

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

SAMEDI 14 JUILLET 1917

Le charbon se fait de plus en plus rare. Depuis trois mois, la chasse au combustible est devenue ardente, car il faut, à tout prix s'approvisionner en vue de l'hiver prochain. Les moyens de transport faisant défaut et les Allemands ayant accaparé à leur profit et au profit des neutres qui leur donnent des vivres en échange, la plus grande partie du produit de nos houillères, le combustible atteint des prix exorbitants. Les charbonnages sont assaillis de commandes auxquelles ils ne peuvent faire face. La main-d'oeuvre, d'ailleurs, s'est raréfiée par suite de l'exode d'un grand nombre d'ouvriers houilleurs que l'appât de toute sorte d'avantages, énumérés par les recruteurs officiels et officieux, a fait émigrer en Allemagne avec leurs familles.

En présence de cette situation, de nombreux particuliers vont eux-mêmes chercher du charbon dans les charbonnages du bassin de Charleroi et du bassin du Centre. Tous les attelages sont mobilisés dans ce but. Sur les voies publiques conduisant au Hainaut, on rencontre des voitures de fortune traînées par des chevaux faméliques,

en route vers le pays charbonnier, d'où elles reviendront le lendemain pour recommencer ensuite le même voyage aussi pénible aux hommes qu'aux bêtes. Les voituriers de profession exigent pour le charriage des prix énormes, justifiés dans une certaine mesure par la longueur de l'étape, l'usure du matériel, le taux élevé des fourrages et les dépenses d'auberge. On paie couramment 175 et 200 francs la tonne de très mauvais « *tout venant* », ayant à peine 30% de gros.

Cette crise, a pris un caractère si menaçant que les pouvoirs publics songent dès à présent à mettre les familles peu aisées, en état de se procurer du combustible l'hiver. Il est question de créer un vaste organisme interprovincial qui aurait le monopole de la distribution des charbons et du transport par chemins de fer vicinaux. Les échevins des finances de l'agglomération, réunis il y a un mois, ont donné mandat à cinq d'entre eux de prendre toutes les dispositions nécessaires. Les délégués des négociants en charbon sont venus spontanément offrir leur concours à la Ville. Ils étaient quatre : MM. Devis, De Bal, Englebert et Lignan. La commission échevinale s'est mise en rapport avec eux, elle a engagé en même temps des pourparlers avec la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux. Mais il fallait obtenir aussi l'adhésion des charbonnages. Les dirigeants des sociétés charbonnières, consultés par M. Max

Hallet, ont approuvé l'idée, sous réserve que l'organisme à constituer étendrait son action à tout le pays.

Cette suggestion ayant été accueillie, un comité provisoire composé de MM. Janssens, président de la députation permanente du Brabant; Evence Coppée; Warnant et un délégué de la ville d'Anvers, a été constitué. Ce nouveau groupement avait déjà pris quelques mesures préliminaires, quand M. De Bal, un des négociants en charbons cités ci-dessus fut appelé à la «*Kommandantur*», chez le prince de Ratibor. Ce haut fonctionnaire avait eu vent de ce qui se préparait et désirait être renseigné. Il fut très formalisé de ce qu'on eut négligé de lui demander son avis. M. De Bal lui ayant dit qu'une réunion des délégués de la Ville et des représentants du commerce des charbons devait avoir lieu, le prince de Ratibor déclara qu'il s'y ferait représenter par un délégué. Les personnalités intéressées se montrèrent peu enthousiastes, on le devine, de cette intrusion, et décidèrent de décommander la réunion. Le Comité, toutefois, prévoyant des difficultés, décida de demander audience au général von Falkenhausen pour lui exposer ses projets. Le Gouverneur général ne répondit pas. Le Comité demanda alors au marquis de Villalobar et à M. Saura, directeur du comité hispano-américain, d'user de leur influence auprès des représentants du pouvoir occupant et de les déterminer à donner

les autorisations nécessaires. Ces deux personnalités insistèrent vivement, auprès du général von Falkenhausen, en lui exposant les graves difficultés auxquelles il se heurterait si les populations étaient privées de charbon l'hiver prochain. Des désordres seraient à craindre, lui dirent-ils.

En attendant que le Gouverneur général fasse connaître son avis, la coopérative des charbons va se constituer (1). M. Rossel, directeur du « **Soir** », a mis ses bureaux à la disposition de cet organisme. Plusieurs ingénieurs étudient déjà de quelle manière on pourra le plus pratiquement expédier du combustible vers les différentes régions du pays.

La « *Charbonnière Nationale* », qui a son siège rue Belliard, adresse à quelques-uns de ses clients une circulaire confidentielle qui dépeint, par des exemples frappants, le régime inouï auquel la Belgique est présentement livrée. Tous les contrats d'achat de charbon, tous les transports de charbon doivent être soumis à l'approbation de la «*Kohlenzentrale*», laquelle seule a le droit d'affréter des bateaux pour les transports de combustible par eau. Quand un contrat d'achat est approuvé, il s'écoule généralement six ou huit mois avant qu'apparaisse, pour l'acheteur, l'espoir de recevoir du charbon ... dans un avenir indéterminé. Espérant aboutir plus rapidement, la «*Charbonnière Nationale*» acheta trois bateaux :

l'autorité occupante ne lui permit pas de s'en servir. Elle négocia ensuite d'importants achats de coke dans le Borinage ; elle reçut six tonnes, après quoi les cokes furent réquisitionnés. Elle négocia alors des achats de coke à Liège : aussitôt, toutes ces quantités furent saisies par l'autorité militaire.

Il n'est pas rare que dans les rues de Bruxelles, des charrettes de charbon impatientement attendues par le client, qui a acheté le combustible à un prix énorme, soient au moment d'arriver à destination, détournées vers quelque local voisin sur l'ordre d'officiers qui passent et qui règlent cette réquisition sur le modeste pied de 40 francs la tonne.

On aperçoit maintenant, sur les boulevards, des locomotives routières qui, deux fois par semaine, traînent avec un fracas formidable et en jetant de la fumée par torrents, du Borinage jusqu'ici, trois remorques chargées de houille.

(1) Sur la constitution de cet organisme et les entraves apportées à son fonctionnement par l'autorité occupante, voir 7 septembre 1917.

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>

« *Industrie des charbonnages* » (e. a. « *Abus de la Kohlenzentral* » ; pages 54-57) + « *La centrale des charbons* » (pages 94-98) + « *Industries charbonnières* » (pages 222-228) in Charles de **KERCHOVE de DENTERGHEM** ; ***L'industrie belge pendant l'occupation allemande, 1914-1918*** ; Paris / New York, Presses Universitaires de France / Dotation Carnegie pour la Paix Internationale ; 1927, XII-312 pages (« *Belgian series* ») : via la Rijksuniversiteit Gent.