

## Le site Germain-Anglo à La Louvière : d'une entreprise de renommée internationale à une surface commerciale moderne (approche non-exhaustive)

Parmi les nombreuses sociétés spécialisées dans la construction métallique et ferroviaire ayant existé dans la région du Centre, la “Compagnie Belge pour la Construction de Matériel de Chemins de Fer”, plus connue peut-être sous sa dernière appellation, les “Etablissements Germain-Anglo”, revêt un aspect tout particulier, tant de par son importance et la diversité de sa production que par le devenir du site industriel qui fit l'objet d'une profonde mutation dans la seconde moitié des années 1960.

### De la création à 1914

En 1859, les “Ateliers Charles Evrard” de Bruxelles et les “Etablissements Parmentier et C<sup>ie</sup>” à La Croyère fusionnent pour créer la “Compagnie Belge pour la Construction de Matériels de Chemins de Fer”<sup>1</sup>. En 1881, l'usine bruxelloise, établie rue du Frontispice et Chaussée d'Anvers fut démantelée (la pollution sonore et industrielle perturbait la quiétude des promeneurs et des riverains de l'Allée Verte) et l'outillage fut transféré à La Croyère<sup>2</sup>.

En 1882, une nouvelle unité de production est ouverte à Raimmes (près de Valenciennes), afin de contourner les règlements douaniers français, jugés trop protectionnistes et prohibitifs. La société recouvre un nouveau nom : “Société Anonyme pour la Construction de Machines et de Matériel de Chemins de Fer”, et son siège social est déplacé vers Paris. D'importants capitaux sont investis par la “Banque Franco-Egyptienne”, qui apporte également de nombreuses commandes à destination de

l'Égypte et de Panama. Les deux usines occupaient 5.000 personnes et les bâtiments industriels s'étendaient sur près de 67 hectares. Au sein de ses différentes implantations, la société pouvait, si besoin en était, produire annuellement de 150 à 200 locomotives, 400 voitures et 5.000 wagons. En 1908, les usines furent réorganisées et modernisées, afin de pouvoir fabriquer le matériel lourd que réclamaient les chemins de fer<sup>3</sup>.

En 1911, une nouvelle appellation apparaît : “Société Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer”. La société est réputée pour la qualification de son personnel, toutes sections confondues (chaudronnerie, forge, etc.) et son outillage performant. Sa production est alors très diversifiée :

- locomotives,
- voitures à voyageurs de toutes classes,
- voitures de luxe,
- voitures métalliques,
- voitures pour funiculaires,
- tenders,
- wagons pour tous transports,
- wagons de grande capacité à déchargement automatique,
- wagons frigorifiques,
- wagons-réservoirs,
- wagons spéciaux pour transport de camions,
- automotrices et wagons pour métros et trams,
- caisses d'autobus,
- appareils de voies,
- pièces de rechange,
- tous travaux de forge, de chaudronnerie et d'emboutissage,
- grues,
- excavateurs<sup>4</sup>.

Les ventes s'opèrent en Europe (Scandinavie, France, Belgique, Angleterre, Hollande, Espagne, Portugal, Italie, Pologne, Serbie, Roumanie, Bulgarie, Russie, Grèce, Turquie), l'Asie (Indes

Anglaises, Chine, Indochine, Palestine, Tonkin, Yunnan), l'Afrique (Algérie, Tunisie, Égypte, Congo, Madagascar) et l'Amérique du Sud (Brésil, Argentine, Chili, Colombie, San Salvador).

### De 1914 à 1945

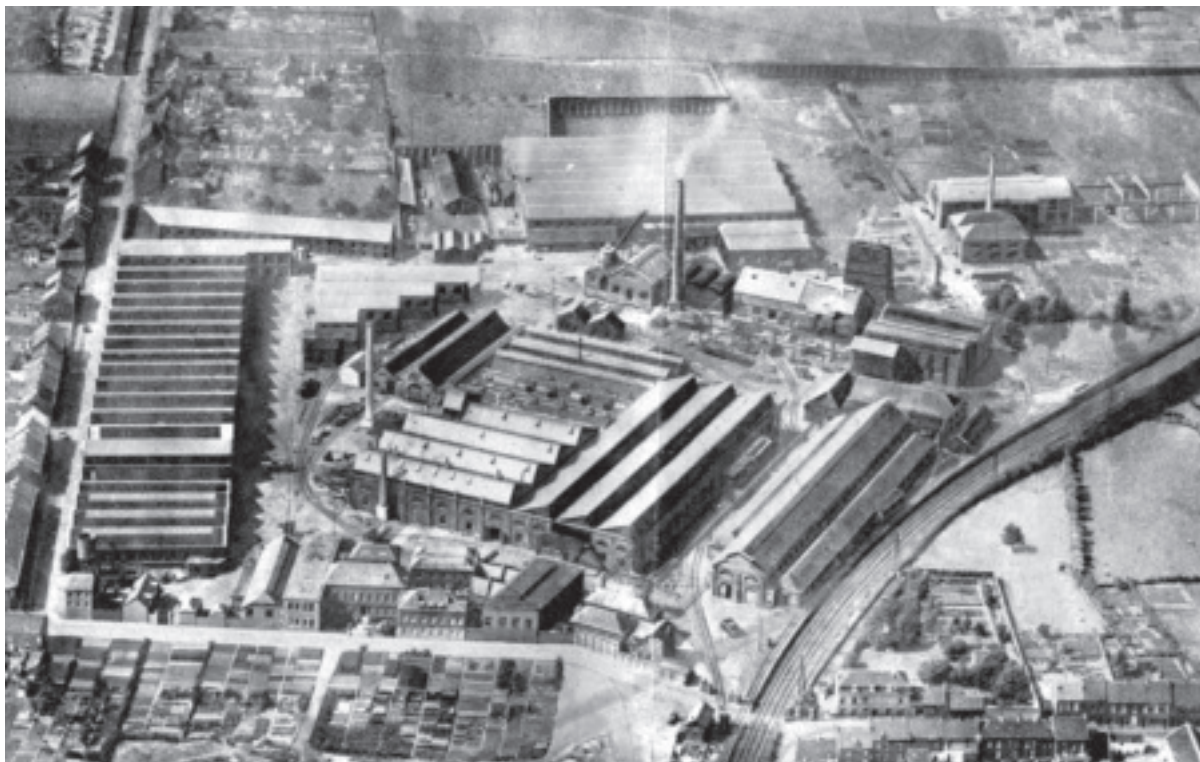
La Première Guerre mondiale verra la société tourner au ralenti. La reprise s'avéra difficile pour l'usine belge. Les commandes se faisaient rares, contrairement à l'usine française, qui bénéficiait d'importantes commandes de l'État. Le 3 novembre 1927, la scission entre les unités de production belge et française était effective.

Sensiblement à la même époque, d'importants capitaux anglais vont redonner un coup de fouet à l'usine de La Croyère, qui change de nom pour l'occasion : “Société Anglo-Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer”. Le siège social s'établit à La Croyère et l'usine se spécialise dans la fabrication :

- de matériel industriel fixe, roulant et flottant,
- de tous ouvrages en métaux ou bois pour la construction de chemins de fer, de tramways, d'automobiles, d'aéroplanes, de routes et de canaux<sup>5</sup>.

En 1930, la société occupe 700 ouvriers et produit annuellement 20 locomotives, 100 à 120 voitures, 1600 à 1800 wagons de tous types. En 1939, elle absorbe les ateliers de constructions métalliques situés à Seneffe et à Godarville (spécialisés dans la fabrication de matériel roulant)<sup>6</sup>.

L'occupation allemande lors de la Seconde Guerre mondiale n'interrompt pas la production de l'usine, bien au contraire. Plus



La Croyère, vue aérienne de la Société Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer, après 1911 (La Louvière, collection A. Dewier).

de 100 locomotives et tenders furent construits pour la “Deutsche Reichsbahn”. Durant cette sombre période de notre histoire, l’usine se spécialisa dans la réparation de locomotives. Une activité qui perdura lors des premières années de l’après-guerre<sup>7</sup>.

### L’après Seconde Guerre mondiale

Après la Seconde Guerre mondiale, la situation est catastrophique : la production est quasi inexistante. Les causes de cet état de fait sont multiples : les pays en voie de développement (principaux clients de l’usine de La Croyère) s’industrialisent, les Américains s’approprient les marchés internationaux (leur outil de production est intact), l’Etat Belge axe sa relance économique sur le charbon, commandant même quelques locomotives au Canada.

En 1964, la “S.A. des Ateliers Germain” de Monceau-sur-Sambre (spécialisée dans la construction ferroviaire et automobile :

autos, camions, bennes rotatives pour véhicules de voirie), fondée en 1845, fusionne avec la “Société Anglo-Franco-Belge”. Tout l’outillage est concentré à La Croyère. Une nouvelle fois, le nom de la société change et devient “Etablissements Germain-Anglo”<sup>8</sup>.

### La fin de la société

Début 1967, la situation financière devient catastrophique et le carnet de commandes reste désespérément vide. Les préavis sont remis au personnel. L’occupation de l’usine (une première en Belgique) débute le 16 mai (le drapeau noir est hissé) et se poursuivra durant trois semaines<sup>9</sup>. Les travailleurs de la région, puis du pays tout entier, se veulent solidaires des grévistes de l’usine de La Croyère. De nombreuses délégations d’entreprises diverses, de syndicats, de partis ouvriers viennent témoigner leur soutien aux travailleurs de “Germain-Anglo”. Pour l’occasion, le réfectoire est transformé en salle de réunion. Le 22

mai, de nombreuses entreprises belges sont secouées par des grèves de 24 heures. L’ampleur du mouvement est tel, que le Premier Ministre de l’époque, Mr. Van Den Boeynants, vient en personne, à La Croyère, expliquer la position de son gouvernement<sup>10</sup>.

Le 1er juin 1967, les travailleurs, à une faible majorité ( 67 “pour” et 65 “contre”), décident de reprendre le travail, se rattachant aux propositions émises par le gouvernement :

- suspension des préavis jusqu’à la décision des actionnaires,
- paiement des préavis,
- reclassement du personnel au sein d’autres entreprises spécialisées dans la construction de matériel roulant, pour une durée d’un an au moins,
- octroi de commandes importantes aux usines de construction métallique.

Ainsi se terminait une occupation d’usine qui avait été planifiée, organisée afin que l’outil ne subisse aucune déprédation :

rôle de garde, approvisionnement en nourriture (dans un premier temps par la coopérative “Le Progrès” de Jolimont, puis par les familles ou par les épouses), loisirs, délasserment, entretien des machines, etc. Malheureusement, rien n’y fit et en février 1968, “Germain-Anglo” fermait ses portes<sup>11</sup>.

### Le devenir du site industriel

En 1969, la “Société Frabelmar”<sup>12</sup>, une société franco-belge spécialisée dans la construction d’hypermarchés achète les halls industriels. Un an plus tard le site était assaini et la construction d’un vaste complexe commercial, baptisé “Cora-City”, pouvait commencer.

Le choix du lieu répondait à deux critères principaux :

- la situation privilégiée du site, à proximité d’un nœud autoroutier important et d’un centre ville commercial,
- la confiance en l’avenir de la région du Centre et de sa capitale.

Ce complexe, de plus de 12.000 mètres carrés regrouperait plusieurs services :

- un hyper-marché, d’une superficie de plus de 6000 mètres carrés,
- une vaste galerie commerçante, dont les espaces de vente seront en priorité proposés aux commerçants de la région,
- un centre de loisirs et de culture (on se souvient encore aujourd’hui du cinéma, de la patinoire, de la piste de roller skate, du café et du dancing bordant un petit étang),
- un complexe hôtelier répondant aux demandes d’une clientèle d’hommes d’affaires, de techniciens belges et étrangers passant par la région du Centre ( un motel, un restaurant, une salle de banquet),
- un parking pouvant accueillir plusieurs milliers de voitures<sup>13</sup>.



Quelques mois après le début des travaux d’assainissement, seuls quelques bâtiments subsistent encore. Photo anonyme, 1970 (collection Ecomusée régional du Centre).

Début juillet 1970, l’assainissement de l’ancien site industriel se terminait. La presse régionale fut conviée à assister à la démolition des deux cheminées de plus de 30 mètres de hauteur. Un représentant de la Société Frabelmar présenta brièvement les premières constructions qui laissaient entrevoir ce que serait le complexe commercial qui, selon toute probabilité, pourrait être ouvert au public à la mi-novembre 1970<sup>14</sup>.

En fait, l’inauguration officielle du complexe commercial eut lieu le jeudi 17 décembre 1970, en présence de S.A.R. le Prince de Liège, de représentants de différents cabinets ministériels et du bourgmestre de La Louvière. Cette inauguration fut jumelée avec les manifestations du centenaire de la création de la firme Delhaize<sup>15</sup>.

Aujourd’hui, le complexe donne du travail à 350 personnes et s’étend sur près de 16 hectares. La galerie commerçante regroupe une centaine de commerçants indépendants<sup>16</sup>. Exception

faite de l’hôtel ou du motel, l’ensemble des projets furent menés à terme, même si certains “commerces” ont disparu aujourd’hui : cinéma, patinoire, piste de roller skate, dancing. D’autres magasins spécialisés sont venus s’installer dans ou à proximité de Cora par la suite : jouets, vêtements pour enfants ou adultes, bricolage, pièces automobiles, cafés-restaurants, pizzeria, etc.

De la splendeur passée de cette entreprise qui porta bien loin la réputation et le savoir-faire de la main-d’œuvre de notre région, il ne subsiste plus rien ou presque : quelques halls industriels situés rue de la Flache et l’un ou l’autre pan de mur se trouvant derrière le complexe commercial ou à front de rue.

**Alain Dewier,**  
Ecomusée régional du Centre.

## Notes

<sup>1</sup> “Monographies industrielles”, dans *Le Centre archéologique, folklorique, industriel, commercial et artistique*, éd. Chambre de Commerce et d’Industries du Centre, La Louvière, 1930, p. 22.

<sup>2</sup> André Dagant, “La construction du matériel de traction à vapeur dans le Centre, La Franco-Belge”, dans *Le Centre. Mémoire du Rail*, éd. Ecomusée régional du Centre, La Louvière, 1989, p. 121.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 122-124.

<sup>4</sup> Marcel Huwé, Fernand Liénaux et Fidèle Mengal, *Histoire et Petite Histoire de La Louvière*, t.I, La Louvière, 1984, p. 459.

<sup>5</sup> André Dagant, *op. cit.*, p. 124.

<sup>6</sup> Marcel Huwé, Fernand Liénaux et Fidèle Mengal, *op. cit.*, p. 460.

<sup>7</sup> André Dagant, *op. cit.*, p. 127-129.

<sup>8</sup> Marcel Huwé, Fernand Liénaux et Fidèle Mengal, *op. cit.*, p. 461.

<sup>9</sup> *Ibidem*, p. 462.

<sup>10</sup> Arthur Delaby, *Cent ans d’action syndicale et socialiste dans le Centre*, La Louvière, 1971, p. 85.

<sup>11</sup> Marcel Huwé, Fernand Liénaux et Fidèle Mengal, *op. cit.*, p. 54.

<sup>12</sup> Jules Vanhese, *La Croÿère, bameau meurtri*, éd. Cercle d’Histoire Henri Guillemin, Haine-Saint-Pierre, 1998, p. 195. La société Frabelmar fut créée à l’occasion du centenaire de la firme Delhaize (la famille Delhaize est originaire de Ransart).

<sup>13</sup> *Echo du Centre*, 24 novembre 1969.

<sup>14</sup> *Echo du Centre*, 10 juillet 1970.

<sup>15</sup> *La nouvelle Gazette*, édition du Centre, 18 décembre 1970, p. 8.

<sup>16</sup> Jules Vanhese, *op. cit.*, p. 195.

Durant l’été 1970, les dernières constructions sont détruites. L’enlèvement des décombres peut se poursuivre de manière intensive. Photo anonyme (collection Ecomusée régional du Centre).



## AGENDA

### Belgique

#### Ecomusée régional du Centre à Bois-du-Luc

Du 31 mars au 30 octobre

*Des cris en négatif(s)*

Cette période coïncide avec la saison touristique où le musée est ouvert tous les jours, sauf le lundi, pour les visiteurs individuels et les groupes.

Infos pratiques :

[www.bois-du-luc.com](http://www.bois-du-luc.com)

#### Le Bois du Cazier

Du 20 mai au 23 juillet

*Hainaut, province touristique*

Infos pratiques :

[www.leboisducazier.be](http://www.leboisducazier.be)

### La Fonderie

Jusqu’au 15 octobre

*Molenbeek, récits de ville*

Infos pratiques :

[www.lafonderie.be](http://www.lafonderie.be)

### Domaine touristique de Blegny-Mine

Le jeudi 25 mai

*Blegny-Mine en fleurs*

Infos pratiques :

[www.blegnymine.be](http://www.blegnymine.be)

### Musée royal de Mariemont

Jusqu’au 11 juin

*Exposition consacrée au céramiste belge Vincent Beague*

Infos pratiques :

[www.musee-mariemont.be](http://www.musee-mariemont.be)

### France

#### Lewarde

Du 2 mai au 7 janvier 2007

*Courrières : enquête sur la plus grande catastrophe minière d’Europe*

Infos pratiques :

[www.chm-lewarde.com](http://www.chm-lewarde.com)