facteurs de localisation.*

Les facteurs suivants sont-ils très déterminants, déterminants, peu déterminants, non déterminants ?

1. Marché du travail :
  - Possibilités de recrutement.
  - Valeur professionnelle de la main-d'œuvre.
  - Salaires.
  - Climat social.
2. Accessibilité du site :
  - Pour l'acheminement des matières premières.
  - Pour l'écoulement des produits finis.
3. Terrain :
  - disponible,
  - équipé.
  - Prix.
4. Locaux industriels vacants.
5. Avantages financiers et fiscaux :
  - Aide de l'Etat et/ou de la commune.
  - Détaxations.
6. Causes personnelles.
7. Facteurs d'agglomération :
  - Tradition.
  - Milieu industriel dynamique.

- Initiatives des autorités administratives de la province, de l'arrondissement ou de la commune.
- Situation de Malines dans l'axe Anvers-Bruxelles et/ou au cœur de l'Europe.
- Proximité des clients.
- Proximité des fournisseurs.

En résumé, quels sont les trois facteurs déterminants pour votre localisation ?

B. — *Situation actuelle.*

Ces diverses causes de localisation sont-elles encore valables actuellement ? Ne rencontre-t-on pas aujourd'hui des inconvénients du fait de :

- la superficie ?
- l'accès ?
- du recrutement de la main-d'œuvre (qualifiée ou non) ?

III. — PRODUCTION

A. — *Caractère saisonnier de la production.*

1. La production connaît-elle une période de pointe ou une morte-saison ?
2. Le rythme de la production est-il lié à :
  - une récolte ?
  - une variation saisonnière de la demande ?
  - une disponibilité en main-d'œuvre ?

B. — *Matières premières.*

1. Quelles sont les principales catégories des matières premières et des autres produits entrant dans la fabrique ?
2. Ces matières premières proviennent-elles :
  - de Belgique (en %) ?
  - de l'étranger (en %) ?
3. Les transporte-t-on par :
  - rail (en %) ?
  - voie d'eau (en %) ?
  - route (en %) ?

C. — *Rapports de la firme avec d'autres sociétés.*

Travaille-t-elle avec (ou pour le compte) d'autres firmes de la ville ou d'ailleurs ? Quelle est la nature de ces firmes ?

IV. — MAIN-D'ŒUVRE

A. — *Effectifs.*

1. Quel est le pourcentage de la main-d'œuvre qualifiée ?
2. Où reçoit-elle sa formation professionnelle :
  - dans votre fabrique ?
  - à l'école ?
3. Depuis 1950, le nombre de salariés a-t-il diminué, augmenté ou est-il resté stationnaire ? Dans le cas d'une variation, en connaissez-vous l'importance et la cause ?
4. Quel âge atteint en moyenne votre effectif ?
5. A combien s'élève le pourcentage d'étrangers ?

B. — *Résidence et logement.*

1. Quel pourcentage du personnel habite la commune ?
2. Y a-t-il eu, depuis 1950, contraction ou extension de l'aire de recrutement du personnel ?
3. L'entreprise s'occupe-t-elle de loger son personnel ? Met-elle ses propres logements à la disposition du personnel ?

C. — *Moyens de transport.*

Quelle fraction de la main-d'œuvre se rend à son lieu de travail par :

- ses propres moyens ?
- chemin de fer ?
- autobus des lignes régulières ?
- autocar mis à la disposition par la firme ?

## V. — DÉBOUCHÉS

1. Quel pourcentage atteignent les ventes sur le marché belge ? Où se situe principalement ce marché ? Quel pourcentage atteignent les ventes dans les pays étrangers ? Quels sont ces pays ?

2. Y a-t-il eu modification des ventes depuis la création du Marché Commun ?

3. La commercialisation se fait-elle :

- directement par la société ?
- par une organisation commerciale intermédiaire ?

4. Comment expédie-t-on les produits vendus :

- par route (en %) ?
  - par rail (en %) ?
  - par voie d'eau (en %) ?
-

