

## Les chevaux de mine – Ils s'appelaient : Eugène, Belga, Barnabé, Mathieu, Alfred, Hubert, Mistral, Bloem, Mustafa... et travaillaient au fond des charbonnages.

*par M. Walthère Franssen*

### Transporter des houilles de la veine au puits d'extraction

Dans nos régions, on a exploité le charbon – les houilles – pendant plusieurs siècles. A partir du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(1)</sup>, en l'absence de moyens d'exhaure et d'aéragage efficaces, les bures étaient de faibles profondeurs et creusés de proche en proche. Le charbon abattu était alors, sur une courte distance, soit transporté dans des sacs en toile portés à dos d'homme<sup>(2)</sup>, soit placé dans un bac muni de patins garnis de bande de fer. Vu l'étroitesse des lieux, ces bacs étaient trainés jusqu'au bure souvent par des jeunes garçons en raison de leur petite taille. Le charbon placé ensuite dans un panier accroché à une corde était remonté au jour par un treuil à main.

À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le trainage fut supplanté par le roulage. Même si au charbonnage de Wandre, on faisait encore usage de bacs à roulettes en 1817, dans d'autres charbonnages, on utilisait depuis 1780 des berlines poussées à bras d'homme<sup>(3)</sup> sur des ornières de bois, puis sur des rails en fer<sup>(4)</sup>. La capacité d'une berline était équivalente à celle de 5 bacs à trainer.



Figure 1 - "La houillère" de Léonard Defrance. Huile sur bois, 1777-1780. Coll. Musée La Boverie à Liège. On y distingue à droite un cheval attelé à un baritel.

En surface, depuis le XIV<sup>e</sup> siècle, on utilisait un baritel afin de remonter les ouvriers ou le charbon ou les tines d'eau. Des chevaux attelés à un manège<sup>(5)</sup> actionnaient un axe vertical où s'enroulait le câble d'extraction, dont la molette était placée au-dessus du puits. Dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle, le baritel fut abandonné au profit de la machine à vapeur.

En 1819, le patron Henri Orban est, dans le bassin liégeois, l'innovateur de la traction chevaline souterraine. C'est qu'au fil des ans, les nombreux

petits bures avaient fait place à des houillères qui, à l'aide de machines<sup>(6)</sup>, maîtrisaient de plus en plus les problèmes d'exhaure et d'aérage. Cela permettait l'exploitation des veines de charbon éloignées de plusieurs centaines de mètres et reliées au puits par des galeries assez larges pour le passage des chevaux tirant les rames de berlines.

Cette innovation, comme la précédente – celle des bacs à roulettes et des wagonnets sur rail – diminuait le coût des transports<sup>(7)</sup> ainsi que la quantité de main-d'œuvre nécessaire. Aussi fut-elle mal accueillie par les ouvriers mineurs – hiercheurs et hiercheuses – qui y voyaient une concurrence pour leur emploi. En 1831, il y eut des grèves dans les houillères pour cette raison.

Ce qui n'empêcha pas que quelques années plus tard, vers 1850, il y avait 350 chevaux dans les mines liégeoises et plus de 1.200 en 1900. À son apogée, dans les années 1930, la cavalerie souterraine liégeoise était forte de 1.500 chevaux<sup>(8)</sup>.

Finalement, face à une mécanisation en progrès, et par souci de rentabilité, les chevaux ont progressivement fait place au trainage par câble, aux bandes transporteuses<sup>(9)</sup> et aux convois de berlines tirés par des locomotives<sup>(10)</sup>. Cette évolution, selon les charbonnages, se fit avant ou après la seconde guerre mondiale. En région liégeoise, les derniers chevaux remontèrent du fond au début des années 1960<sup>(11)</sup>. Ce qui fait dire à José Chaineux, maître-ouvrier à Cheratte : *“maintenant les chevaux ont disparu, remplacés par des locomotives ; une locomotive vaut environ 3 chevaux, elle roule plus vite et au lieu de l'odeur du crottin et du calme, nous avons le teuf-teuf du moteur, l'odeur du mazout et la fumée d'échappement”*<sup>(12)</sup>.

-

(1) Découverte à Liège en 1195, l'exploitation de la houille s'y développa un siècle plus tard.

(2) D'une capacité de 40 à 50 kg de charbon, le sac était surmonté d'un capuchon ajusté au front du porteur.

(3) Souvent par des jeunes gens et des femmes.

(4) En région liégeoise, les premiers rails en fer sont introduits en 1815 au charbonnage de la Plomterie à Ste Walburge.

(5) Suivant l'importance du bure, le nombre de chevaux actionnant le manège était de 1 à 8.

(6) Pour l'exhaure, une première “machine à feu” est installée en 1721 à Liège. En 1770, il y en avait 4 dont une à Bernalmont. Et, pour l'extraction, une première “machine à vapeur” est mise en service en 1791.

(7) Le prix de revient du transport du charbon par des chevaux tirant des berlines sur rail était 4 fois moindre que celui du roulage sur rail effectué par des hommes et trente fois moindre que le trainage par bacs à roulettes.

(8) Chiffre cité par la Ligue pour la Défense et la Protection du Cheval de Mine. – J.-P. Lensen, “Cheratte se souvient”, Société royale archéo-historique de Visé, p. 21 : Le charbonnage de Cheratte qui employait 63 chevaux de fond en 1940, en avait encore 53 en 1959.

(9) Les premières bandes transporteuses ont fait leur apparition entre 1925 et 1928.

(10) Le prix de revient du roulage par locomotives étant de 1/3 inférieur à celui du roulage effectué par des chevaux.

(11) Au Charbonnage du Hasard à Cheratte les derniers chevaux remontèrent au jour en 1962.

(12) José Chaineux, “Vingt année comme maître-ouvrier à Cheratte”, Blegny-Mine, 2001, p. 27.

## Des chevaux sélectionnés

Les chevaux de mine devaient répondre à des critères de taille vu les dimensions des galeries, des critères de force vu les charges qu'ils devaient tirer et des critères d'aptitude vu les conditions de travail particulières du fond des mines.



Figure 2 - « Gamin des Comagnes » était un des représentants de la race « trait belge » utilisée notamment dans les charbonnages. 2011. Coll. Blegny-Mine.

La plupart des charbonnages belges utilisaient de préférence<sup>(1)</sup> des chevaux hongres, issus de la race du groupe ardennais, dont la taille ne dépasse pas 1,40m à 1,60m, et qui avaient suffisamment de poids pour pouvoir exercer des efforts considérables. Ce type de cheval destiné au travail minier était produit après une rigoureuse sélection par des éleveurs belges. La généalogie de ces chevaux était inscrite au Stud-book<sup>(2)</sup>. Ces chevaux de trait, descendants de la race ardennaise, destinés au travail minier, étaient repris dans le commerce international sous les appellations : chevaux belges, chevaux de la race ardennaise et chevaux de la race trait du Nord.

D'autres races de chevaux étaient également utilisées, notamment pour les voies plus petites où l'on employait des poneys, de taille de 1,10m à 1,30m, qui demandaient moins de soins que les chevaux et dont le prix d'achat était moindre<sup>(3)</sup>. Ces poneys étaient, pour la plupart, importés de Russie et de Pologne.

Lorsqu'ils descendaient pour la première fois au fond, les chevaux étaient âgés de 5 ans et étaient, suivant l'expression, « des chevaux faits », c'est-à-dire qu'ils avaient franchi les diverses étapes de leur apprentissage dont notamment, à 18 mois, le débouillage au collier<sup>1</sup> à côté d'un cheval expérimenté et, à 4 ans, l'apprentissage à la voix<sup>(4)</sup> du conducteur. À leur arrivée au fond, les chevaux devaient encore s'adapter à ce nouveau milieu de vie sans quoi ils étaient remontés à la surface. Ou plus exactement auraient dû être remontés car, pour certains charbonnages, comme le fait remarquer le charretier Claude Virot, le seul critère d'adaptation était la capacité du cheval à tirer un convoi de berlines, sans se préoccuper de son tempérament et de la difficulté qu'il y avait

---

<sup>1</sup> Débouillage : apprentissage du cheval, notamment, à accepter collier et harnais.

à conduire un cheval "*fantasque et imprévisible*"<sup>(4)</sup>, malgré la dangerosité que cela représentait tant pour l'animal que pour le personnel du fond, y compris le conducteur du cheval.

-

(1) De préférence car, pour des raisons de coût, les charbonnages utilisaient également au fond des chevaux d'origine quelconque.

(2) Stud-Book : Livre du suivi généalogique et des performances des chevaux dont la race est reconnue.

(3) CLADIC, Abhooz, WF-ABFH 67 : en 1934 au fond du charbonnage d'Abhooz à Herstal il y avait 18 poneys d'origine polonaise.

- CLADIC, Grande Bacnure, WF-GB 41/04-25/4/1956: à la Petite Bacnure en 1956 : un poney.

(4) Un langage d'ordres simples fait de mots compréhensibles pour le cheval : " Hue, Ho, Dia, Viens ici, Tourne, Pousse".

(5) Claude Virot, "Chevaux de la mine, Anges ou démons", Association La mine et les hommes, 2003, p. 48.

## La descente

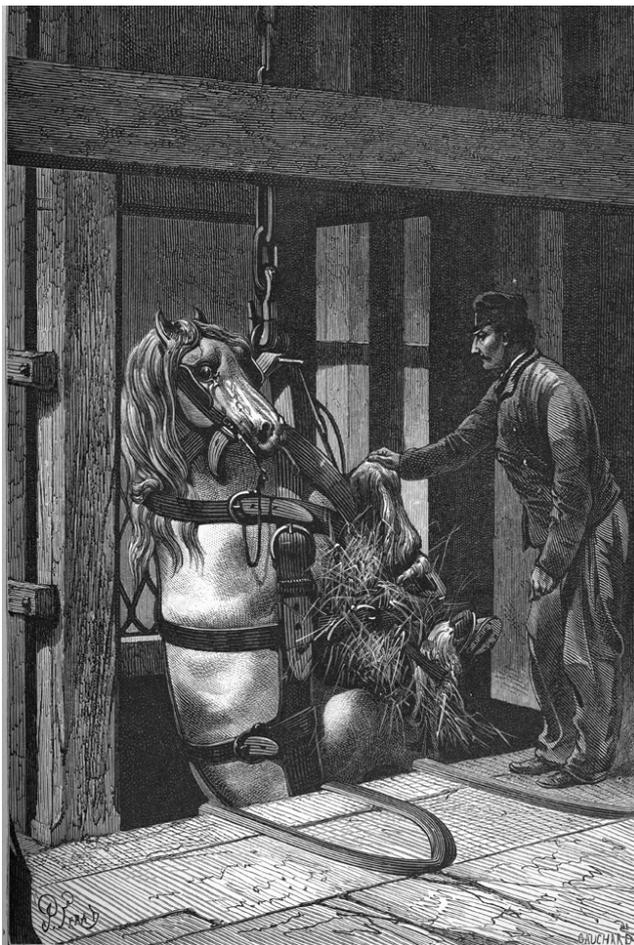


Figure 3 - Descente d'un cheval par un puits de mine, au Creuzot, d'après une photographie, par P. Ferad. Extrait de « La vie souterraine ou la mine et les mineurs » de Louis Simonin, 1863, fig. 54 p. 127. Coll. Blegny-Mine.

Avant d'être mis au travail au fond de la mine, le cheval était descendu dans le puits, attaché au bout de la chaîne d'extraction. Il était alors renversé, sanglé et immobilisé dans un harnais appelé "culotte" ou "casaque", les pattes repliées, liées et ramenées sous le corps. La tête de l'animal était couverte d'un sac, ce qui ne l'empêchait pas d'être terrifié. Dans sa descente, il était accompagné par un palefrenier qui, en empruntant les échelles, guidait le cheval. Arrivé à hauteur de l'étage d'extraction<sup>(1)</sup>, le cheval était dévié et amené au bord du puits qui, pour amortir le choc, était recouvert d'un lit de paille. Au fond, le cheval était désenclavé, relevé et conduit à l'écurie. L'arrivant, alors en période d'adaptation, ne recevait pendant 8 jours qu'une demi-ration et n'était tenu qu'à un demi-poste de travail.

Lorsque les puits furent équipés de cages suffisamment spacieuses, elles furent utilisées pour la descente du cheval. A défaut, le cheval était comme auparavant suspendu en dessous de la cage.

Cette descente n'était pas sans risque. Ainsi en 1943 à Cheratte, bien que l'on ait placé au bord du puits de la sciure de bois pour amortir le choc, le cheval se cassa une patte et on dut le remonter pour l'abattre en surface<sup>(2)</sup>.

Le mineur poète Jules Mousseron dit dans sa langue rouchi, le parler picard du Nord-Pas-de-Calais et d'une partie du Hainaut : *"Pou dévaler un qu'vau dins l'fosse - Ch'est du plus frémissant effet - L'pauv' biête éprouve eun' peur atroce - Durant tout l'infernal trajet"*<sup>(3)</sup>.

-

(1) J.P. Lensen, "Cheratte se souvient", op. cit., p. 38 : à Cheratte il y avait au fond 4 écuries aux étages 170, 223, 313 et 480 m.

(2) J.P. Lensen, "Cheratte se souvient", op. cit., p. 35.

(3) Jules Mousseron, "A l'fosse – La mine et les Mineurs", éd. Jean Dauby, 1975, p. 126.

## Des conditions de travail

La durée du travail des chevaux de mine a évolué au gré des réductions progressives des pauses et des jours de travail des ouvriers mineurs. Mais leur journée ou leur semaine terminée, les chevaux restaient dans les écuries construites au fond près du puits, à chacun des étages où ils étaient utilisés.

Ainsi les premiers chevaux de mine, une fois au fond, y restaient de nombreuses années, de 8 à 12 ans pour certains, et – sauf accidents ou maladies – ne revoyaient le jour que lorsque, trop âgés<sup>(1)</sup>, ils devenaient inaptes au travail minier. Les plus chanceux terminaient leurs jours dans une exploitation agricole voisine, les autres étaient vendus pour la boucherie.

Quelques-uns bénéficièrent d'une mise en pâture lors de la longue grève de l'été 1932. Pour beaucoup, ce ne fut que par l'obtention des congés payés en 1936 qu'ils purent, au moins annuellement, d'abord pour deux semaines, revoir herbe, soleil, vent et rosée. En pâture, par leurs ébats, ils manifestaient une joie réelle, à peine un peu gâchée par les mouches qu'ils ne connaissaient plus au fond de la mine. Par la suite, lorsque les charbonnages se pourvurent de cages suffisamment spacieuses, les chevaux purent revoir le jour plus régulièrement.

Par principe, un cheval ne pouvait travailler que le temps d'une pause de travail par jour. Toutefois, lorsque trois chevaux étaient prévus, un par pause de travail, il était assez fréquent que par facilité et souci de rendement, c'était le plus apte ou le plus docile que l'on utilisait, pour faire une seconde pause de travail, le même jour<sup>(2)</sup>. Tandis que le cheval de mauvaise réputation était laissé en repos, l'autre devait faire un double effort.

Des règlements prévoyaient que les chevaux ne pouvaient tirer qu'un nombre limité de berlines. L'obligation de rendement mettait cela à mal, en témoigne le mineur Constant Malva : *"si moi conducteur soucieux du cheval, je ne prenais que le nombre de berlines permis, la journée finie, il*

*y avait une différence de rendement à mon désavantage, le porion s'en plaignait et me reprochait ma nonchalance”<sup>(3)</sup>.*



Figure 4 - Chevaux avec convois de berlines. Mines de Carvin. M. Corriol, 1902. Plaque de verre réalisée par O. Witter de Bruxelles, Série 200 N°6. Coll. Blegny-Mine.

Les chevaux recevaient une alimentation faite de fourrage et de grains. Comme fourrage : du foin de prairie, de la luzerne, du trèfle et de la paille de blé. Pour les grains : de l'avoine aplatie complétée par des aliments mélassés et parfois par du son et du pain<sup>(4)</sup>. Fourrages et grains étaient distribués plusieurs fois par jour. Comme boisson, de l'eau propre arrivant du jour par canalisations car les chevaux ne toléraient pas et ne buvaient jamais l'eau qui s'écoulait dans les galeries.

Comme les ouvriers, les chevaux étaient victimes d'accidents de travail. Au quotidien les chevaux s'écorchaient souvent le dos et la croupe contre les esquilles des bois rompus dans les galeries basses et étroites. D'autres blessures étaient dues au frottement des pièces du harnais. José Chainoux nous donne la relation d'un accident survenu au charbonnage du Hasard à Cheratte : *“Les galeries à 85 m sont très humides et les soutènements bas et étroits sont en mauvais état. Le 25 août 1959, un cheval bascule sous l'effort, la moitié du corps dans la rigole d'eau glacée.*

*Impossible de le relever, de le trainer, il faut finir par le tuer en lui tranchant la gorge. Nous découpons le cheval à la hache et au braquet”<sup>(5)</sup>.*

Les chevaux de mine pouvaient aussi être malades : coliques provoquées par des aliments avariés ou par une reprise du travail prématurée après la prise de nourriture ; pneumonie et pleurésie causées par les changements brutaux de température d’une galerie à l’autre ; la Gourme, dénommée l’angine du cheval ; le Crapaud, une affection du sabot causée lorsque le travail s’effectue dans la boue ou dans l’eau ; Bleime et Seimes, deux maladies du sabot ; emphysème pulmonaire, l’équivalent de la silicose des mineurs<sup>(6)</sup>, dont pouvaient souffrir les chevaux âgés après plusieurs années au fond.

À cause d’accidents et de maladies, pour le seul charbonnage de Cheratte, de 1931 à 1956, au moins 56 cadavres de chevaux furent remontés du fond de la mine. Quant à Bataille et Trompette, deux chevaux imaginés par Zola parmi les 54 personnages de *Germinal*, paru en 1885, Bataille périt victime de la noyade du puits, après 10 ans de mine, et Trompette, depuis peu descendu au fond, ne s’y acclimata pas, souffrit de mélancolie et finit agonisant sur sa litière dans l’écurie du fond<sup>(7)</sup>.

Dans un poème du Carolingien J. Sottiaux, on peut lire “*Et, quand le vieux forçat succombe sous l’effort. Pendant qu’autour de lui on dit : Regarde ! il crève !*”<sup>(8)</sup>.

En tant que “vêtements de travail”, le cheval était pourvu d’une barrette, d’œillères et d’un collier. La barrette, faite d’une large plaque de cuir épais, protégeait le front et la nuque du cheval contre les aspérités du toit des galeries ; les d’œillères protégeaient les yeux ; le collier, en s’appuyant sur les épaules du cheval, lui donnait sa force de traction. Enfin, comme “chaussures de travail” plus que nécessaires vu les parcours entre rails et traverses sur un sol inégal, caillouteux et parfois boueux, les sabots du cheval étaient ferrés. Les fers étaient placés à chaud en surface, tandis que dans l’écurie du fond, ils étaient placés à froid.

(1) Les chevaux descendaient généralement à l’âge de 5 ans et travaillaient jusqu’à l’âge de 17 ou 18 ans.

(2) Ce qui est confirmé par les témoignages des ouvriers mineurs Alexandre Lambrix, “La Bataille du Charbon”, p. 105 et Constant Malva, “Un mineur vous parle”, La Concorde, p. 20.

(3) Constant Malva, “Un mineur vous parle”, op. cit., p. 105.

(4) CLADIC, Grande Bacnure, WF-GB-41/04-facture du 31/10/1923 de J. Droeven, Alimentation chevaline, 404 rue Hayeneux à Herstal.

(5) José Chaineux, “Vingt années comme Maître-Ouvrier”, op. cit., p. 20.

(6) François Ruttens, “Rapport sur mon expérience de soins aux chevaux de mine”, 2021.

(7) Emile Zola, “Germinal”, Garnier-Flammarion : – Trompette : 6e part., chap. V, p.412 et 413. – Bataille : 7e part., chap. V, p.476.

(8) Jules Sottiaux, “Le cheval des Fosses”, in “Poèmes de la Houillère”, 1896.

## Bien ou mal traités

Les témoignages et les récits ne manquent pas pour relater les bonnes relations, voire la complicité, entre le cheval et son conducteur. La complicité du conducteur et de son cheval était

telle que certains chevaux refusaient toute autre personne que leur conducteur habituel. A Cheratte, Bloem, un cheval de la pause de l'après-midi, ne voulait travailler qu'avec son conducteur habituel Pietro Alberti<sup>(1)</sup>. Au Roton, Bijou "*riaît comme rien les chevaux*" avec son guide qui avait l'habitude de lui donner un morceau de sucre<sup>(2)</sup>. D'autres parlent d'un cheval et de son conducteur mâchonnant tous deux la chique de tabac emportée au fond et partagée par le conducteur<sup>(3)</sup>.

Cette communauté de sort entre l'homme et l'animal se retrouve aussi dans des romans. Par exemple : "Le cheval dans la mine" de Gustav Morcinek, un classique de la littérature polonaise<sup>(4)</sup>, qui relate l'histoire d'un cheval dénommé L'Etoilé et de son amitié avec Kubok, son conducteur.

D'autres témoignages, tout aussi crédibles, font état de chevaux qui travaillaient, dit le mineur Rodolphe Carte, constamment sous les "*flots d'injures, d'exécutions, et souvent de coups que lui lance l'homme qui les mène*"<sup>(5)</sup>. Des chevaux "*victimes de la méchanceté de certains de leurs conducteurs*", témoigne Alexandre Lambrix<sup>(6)</sup> qui travailla dans plusieurs charbonnages de la région liégeoise. Un autre témoignage relate "*qu'au Roton les chevaux étaient malheureux au fond, certains hommes étaient durs avec eux*"<sup>(7)</sup>. Et Constant Malva dénonce : "*c'était le calvaire des chevaux de mine, des hommes se faisaient les tortionnaires, conscients ou inconscients, des malheureux chevaux de mine*"<sup>(8)</sup>.

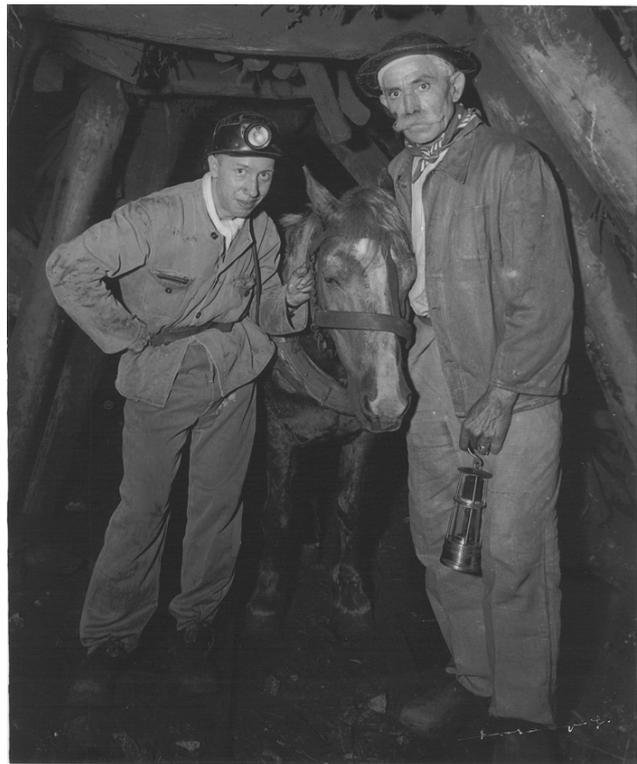


Figure 5 – Le photographe Désiré Deleuze (à gauche) et un conducteur de berlines avec son cheval. Siège n°24 (Fiestaux) de la S.A. des charbonnages de Monceau-Fontaine, à Couillet. Photo Désiré Deleuze, 1956. Le conducteur, pensionné, est redescendu avec Désiré Deleuze. Le cheval avec qui il avait travaillé durant sa carrière l'a reconnu, malgré le temps écoulé depuis sa retraite. Coll. Blegny-Mine.

La littérature ne manque pas d'autres exemples. Dans son roman "Treize hommes dans la mine", Pierre Hubermont écrit : "*l'homme est là avec son fouet et la lanière de cuir va cingler la blessure de la croupe du cheval*"<sup>(9)</sup>. Et, dans "Cheval de fosse" de François Delcourt, ouvrier mineur et poète, on peut lire : "*Pauvre cheval, je te plains tant. Je sais, en cette pause. A quel sort on t'expose. Et le calvaire qui t'attend*".

Entre bons et mauvais traitements, que conclure ? L'enseignant et historien local liégeois André De Bruyn<sup>(10)</sup> relate des "*scènes de cruauté absolument atroces envers les chevaux*" dont la

responsabilité appartient à certains charbonnages. Mais il cite d'autres charbonnages où il souligne *“la bonne tenue des chevaux et les soins attentifs qui leur sont prodigués”*. Les règlements des charbonnages sanctionnaient d'une retenue sur salaire les mauvais traitements aux chevaux. Les registres des amendes<sup>(1)</sup> des charbonnages de la Grande Bacnure et du Hasard-Cheratte des années 1958 à 1960 nous précisent le motif de ces amendes : *“pour avoir battu le cheval Sylvain en se servant d'une plate bèle”*<sup>(12)</sup>; *“pour avoir accroché et véhiculé trente et une berlines pleines”*<sup>(13)</sup> *derrière son cheval*”; *“pour avoir abandonné (laissé son cheval rentrer seul à l'écurie) et ne pas lui avoir donné à manger”*, *“pour avoir fait travailler son cheval alors qu'il avait perdu un fer”*. Au-delà de ces règlements et de ces sanctions protégeant les chevaux contre les mauvais traitements, la réalité est qu'avant tout, tant les chevaux que les ouvriers mineurs étaient embauchés pour produire un maximum au moindre coût. Ce qui fait dire au docteur vétérinaire Gaston Leleu : *“le genre de travail qu'effectuaient chevaux et personnel ne favorisait pas les caresses et toute l'activité était tendue vers le rendement”*<sup>(14)</sup>. Cette obsession du rendement en vue de l'augmentation d'un profit était exigée par des sociétés charbonnières transformées en sociétés anonymes avides de dividendes.

(1) J.-P. Lensen, “Cheratte se souvient”, op. cit., p. 38.

(2) Jeanne Vercheval-Vervoot, “Le Roton dernier charbonnage de Wallonie”, Archives de Wallonie, 1985, p. 122.

(3) Hector Clara, “Nos haras inconnus”, cité dans “Les Conteurs de Wallonie”, éd. Labor, 1989, p. 72.

(4) Gustav Morcinek, “Le cheval dans la mine”, Je bouquine, 1985.

(5) Rodophe Carte, “Les Mineurs – Une journée au domaine de la houille”, L'Églantine, 1929, p.25.

(6) Alexandre Lambrix, “La Bataille du Charbon”, op. cit., p. 105.

(7) Jeanne Vercheval-Vervoot, “Le Roton dernier charbonnage de Wallonie”, op. cit., p. 122.

(8) Constant Malva, “Un mineur vous parle”, op.cit., p. 20.

(9) Pierre Hubermont, “Treize hommes dans la mine”, Labor, 1938, pp. 33 et 34.

(10) André De Bruyn, “Anciennes houillères de la région liégeoise”, Dricot, 1988, p. 45.

(11) CLADIC, Grande Bacnure, WF-GB-21 et 23. - CLADIC, Hasard Cheratte, WF HC 218/0-1

(12) Plate bèle : demi-rondin de bois de 2 m de long servant au boisage de la partie supérieure des tailles.

(13) Suivant le charbonnage, le nombre maximum et autorisé de berlines des convois tirés par un cheval varie de 12 à 16.

(14) S. Post, “Les chevaux de Mine retrouvés”, Lion Couronné, 2007, p. 146.

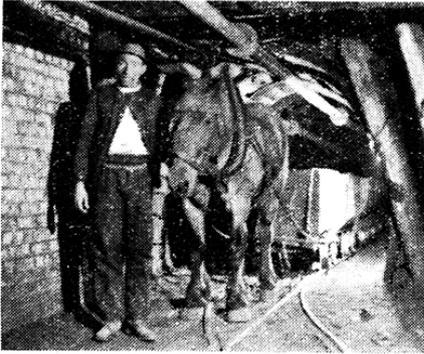
## La défense et la protection des chevaux de mine

Si la défense des ouvriers était assurée par les syndicats et leurs délégués, les chevaux de fond avaient pour leur défense des associations et des personnes dont la harangue équivalait, si pas plus, celle des tribuns de la classe ouvrière. *“Pauvres chevaux de mines, je connais votre affreuse misère, je lutte pour vous arracher à la férocité de vos bourreaux”*<sup>(1)</sup> clame le philosophe Albert Jaumain, président à Bruxelles, de la section Mines de la Société Protectrice des Animaux. Et, de

poursuivre : *“pauvres chevaux de mines, martyrs entre les martyrs... abandonnés sans contrôle et sans surveillance à la cruauté de ceux qui vous exploitent, on vous impose un calvaire sans fin... on vous oblige à trimer sous les coups, dans la nuit éternelle, 16 et 24 heures, surchargés, blessés, affamés, saignants et douloureux... vous dont on a fait pour la vie, toute la vie : des parias, des martyrs, des forçats...”*<sup>(1)</sup>. A Liège, les chevaux avaient pour défenseur la “Ligue pour la Défense et la Protection du Cheval de Mine”, une ASBL fondée en 1937 et animée par l’ouvrier mineur Emile Heusy<sup>(2)</sup>. Ces associations n’étaient pas sans influence puisque leurs résolutions furent reprises, dès avant-guerre, par la Direction Générale des Mines. Les Ingénieurs et les Délégués étaient invités à prêter leur attention, au cours de leurs visites, à la façon dont les chevaux étaient traités dans les mines, à faire rapport sur les cas de mauvais traitements constatés et à les signaler au Parquet<sup>(3)</sup>. La loi du 29 mars 1929 sanctionnait la cruauté envers les animaux. La Ligue, forte de ses 42 délégués et 7 inspecteurs, mettait en avant 14 revendications<sup>(4)</sup> portant sur : *“la limite horaire des journées de travail à 8 heures ; un travail qui n’excède pas la force et l’endurance du cheval ; la remonte régulière au jour ; de l’eau alimentaire et une nourriture saine et suffisante ; des écuries spacieuses et une bonne litière ; des soins immédiats aux chevaux blessés ; un nombre suffisant de palefreniers lorsque le fond comporte plusieurs écuries ; là où les chevaux travaillent, des galeries dont la section est suffisante ; l’entretien des galeries et de leurs rigoles ; des crochets dans les écuries pour le rangement des harnais ; et une couverture lorsque au cours de leur travail les chevaux en sueur doivent stationner dans des galeries froides”*.

À l’entrée du charbonnage de Marihaye à Seraing était affiché un texte intitulé “La supplique du cheval” : *“A toi, mon maître, j’adresse cette prière. Nourris-moi et désaltère-moi. Donne-moi un gîte qui soit propre. Parle-moi, ta voix est parfois plus efficace que les rênes. Caresse-moi souvent. Lorsque je parais ne pas comprendre, ne me frappe pas. Hommes, le cheval est pour vous et ami et compagnon de travail”*.

## Appel à l'Opinion Publique !



Dans certains charbonnages les chevaux des mines sont des martyrs. Aidez-nous à améliorer leur sort en vous faisant membre de la Ligue pour leur défense et leur protection, association reconnue et sans but lucratif, fondée par M. et Mme Lambinon, le 4 octobre 1937.

Secrétariat : rue Dehin, 8, Liège.

Compte Chèques Postaux No 27.67.20.

Cotisation annuelle minimum : 2 francs. - On laisse la générosité au souscripteur.

**Merci d'avance. - Le comité.**

Imp. PIEBŒUF, rue Ste-Marguerite, 321, Liège. Tél. 292.76.

Figure 6 - Placard de la Ligue pour la défense et la protection du cheval de mine. Coll. Blegny-Mine.

Les dépenses pour les soins aux chevaux étaient dans certains charbonnages, tel celui de la Grande Bacnure<sup>(5)</sup> à Herstal, couvertes par un abonnement trimestriel auprès d'un vétérinaire. En contrepartie de ce forfait, le vétérinaire, outre l'inspection du cheval lors de son achat, assurait au fond, de jour comme de nuit, la visite des chevaux malades ou blessés et leur administrait les soins nécessaires. Restait à charge du charbonnage les médicaments administrés aux chevaux : poudre désinfectante, pommade calmante, piqure de caféine, sérum antitétanique, vermifuge, sel minéraux, injection d'antiparasitaires et d'antibiotiques.

(1) Albert Jaumain, "L'animal et...nous !" : conférence publique donnée aux Palais des Beaux-Arts à Bruxelles en 1946.

(2) Emile Heusy, "Le cheval de mine", Ligue pour la défense et la protection du cheval de mine, 1940.

(3) CLADIC, Hasard Cheratte, WF HC 134/01.

(4) Ligue pour la défense et la protection du cheval de mine, "Le calvaire du cheval de mine", 1952, pp. 16 et 17.

(5) CLADIC, Grande Bacnure, WF-GB-41/04.

### Des légendes

L'écrivain herstalien René Henoumont écrit "*les chevaux aux yeux morts cherchaient le soleil de leurs naseaux*"<sup>(1)</sup> en référence aux chevaux de la Grande Bacnure, remontés du fond et mis, pour quelques jours, en pâture dans la prairie dite "des chevaux aveugles" située à Bernalmont. En

réalité, contrairement à l'opinion publique, ces chevaux n'étaient pas devenus aveugles par leur longue présence au fond de la mine<sup>(2)</sup>. S'ils avaient la tête et les yeux recouverts d'un sac de toile de jute, c'était pour que leurs yeux habitués à l'obscurité n'eussent pas à souffrir du soleil éblouissant.

Selon une autre légende, divers témoignages font état de chevaux qui, attelés à un convoi de berlines, en savaient compter le nombre à l'aide du bruit de chaînes qui accompagnait le démarrage successif de chacune des berlines et refusaient de démarrer au-delà d'un nombre déterminé. *“Quand il tire la rame. Une berline de plus. Le voilà qu'il s'arrête”* dit le mineur Henri Raimbaut. En réalité, le refus du cheval n'était pas déterminé par le nombre de berlines mais par l'effort de traction demandé au cheval. La limite variait suivant les capacités physiques de chaque cheval. Ainsi, l'effort de traction d'un convoi de 8 berlines chargées de schistes et de pierres était identique à celui d'un convoi de 10 berlines de charbon<sup>(3)</sup>. De plus, l'effort au démarrage étant supérieur<sup>(4)</sup> à l'effort de traction, l'effort demandé au départ d'un convoi de 6 berlines dont les chainons entre berlines étaient tendus était supérieur à celui d'un convoi de 12 berlines placées butoirs contre butoirs donc avec les chainons entre berlines détendus. Cette particularité était mise à profit par le conducteur pour rendre l'effort demandé progressif ou par d'autres conducteurs afin de maximaliser le nombre de berlines du convoi.

-

(1) René Henoumont, “Un oiseau pour le chat”, éd. Duculot, 1993.

(2) S. Prost, “Les chevaux de la mine retrouvés”, op. cit., p. 135.

(3) La capacité d'une berline est de 500 dm<sup>3</sup>, soit +/- 500 kg de charbon ou 800 kg de schiste et de pierres

(4) L'effort de démarrage qui est en principe le quadruple de l'effort de traction est en réalité moindre dans les galeries lorsque que celles-ci sont en légère pente.

## Les compagnons de travail et les compagnons de vie des chevaux de mine

Au fond des mines, les chevaux ne furent pas les seuls animaux à être mis au travail. Des ânes<sup>(1)</sup> furent utilisés dans plusieurs charbonnages du Borinage avec satisfaction vu leur petite taille, leur robustesse, leur sobriété, leur résistance et endurance au travail. Pour les mêmes motifs, à Bois-du-Luc, on utilisait des mulets, bien que ceux-ci soient de taille un peu plus grande. Toujours au Borinage, à Quaregnon, on tenta de faire tirer les bacs à roulettes par des chiens de la race des chiens de charrette utilisée assez couramment à l'époque en surface *“mais l'indocilité des animaux fit proscrire leur aide après quelques mois”*<sup>(2)</sup>.

D'autres animaux, compagnons de vie des chevaux et de leurs écuries, avaient fait du fond de la mine leur lieu de séjour. Ainsi en était-il des souris et des rats amenés au fond avec les aliments destinés aux chevaux. Rats et souris avaient leurs quartiers dans les écuries, et quelques fois ils s'aventuraient près des lieux de travail des ouvriers où ils pouvaient espérer chaparder quelques

nourritures. Cependant, rats et souris sont deux espèces qui ne cohabitaient pas<sup>(3)</sup> au fond des mines.

Les souris se nourrissaient des grains d'avoine, soit tombés des mangeoires, soit non digérés et rejetés dans les crottins des chevaux mais on les voyait aussi pendant le temps du "magna" s'approcher des pieds des ouvriers mineurs pour profiter des miettes de pain qui tombaient ou qui leur étaient jetées par plaisir. Les souris inspirèrent un poème à Jules Mousseron : *"Du mineur t'es l'compagne fidèle, J'sais qu'timps in timps coquine, Te nous fait un peu maronner, In f'sant des tros dins not' tartine"*. Si quelques souris égayaient ainsi les lieux, là où elles étaient trop nombreuses, on descendait un chat dans les écuries du fond, avec l'espoir qu'il mangeât les souris. Mais ce chat, souvent choyé des ouvriers mineurs, recevait d'eux plutôt un supplément de nourriture...

Quant aux rats, leur pullulation pouvait poser des problèmes de santé pour les hommes. A Cheratte, en 1955, le nombre de rats était tel qu'à la demande du médecin du charbonnage, le Dr Pirenne, on leur fit la chasse en plaçant comme appâts des doses mortelles de poison. Les rats étaient moins appréciés au fond des charbonnages que les souris, notamment en raison de leur agressivité à rechercher de la nourriture, y compris les tartines que les ouvriers avaient pourtant bien emballées et suspendues près du lieu de leur travail. Par contre, comme ils vivaient dans les boiseries, entre autres dans celles du toit des galeries, la découverte de rats morts tombés du haut de celles-ci indiquait aux ouvriers mineurs la présence de grisou.

Dans les mangeoires de certaines écuries chaudes et peu entretenues, on trouvait aussi des cloportes et des blattes arrivées là aussi avec les grains donnés aux chevaux.

Et, pour un peu plus de gaité, amenés à l'état de larves avec le foin destiné à l'alimentation des chevaux puis développées par la chaleur des lieux, on trouvait également quelques grillons champêtres dont, dit le mineur Constant Malva, *"les stridulations agrémentent quelque peu le bruyant environnement sonore du fond de la mine"*.

Autre présence animale au fond : avant l'usage des lampes de sécurité à flamme<sup>(4)</sup>, un canari dans une petite cage descendait au fond avec les ouvriers mineurs et les accompagnait sur leur lieu de travail. Lorsque le canari, par sa forte sensibilité aux émanations de gaz toxiques et à la raréfaction de l'oxygène, arrêta de chanter, battait des ailes, voire s'évanouissait, les hommes ainsi avertis du danger s'empressaient de sortir de la mine afin d'éviter d'être pris par les gaz ou d'être victimes d'une explosion.

(1) Hector Clara, "Nos haras inconnus", Plein Chant, 1985.

(2) Achille Delattre, "Dans la Bourrasque", éd. Labor, 1946, p. 30.

(3) Cl. Viro, "Chevaux de la mine. Anges ou démons", op.cit., p. 48. Ce qui est confirmé par A. Lambrix, "La bataille du charbon", op. cit., p. 97.

(4) Inventée en 1815, la lampe de sécurité à flamme ne commença à être utilisée dans nos régions qu'en 1822 et ne fut obligatoire qu'en 1904.

## Des chevaux victimes de la guerre que se font les hommes

Lorsqu'en surface les hommes se faisaient la guerre, les chevaux de mine étaient, en principe, à l'abri au fond des mines. De fait, lors de la guerre 1940-1945, ils échappèrent aux recensements communaux<sup>(1)</sup> et aux réquisitions décidées par l'occupant allemand. Mais, peu avant l'arrivée de la Wehrmacht, pour contrarier son avancée, l'armée belge dynamita, le 10 mai 1940, la tour d'extraction du charbonnage d'Argenteau à Blegny-Trembleur et, le 11 mai 1940, le pont de Wandre non loin du charbonnage d'Abhooz à Herstal. La conséquence indirecte de ces dynamitages fut l'arrêt de l'exhaure et la montée des eaux dans les puits et les galeries, y compris dans les écuries du fond où les chevaux étaient restés attachés<sup>(2)</sup>. Lorsque, quelques jours après, au charbonnage d'Argenteau, on remit en marche les pompes d'exhaure, un triste et macabre spectacle attendait les mineurs descendus les premiers, à l'étage 234 m : les corps des chevaux gisaient sur le sol ; ils avaient péri asphyxiés, noyés<sup>(3)</sup>. Au charbonnage d'Abhooz, l'étage inférieur à 211 m noyé, ayant été ensuite définitivement abandonné pour non-rentabilité, les cadavres de dix chevaux et d'un poney y restèrent<sup>(4)</sup> à tout jamais.

Autre fait de guerre, dans un charbonnage du bassin de Liège, cinq chevaux de mine moururent d'empoisonnement en 1942. En cause, selon l'autorité occupante allemande, un empoisonnement volontaire dû à un ou des mineurs résistants belges obéissant aux mots d'ordre de sabotage afin de diminuer la production de charbon pour l'Allemagne<sup>(5)</sup>. A noter aussi, qu'en 1940, craignant la perte de leurs chevaux, le charbonnage du Hasard à Cheratte fit marquer "*au fer rouge*" les lettres CHC sur la croupe de ses bêtes<sup>(6)</sup>.

-

(1) CLADIC, Abhooz, WF ABFH 67: cor. du 08/03/1941. - CLADIC, Hasard Cheratte, WF HC 134/01 : Cor. du 2/12/1941 des Autorités allemandes.

(2) Jean Defer, "Mon histoire au Charbonnage de Blegny-Trembleur", Blegny-Mine, 2000, p.16 : l'armée belge dynamita la tour d'extraction le 10 mai 1940 très tôt le matin, refusant de faire remonter préalablement les chevaux.

(3) B. Merenne-Schoumaker, "A la découverte du charbonnage de Blegny-Trembleur", livret guide, éd. Charb. de Blegny-Trembleur, 1982.

(4) CLADIC, Abhooz, WF ABFH 113/01: cor. du 14/08/1940. - CLADIC, Abhooz, WF ABFH 67 : Registre des chevaux 1939-1940 : Des 14 chevaux et 5 poneys attelés dans l'écurie à l'étage 211 m., seuls 4 chevaux et 4 poneys purent être remontés à la surface avant la montée des eaux. Les autres furent abandonnés et noyés au fond.

(5) CLADIC, Abhooz, WF ABFH 92, cor. du 07/10/1942.

(6) CLADIC, Hasard Cheratte, WF HC 125/02.

## Palefrenier et Conducteur de chevaux, deux professions de la mine



Figure 7 – Ecurie à -313 mètres au siège de Cheratte de la S.A. des charbonnages du Hasard. Photo José Chaîneux. Coll. Blegny-Mine, BM0000-0172-0004\_1960p\_@JI\_HazardCheratte-004\_300

Palefrenier et Conducteur de chevaux recevaient leurs instructions soit directement du Maître-charretier ou indirectement d'un des Surveillants chefs charretiers, auxquels ils faisaient rapport. Le palefrenier était le responsable des écuries et des soins quotidiens aux chevaux. Dans les écuries où chaque cheval avait son emplacement marqué à son nom, le palefrenier se chargeait du nettoyage, dont le remplacement régulier de la litière, de paille. Il nourrissait les chevaux en donnant à chacun sa ration. Dans le râtelier, du foin, et dans la mangeoire, un mélange d'avoine et d'aliment mélassé, mélange distribué en trois fois – matin, midi et soir – suivant un horaire dépendant de la pause de travail du cheval, 1/3 à 2 h du matin, 1/3 peu avant midi et 1/3 à la rentrée du travail. Le cheval buvait 4 seaux d'eau par jour, chaque distribution de nourriture étant accompagnée soit d'un demi-seau d'eau et d'un seau avant<sup>(1)</sup> et après le travail. Le palefrenier pansait les chevaux à leur retour du travail et grattait leurs soles<sup>2</sup>. Si nécessaire, il donnait des soins vétérinaires élémentaires dont la désinfection et l'application de goudron végétal sur la corne des sabots. Il tondait les chevaux à l'issue de la période d'essai puis tous

les ans. Il surveillait l'état des fers des chevaux<sup>(2)</sup>, usés ou perdus, et accompagnait le maréchal-ferrant lorsque celui-ci posait les fers dans l'écurie du fond. Il surveillait et entretenait le harnachement personnel de chaque cheval.

Le conducteur de chevaux, "li meneû di dj'va" en wallon liégeois, "l'méneu d'quévaux" disent les mineurs du Nord-Pas-de-Calais ou plus simplement "le charretier", était un métier que l'on apprenait par une formation de compagnonnage. Pour la facilité et l'efficacité du travail, l'homme et le cheval devaient former un couple où l'un comprenait l'autre. C'était pourquoi, en principe et idéalement, chaque conducteur avait son cheval et chaque cheval avait son conducteur. A son

---

2 Sole : partie inférieure du sabot en contact avec le sol.

arrivée en guise de bonjour, le conducteur caressait l'encolure de son cheval. Après quoi, si cela n'avait pas été fait par le palefrenier, le conducteur harnachait<sup>(3)</sup> le cheval et le conduisait au puits pour l'atteler à l'avant d'un convoi de berlines vides à conduire au pied d'une taille. Convoi que le conducteur avait préparé en enchainant les berlines les unes aux autres. Pour la conduite du cheval, le conducteur, porteur de sa lampe, marchait à côté de la tête du cheval en le tenant par la bride. Tant le cheval que le conducteur profitaient, pour se guider, de la lumière relativement faible de la lampe. Lorsque le couple cheval-conducteur travaillait ensemble et qu'il avait l'habitude d'un même trajet, le cheval obéissait aux ordres du conducteur sans être tenu par la bride, ce qui facilitait le travail du conducteur qui avait les mains libres et pouvait se déplacer, soit pour ouvrir une porte d'aérage, soit pour guider les berlines sur un aiguillage. A l'arrivée au pied de taille, le cheval détaché du convoi de berlines vides obéissait aux ordres de son conducteur, faisait demi-tour sur place et était conduit à l'avant d'un convoi de berlines pleines à conduire au puits après que le conducteur eut veillé à ce que leur nombre fut toujours inférieur aux capacités du cheval. Lors de ces trajets, le conducteur était toujours muni d'une bretelle pour remettre sur la voie ferrée les berlines déraillées, et d'un "sèra"<sup>(4)</sup> destiné à freiner l'allure du convoi dans les pentes et à empêcher les berlines de se décrocher.

Dans un poème, Gilda Valeriani relate les adieux d'un palefrenier et de son vieux cheval qui va remonter au jour "*T'es un cheval très courageux - On n'a jamais été en rade - Même quand c'était laborieux - J'ai l'meilleur des camarades*". Ce que ne dément pas le poète-mineur Henri Raimbaut - "*Pauvre cheval dans la misère - Pour le mineur tu es un frère*".

-

(1) L'eau était toujours donnée au moins ½ heure avant le travail.

(2) Les fers étaient plus souvent perdus qu'usés, à cause des rails, aiguillages et traverses des galeries.

(3) Tout comme l'ouvrier mineur était responsable de ses outils, le charretier était responsable et intervenait dans le prix de la réparation d'une pièce du harnachement brisée sans justification normale.

(4) "sèra" : une tige de fer à enfiler dans un des trous d'une roue de la dernière berline du convoi, de façon à immobiliser cette roue qui en frottant sur le rail freine le convoi.

## Bibliographie - Archives et livres consultés :

Charbonnages d'Abhooz et Bonne Foi Hareng, archives CLADIC, WF ABFH.

Charbonnages de la Grande Bacnure, archives CLADIC WF GB.

Charbonnages du Hasard à Cheratte, archives CLADIC WF HC.

Charbonnages du Hasard à Micheroux, archives CLADIC WF HM.

André AUQUIER, "*Le Borinage minier raconté - terre de feu, de souffrances, de combats*", éd. par l'auteur, 1989, 151 p.

Rodolphe CARTE, "*Les mineurs – Une journée au domaine de la houille*", éd. L'Eglantine à Bruxelles, 1929, 32 p.

José CHAINEUX, "*Vingt année comme maître-ouvrier ... charbonnage de Cheratte de 1954 à 1974*", éd. Blegny-Mine, 2001, 55 p.

Hector CLARA, "*Vos haras inconnus*", éd. Plein Chant à Bassac, 1985.

Diana COOPER-RICHET, "*Le peuple de la nuit. Mines et mineurs en France (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*", éd. Perrin à Paris, 2002, 441 p.

Ovide-Edouard COTON, "*Le cheval de mine de houille*", Edité par Imprimerie Tr.& A. Plouvier & C. Chartreux, 1926, 107 p.

André DE BRUYN, "*Anciennes houillères de la région liégeoise*", éd. Dricot à Liège, 1989, 208 p.

Jean DEFER, "*Mon histoire au Charbonnage de Blegny-Trembleur*", éd. Domaine touristique de Blegny, 2001, 128 p.

Emile HEUSY, "*Le cheval de mine*", éd. Ligue pour la défense et la protection du cheval de mine à Liège, 1940, 23 p.

Pierre HUBERMONT, "*Treize hommes dans la mine*", éd. Labor à Bruxelles, 1938, 125 p.

Albert JAUMAIN, "*L'animal et...nous ! – Conférence publique*", brochure, éd. 1946, 107 p.

Alexandre LAMBRIX, "*La Bataille du Charbon*", éd. par l'auteur, 1991, 345 p.

Ligue pour la défense et la protection du cheval de mine (L.D.P.C.M.), "*Le calvaire du cheval de mine*", éd. L.D.P.C.M. à Liège, 1952, 47 p.

Ligue pour la défense et la protection du cheval de mine (L.D.P.C.M.), "*Le cheval de mine – Conférence d'Emile Heusy*", éd. L.D.P.C.M. à Liège, 1ère édition, 1940, 23 p.

Ligue pour la défense et la protection du cheval de mine (L.D.P.C.M.), "*Les enterrés vivants*", éd. L.D.P.C.M. à Liège, 1955, 47 p.

Jean-Pierre LENSEN, "*Cheratte se souvient : son charbonnage, ses mineurs*", Livret n°16 de la Collection des Rendez-vous de l'Histoire, éd. par la Société Royale Archéo-Historique de Visé, 1997, 48 p.

Constant MALVA, "*Un mineur vous parle*", éd. La Concorde à Lausanne, 1949, 139 p.

B. MERENNE-SCHOUMAKER, "*A la découverte du charbonnage*", livret-guide, éd. Charb. de Blegny-Trembleur, 1982, 72 p.

Gustav MORCINEK, "*Le cheval dans la mine*", roman traduit du polonais, éd. Je Bouquine à Paris, 1985, 61 p.

Jules MOUSSERON Jules, "*A l'fosse – La mine et les Mineurs*", éd. Jean Dauby à Valenciennes, 1975, 238 p.

Sylvain POST, "*Les Chevaux de Mine retrouvés*", éd. du Lion Couronné à Les Mesneux, 2007, 200 p.

François RUTTENS, "*Rapport sur mon expérience de soins aux chevaux de mine*", 2021.

Jeanne VERCHEVAL-VERVOOT, "*Le Roton dernier charbonnage de Wallonie*", éd. Archives de Wallonie, 1985, 144 p.

Claude VIROT, "*Chevaux de mine – anges ou démons*", Collection «Mémoire de la mine et des mineurs», éd. Association La Mine et les Hommes à Blanzey, 2003, 62 p.

Emile ZOLA, "*Germinal*", éd. Garnier Flammarion, 1968, 502 p.

---

- Toute observation, concernant cette documentation, sera bienvenue et peut être faite à l'adresse de l'auteur.

- Cette documentation pouvant être l'objet d'ajoutes ou de corrections, en cas de reproduction, même partielle, demander à l'auteur la dernière version. Merci.

< [walthere.franssen@gmail.com](mailto:walthere.franssen@gmail.com) >, rue Villa des Roses, 4, Herstal 4040

< Mine-Chevaux-WF > version du 21/04/2023.

**Le contenu des textes de recherches publiés sur le site de Blegny-Mine relève de la seule responsabilité des auteurs et n'engage nullement l'asbl de gestion de Blegny-Mine.**