

Georges RENCY
La Belgique et la Guerre

TROISIÈME PARTIE

CHAPITRE V

LA BELGIQUE RUINÉE PAR LES ALLEMANDS.

Tous les Belges savent, et le monde entier n'ignore pas que les Allemands ont fait tout ce qui était humainement, voire diaboliquement, possible pour ruiner à jamais notre industrie. Convaincus que leur victoire — alors qu'ils y croyaient encore, — ne serait pas telle qu'elle pût leur assurer la possession définitive et complète de la Belgique, ils voulaient du moins laisser notre pays dans un tel état de misère qu'il fût incapable de se relever et de leur opposer encore la moindre résistance, le jour où ils reprendraient la suite de leurs projets et tenteraient une nouvelle marche sur Paris. Pour atteindre ce but, il fallait que notre population ouvrière fût largement appauvrie et décimée par les déportations. Il fallait aussi que nos usines fussent démolies de fond en comble, privées de leur outillage, réduites à l'inaction durant de longues années. Les indiscretions de la presse allemande nous ont appris en outre que le dessein de Ludendorf était — si l'armistice ne l'en avait pas empêché — de reculer sur la Meuse, puis sur le Rhin, en faisant un désert des régions évacuées, en y détruisant les usines, les maisons, les travaux

d'art, les chemins de fer, les routes même.

Le témoignage de nos yeux ou de personnes dignes de foi, les documents photographiques publiés à foison nous ont donné la preuve des agissements criminels des destructeurs teutons. Nous savons que là où l'enlèvement des machines aurait pris trop de temps, ou n'aurait pas servi leurs intérêts, ils les anéantissaient systématiquement à coups de marteau. Ils estimaient cette ignoble besogne si méritoire et si glorieuse qu'eux-mêmes photographiaient leurs soldats occupés à ce beau travail et livraient les clichés à leurs journaux illustrés qui les publiaient avec d'enthousiastes commentaires.

Néanmoins, en dépit de tant de preuves, il est possible que l'on ne se rende pas un compte exact de l'étendue des ravages causés par ces vandales conscients et organisés. Il ne sera donc pas inutile d'esquisser ici un tableau de la situation de notre industrie, et aussi de nos routes, de nos bâtiments, de nos ports, au lendemain de l'armistice.

* * *

Une enquête, faite à la demande de M. le ministre de l'Industrie et du Travail par l'Administration des Mines et par l'Inspection du Travail, nous décrit, en un tableau sobre, mais véritablement navrant, l'état de détresse où se trouvait notre pauvre pays au lendemain de l'odieux régime de l'occupation allemande.

Nous empruntons aux ***Annales des Mines de***

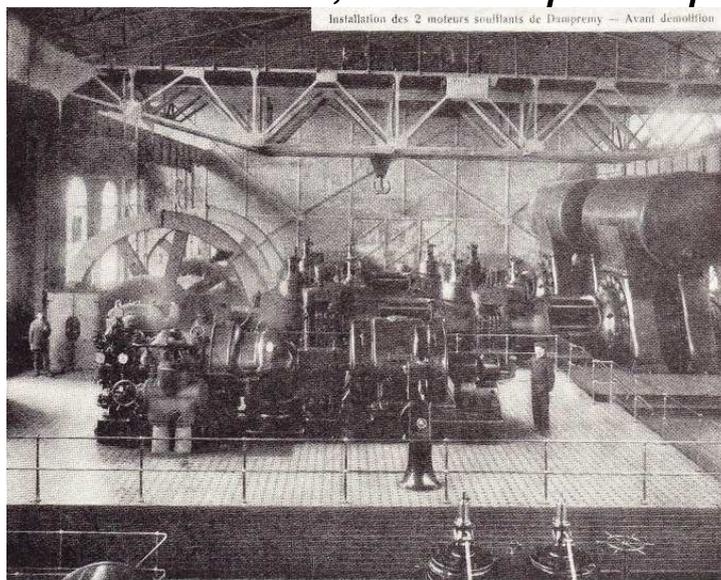
Belgique ce résumé :

« C'est surtout dans l'industrie sidérurgique que la rage destructrice des Allemands s'est révélée, dit M. le directeur général **Libert** : En règle générale, les usines sidérurgiques, qui n'ont pas fonctionné pendant l'occupation allemande, ont été détruites ou tout au moins fortement saccagées.

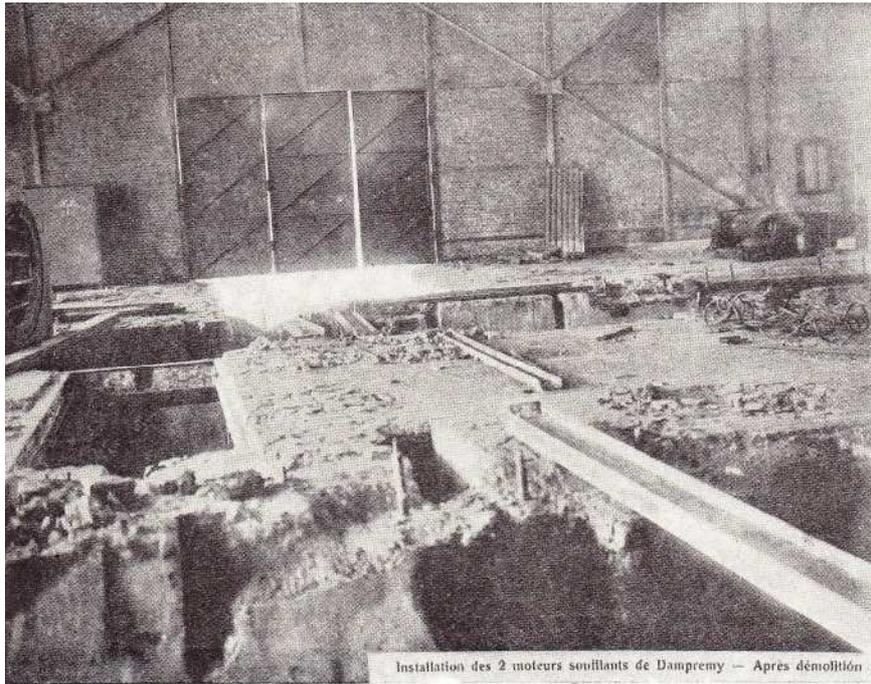
Parmi celles qui ont été réquisitionnées par le pouvoir occupant, il en est aussi qui ont été partiellement détruites dans les derniers temps. Il paraît hors de doute que nos ennemis ont saccagé nos usines, principalement dans le but d'empêcher la renaissance industrielle du pays.

La situation de l'industrie sidérurgique est, dans son ensemble, réellement lamentable.

Des usines importantes, telles que celles de Thy-le-Château, Monceau-Saint-Fiacre, Bonehill, Thiébaud ont été totalement détruites. D'autres, telles que la Providence, Clabecq et la plupart des



Usines de la Providence, Marchiennes. — Avant la guerre (cl. A.).



Usines de la Providence, Marchiennes. — Après le départ des Allemands

grandes usines du bassin de Liège, ont subi des



Société Cockerill, Seraing. — Les machines brisées par les Allemands.

mutilations importantes ; des hauts fourneaux ont été démolis en tout ou en partie, des trains de laminoirs ont été détruits et des aciéries ont été saccagées.



Société Cockerill, Seraing. — Four à coke, installation de la récupération, après le départ des Allemands.

Pour celles qui ont été détruites, il est impossible, même approximativement, de dire quand elles pourront être reconstruites et mises en état de fonctionnement.

Pour celles qui n'ont été que partiellement saccagées, on s'est efforcé de réparer et de remettre en activité les parties restées debout.

Ces usines généralement ont repris une partie de leur ancienne activité. Quelques usines, mais c'est le petit nombre, ont peu ou point souffert. Elles ont pu fonctionner quelques mois après l'armistice. »

Le département des Travaux publics a publié en janvier 1919 un rapport sur la situation des grands services de l'administration des Ponts et Chaussées au 26 novembre 1918 et au 4 janvier 1919, rapport qui pourrait s'intituler : *Deux mois d'administration.*

C'est en effet la consignation des résultats obtenus à la suite de deux mois de gestion, et M. le Ministre Anseele a été bien inspiré en faisant procéder à ce travail qui nous éclaire sur une partie de la situation dans laquelle se trouve le pays.

Dans quel état étaient nos routes quand les Allemands ont dû quitter le territoire ? Cette question, bien souvent nous nous la sommes posée, sans pouvoir y répondre.

Aujourd'hui, nous possédons quelques précisions. Hors les grandes routes qui servaient aux Allemands et qu'ils réfectionnaient par conséquent, la plupart des routes secondaires se trouvaient dans un mauvais état. Les accotements bouleversés, les chaussées pavées médiocres, les empièvements bossués, le tout poisseux d'une boue épaisse, tel était l'état général des routes de l'État au 26 novembre 1918. Encore faut-il ajouter que dans les régions où se sont déroulés des combats, les explosions de mines et d'obus avaient creusé des excavations nombreuses et profondes.

En plus, dans toute l'étendue du pays, les ouvrages d'art étaient détruits. On compte 35 destructions semblables dans la Flandre occidentale, 15 dans la Flandre orientale, 17 dans le Hainaut, 6 dans la province de Liège, 9 dans la province de Namur.

En deux mois, les services des Ponts et

Chaussées, recourant à la main-d'oeuvre de chômeurs, ont rendu viable, en grande partie, le réseau des routes de l'État ; ont construit, sur l'emplacement des ponts détruits, des passerelles provisoires, de telle sorte que la circulation a pu être rétablie de façon à peu près normale.

Si les routes ont souffert, les bâtiments civils ont été également fort éprouvés. Dans toutes les provinces, les bâtiments qui avaient été occupés par les Allemands ont été abandonnés par eux, après avoir subi des dégâts importants, dans un état de malpropreté repoussante. Il a fallu prendre tout de suite des mesures pour le nettoyage, pour l'enlèvement des décombres, pour la réparation des pavements, des parapets, des cheminées, des installations sanitaires, des calorifères, etc. , etc.

Tous ces travaux, qui présentaient un caractère particulier d'urgence, ont permis d'employer bon nombre de chômeurs et il est à prévoir que le coût des réparations se montera à un chiffre considérable.

Dans tous les bâtiments de l'État, les cuivres ont été enlevés. Leur valeur peut s'évaluer notamment : à l'hôtel du gouvernement provincial, 35.000 francs ; à l'hôtel de la Cour des comptes, 20.000 francs ; au Conservatoire, 30.000 francs. Dans ce dernier bâtiment, les Allemands avaient enlevé le cuir des sièges de la salle des concerts dont le renouvellement nécessitera une dépense de 60.000 francs environ.

Ajoutons, pour donner une idée des dépenses qui s'imposent, que les premiers travaux exécutés à l'hôtel du ministre des Finances ont absorbé 25.000 francs ; ceux effectués au Palais du Roi, environ la même somme ; ceux projetés à l'École vétérinaire, 80.000 francs.

Faisant le total des bâtiments détruits ou endommagés par les Allemands, le rapport arrive à des constatations énormes. Le laboratoire de chimie et la conservation des hypothèques de Louvain, complètement détruits, sont évalués à environ 55.000 francs. Dans la province de Limbourg, les réparations à effectuer aux bâtiments de l'État se montent à environ 33.000 francs, les destructions et vols commis peuvent s'évaluer à environ 440.000 francs. Les réparations à l'hôtel du gouvernement provincial d'Arlon exigeront une dépense de plus de 100.000 francs ; enfin, les dégâts causés à l'Institut agricole de Gembloux se montent à 366.000 francs. On n'en finirait pas de tout citer. La liste s'allonge indéfiniment. Ce qu'il faut retenir, c'est que les bâtiments civils ont énormément souffert et que leur réfection exigera des dépenses considérables.

Quelle est la situation de nos ports, de nos voies navigable ? Cette question est de celles qui émeuvent le plus directement l'opinion publique. C'est que nos ports, nos voies navigables constituent en quelque sorte le réseau nerveux du pays.

Disons tout de suite que tous ont souffert et qu'on travaille avec énergie à leur remise en état. Le port de Zeebrugge notamment à été particulièrement éprouvé. La jetée pleine sur l'estran a subi des détériorations locales ; la jetée à claire-voie a été anéantie complètement sur 50 mètres ; dans la rade gisent des navires coulés ; les estacades du chenal d'accès à l'écluse maritime sont en partie détruites.

Au port d'Ostende, situation aussi grave. Le chenal est obstrué par six bâtiments coulés ; l'estacade Ouest présente une brèche de 15 mètres ; l'estacade Est, deux grandes brèches ; le phare est détruit ainsi que le feu de marée et le feu de port ; les écluses sont en parties détruites, les grues électriques gisent dans le port ; le pont tournant est gravement endommagé.

Au port de Nieuport la destruction des installations, des écluses, des ponts et des bâtiments est à peu près totale ; et quant au port de Bruges, il a fort souffert et exige de nombreuses réparations.

Les canaux ont, eux aussi, été largement éprouvés. Sur le canal de Bruges à Ostende, les ponts ont tous été détruits et leurs décombres obstruent les passes navigables. Il en est de même pour le canal de Gand à Bruges ; pour celui de Passchendaele à Nieuport ; de Gand à Terneuzen ; pour le canal de dérivation de la Lys ; pour le canal de Roulers à la Lys ; pour celui de Bossuyt à

Courtrai ; de Selzaete à la mer du Nord ; d'Ypres à l'Yser ; de la Lys à l'Yperlée ; de Blaton à Ath ; de Pommeroeul à Antoing ; de Mons à Condé.

Si l'on peut espérer améliorer dans un délai assez court certaines de ces voies navigables, il en est d'autres — les plus nombreuses — qui ne pourront être rendues à la navigation avant de longs mois.

Déjà, là où la chose a été possible, on a jeté des ponts provisoires ; on a commencé le déblayement du lit des canaux et des rivières encombrés par les matériaux ; on a relevé les tabliers détruits ; on a pris des mesures pour l'enlèvement des épaves, et, au port de Zeebrugge, l'amirauté britannique s'est chargée des travaux nécessaires à la remise en état de la jetée à claire-voie.

A tous ces travaux qui doivent être activés, mais qui présentent des difficultés innombrables, le département des Travaux publics utilise des chômeurs, qui trouvent ainsi à s'employer dans un but d'utilité publique.

Que coûtera la remise en état de nos ports et de notre réseau navigable ? On n'est pas encore parvenu à fixer un chiffre, même approximatif. Disons, à ce propos, que quelques travaux de déblaiement ont été confiés déjà à divers entrepreneurs : au canal de Gand à Bruges pour 72.000 francs ;

au canal de Gand à Terneuzen, pour 150.000 francs ; entre Gand et Swynaerde, sur le Haut-Escaut, pour 202.000 francs ; entre Gand et Termonde, pour 166.000 francs ; entre Gand et Deynze, pour 170.000 francs ; entre Deynze et Courtrai, pour 200.000 francs ; au canal de dérivation de la Lys, pour 13.000 francs, etc.

Toutes ces données, enfin précises, consignées au rapport que vient d'achever le département des Travaux publics, nous ont paru suffisamment intéressantes pour être connues du grand public.

On se rendra compte ainsi de la situation lamentable dans laquelle les Allemands ont laissé le pays, de l'énergie déjà dépensée pour réparer les maux, et de la patience qu'il faudra avoir avant que la tâche soit achevée.

Extrait (pages 372-377) de

La Belgique et la Guerre

Rency, Georges ;

Bruxelles ; Henri Bertels, éditeur ;

1924 (2^{ème} édition) ;

Volume **1** : **La vie matérielle de la Belgique**

durant la Guerre Mondiale ; XI-386 pages

+ 8 **hors-texte**