

Voici ce que disent [Louis GILLE](#), [Alphonse OOMS](#) et [Paul DELANDSHEERE](#) dans ***Cinquante mois d'occupation allemande*** (Volume 3 : 1917) du

VENDREDI 2 FÉVRIER 1917

Les personnes qui ont conservé des souvenirs de 1870 évoquent l'hiver d'alors, qui fut si cruel aux armées belligérantes et aux Parisiens assiégés. Celui-ci n'est pas moins exceptionnel. Cette nuit nous avons eu 15 degrés sous zero ; et des voyageurs arrivés du Luxembourg racontent que dans le pays de Marche le thermomètre est descendu à -22. Les trains qu'on voit encore circuler sont blancs de givre à toute heure de la journée. Les gens qui se résignent à les prendre deviennent de plus en plus rares. Le service des chemins de fer est, en dépit du fameux « *esprit d'organisation* » teuton, dans un état de désarroi dont on aura une légère idée par ce bref récit de voyage que m'a fait un ami :

“Pris hier, au Nord, à 10 heures du matin un train pour Liège, qui devait partir à 8 heures. Attendu de 8 heures à 10 sur le quai de la gare, encombrée de soldats arrivés la veille ; ceux-ci devaient repartir hier soir encore pour le front français ; or, quand notre train a quitté la gare ce matin à 10 heures, ils étaient toujours là ; ils ont passé la nuit dans la gare, transformant en dortoirs

jusqu'aux water-closets.

Notre train est arrivé à Liège à 3 heures et demie, mettant donc cinq heures et demie pour un trajet qu'on faisait avant la guerre en moins de deux heures. Et il n'était plus chauffé une demi heure après le départ : l'eau gèle tout de suite dans les tuyaux.

Nous sommes repartis de Liège pour Bruxelles vers 6 heures du soir. Nous devions arriver à 9 heures. Nous sommes arrivés à ... 2 heures du matin, après cinq « pannes », dont une de plus d'une heure en gare de Louvain. Et non seulement pas de chauffage, mais pas d'éclairage, dans le train. Une dame qui se trouvait dans mon compartiment: souffrait tellement du froid qu'elle a fini par avoir une crise de larmes.

A Louvain, nous avons demandé l'autorisation d'entrer dans la salle du buffet, chauffée et éclairée, où l'on servait du café chaud à des officiers. Nous avons eu beau prier, on nous l'a refusé. « *Nur für militaire personen !* » (Le buffet n'est accessible qu'aux militaires) *Défense, d'ailleurs, à tout civil de descendre du train.* »

Ce terrible froid arrive quand les provisions de charbon tirent à leur fin ou y sont tout à fait. C'est, de la part des consommateurs une course éperdue d'un marchand de charbon à l'autre pour s'en procurer, et, de la part des marchands, une course éperdue d'un charbonnage à l'autre pour en obtenir ; puis, si l'on a réussi de ce côté, d'une

autorité allemande à l'autre pour pouvoir disposer de wagons — car il n'y a plus de transports par les voies d'eau, toutes sont gelées ; des allèges chargées de charbon, arrêtées par les glaces dans les canaux, sont pillées par la population.

Quand on parvient à trouver de la houille chez un marchand, ce n'est qu'en petite quantité ; et à 75 francs les mille kilos (1). Des marchands en vendent à de pauvres gens, au seau, à environ 90 francs les mille kilos !

La Ville ouvre des magasins où l'on peut s'en procurer trois seaux par semaine. Les administrations communales des faubourgs suivent cet exemple. Dans les immeubles dotés du chauffage central, qui nécessite de fortes quantités de charbon, on est aux prises avec d'inextricables difficultés. Et je pourrais citer maints hôtels privés du quartier Léopold où, faute de combustible, la vie familiale est restreinte à deux chambres, les seules qu'il soit encore possible de chauffer. Son resserrement matériel devient ainsi une image de son resserrement moral, en même temps qu'un nouveau stimulant de ce dernier : les membres de la famille vivent plus que jamais et constamment dans une étroite communauté.

Plusieurs écoles ont dû, faute de combustible, licencier les élèves. On ne trouve même pas de charbon pour des cas urgents, désespérés. Des pères de familles qui ont des enfants atteints de broncho-pneumonie courent aux usines à gaz

dans l'espoir d'y obtenir du coke : ils apprennent que tout le coke vient d'être réquisitionné par l'autorité communale pour les hôpitaux, les écoles. Et ce sont alors de nouveaux recours aux bourgmestres, avec des supplications appuyées de certificats médicaux.

Des administrations importantes qui ont de vastes locaux et en même temps la bonne fortune de posséder un stock sérieux de combustible ouvrent les chauffoirs publics. La Banque Nationale donne l'exemple (2). A Schaerbeek, les assistés de la cantine établie rue Vogler peuvent, s'ils ont plus de 50 ans, venir s'y chauffer l'après-midi ... Petits détails qui en disent long sur nos misères.

Les ouvriers qui consentent à travailler pour l'ennemi n'éprouvent aucune de ces difficultés : ils peuvent obtenir 50 kilos de charbon par semaine, à un prix très réduit, dans un hangar du chemin de fer, près de la rue Masui (3).

(1) Dans la suite, le prix du charbon ne cessa de monter ; il finit par atteindre 300 francs la tonne ; l'antracite a même dépassé ce prix. Avant la guerre, le tout-venant coûtait 35 francs ; l'antracite, 50 francs.

(2) Voir 3 février.

(3) Voir ce qui est dit, le 14 février, des facilités données aux Allemands.

Notes de Bernard GOORDEN.

Lisez « **Le vêtement – Le chauffage** » qui constitue le chapitre XVI (deuxième partie, pages 246-251) de *La Belgique et la Guerre* (volume 1 : *La vie matérielle de la Belgique durant la Guerre Mondiale* (XI-386 pages + 8 hors-texte) de Georges Rency (Bruxelles ; Henri Bertels, éditeur ; 1924 = 2^{ème} édition).

<http://www.idesetautres.be/upload/RENCY%20VE%20TEMENTS%20CHAUFFAGE%20BELGIQUE%20ET%20GUERRE%20T1%20pp246-251.pdf>