

Histoire et Archéologie spadoises.

1 Musée de la Ville d'Eaux
Villa royale Marie-Henriette

SPA.

BULLETIN TRIMESTRIEL



Mars 1980

A.S.B.L.

Musée de la Ville d'Eaux

Avenue Reine Astrid, 77

4880 SPA

MARS 1980

6me année

BULLETIN N° 21

S O M M A I R E

Les pratiques agro-pastorales anciennes de la région de Spa	Col. Pharm. L. PIRONET	3
La voirie ancienne de la région de Spa	M. RAMAEKERS	13
Autour de l'histoire du chemin de fer de Pepinster à Spa	C. MASSART	29
Reflets de la vie rurale	R. MANHEIMS	42
Du Spa français au hot tub californien	J. TOUSSAINT	46
Toujours à l'occasion de l'origine du nom de Spa	Col. Pharm. L. PIRONET	50
Notre visite à Heerlen. Informations complé- mentaires		52

Editeur responsable: Histoire et Archéologie Spadoises. A.S.B.L.

Secrétariat: M. et M.TH. RAMAEKERS, Préfayhai, 8 . Tél.: (087) 77.17.68 Spa

Rédaction : R. MANHEIMS, Avenue LéopoldII, 9. Tél.: (087) 77.13.06 Spa

Tirage: Le présent bulletin est tiré à 600 exemplaires.

Nos nouveaux membres

Mr Bastin	Martin	La Gleize	Mr Grosjean	Jean	Spa
Mme Bastin	Martin	La Gleize	Mr Heuze	Pierre-Paul	Verviers
Mr Boskin	Claude	Bonnelles	Mme Heuze	Pierre-Paul	Verviers
Mme Boskin	Claude	Bonnelles	Mr Kirch	Gaston	Spa
Mr Bourguet	Jean-Claude	Uccle	Mme Kirch	Gaston	Spa
Mme Bourguet	Jean-Claude	Uccle	Mme Lacroix	Jacques	Spa
Mr Decerf	Jean	Spa	Mr Leloup	Christian	Ocquier
Mme Decerf	Jean	Spa	Mme Leloup	Christian	Ocquier
Mr Deprez	Guy	St Germain-en-Laye	Mr Lemaire	Jean	Spa
Mme Deprez	Guy	St Germain-en-Laye	Mr Montagna	Tino	Verviers
Mr de Walque	Christian	Waterloo	Mme Montagna	Tino	Verviers
Mme de Walque	Cristian	Waterloo	Mr Schnitz	G.	Stembert
Mr Gillet	René	Spa	Crédit Communal de Belgique		Bruxelles
Mr Govaerts	Jacques	Wegnez			

Liste arrêtée à la date du 1er février 1980 avec le 728me membre inscrit. Compte tenu des trop nombreux décès au fil des ans et des défections -20 en deux ans- nous avons à cette date 650 membres en règle de cotisation!

Remerciements

Une fois de plus merci à Mademoiselle Anne-Marie DEVOGEL qui a assuré gracieusement et avec la qualité que nos lecteurs jugeront la dactylographie de 50 de nos 53 pages du présent bulletin.

COTISATIONS POUR 1980

Les membres demeurant hors du centre même de Spa et ailleurs trouveront un bulletin de versement/virement annexé à notre périodique. Ils sont invités à le remplir dès que possible. Ceux qui habitent au centre de Spa recevront, sous peu, la visite d'un de nos délégués chargés de l'encaissement.

Malgré l'augmentation constante du prix de revient, les cotisations sont maintenues au niveau de 1979: individuelle 200 francs
familiale 300 francs

(voir la suite à la 53 me et dernière page)

du berger (bierdgi) pour les moutons, du porcher pour les porcs et du herdier (hierdi) pour les bêtes à cornes. Les bestiaux étaient conduits aux communaux, du premier printemps jusqu'à l'arrivée des grands froids et du matin au soir.

Le chemin de la Herde, toponyme local, rappelle ces vieilles coutumes pastorales.

A midi, bêtes et gens faisaient la sieste pendant deux heures sous un bouquet d'arbres en des lieux encore appelés "prandelaye" (en wallon : prandji : faire la sieste).

Puis, après un calme après-midi, le troupeau était ramené au bourg où le berger sonnait de la trompe, chacun venait alors trier ses bêtes grâce à un marquage et celles-ci se précipitaient dans leur étable.

A Spa, L. Lezaack note en 1837 : 800 bêtes à laine, 700 vaches et génisses, 200 chevaux, 120 boeufs, 25 chèvres, 150 porcs et 150 ruches dont les abeilles butinaient les bruyères. Les chèvres étaient peu nombreuses et furent même interdites en 1755 dans la Principauté "parce qu'elles font des morsures venimeuses au bois, arbres, haies, etc...".

Le droit de vaine pâture autorisait les habitants à faire paître les bestiaux sur les terrains non clos après la récolte.

Le droit de parcours permettait aux habitants d'une commune d'exercer la vaine pâture sur le territoire d'une commune voisine. La vaine pâture s'exerçait dans les landes et les bois, elle était préjudiciable à l'agriculture et à la régénération des forêts. Par la suite, vint la tendance des habitants à faire paître séparément leurs bestiaux sur leur propre terrain, ce qui sapa les vieilles coutumes communales.

L'agriculture :

Il existait autour du bourg de Spa des terres à champs (il est à noter que certains spadois disent encore "dans les champs" pour "dans les prairies") soumises à un engraissement régulier et à une culture annuelle et des terres à sart (ou essarts) plus éloignées et cultivées périodiquement après brûlis.

Les assolements étaient les suivants : 1ère année : seigle sur fumure, la 2ème et 3ème : de l'avoine, la quatrième : des pommes de terre (introduites au début du 18e siècle), suivait une jachère de 6 à 8 ans se couvrant d'une végétation spontanée pâturée et fauchée. Le fumier était constitué de litière de bétail, de genêts, bruyères, mousses et plantes de la lande. Les boues des chemins étaient fort recherchées car l'engrais signifiait une bonne récolte, base de richesse.

Sous l'ancien régime, les paysans cultivaient le seigle pour le pain, l'épautre, faiblement, pour les galettes, l'avoine pour le gruau, les crêpes (vôtes) et les gaufres (waffles). Après la récolte, on autorisait le qlanaqe.

Jusqu'à la révolution, les décimateurs prélevaient la part du Seigneur : la dîme. D'après un témoignage recueilli par le notaire Lezaack de Spa, on plante des pommes de terre (appelées poires de terre; flamand : grondpeer; wallon : cromptîres) en 1709 au ban de Roanne.

Les pommes de terre constituèrent bientôt la base de la nourriture avec le lard, le pain de seigle, l'omelette d'avoine et les légumes (choux, carottes, poireaux, fèves, etc...) On cultivait aussi le sarrasin (flamand : boekweit) pour les crêpes (wallon : bouquettes).

Il est certain que des aliments et des boissons beaucoup plus riches et beaucoup plus recherchés étaient importés à Spa pour les besoins des auberges et des hôtels recevant les étrangers buveurs d'eau.

On cultivait également du lin et du chanvre (chenevière) dans la région. Les Bollandistes relatent dans les "Acta Sanctorum" que, lors de la translation des reliques de Saint Quirin opérée en l'an 876, une femme offrit une toile de lin aux frères porteurs à Champagne (Waismes).

Les légumes étaient cultivés dans de véritables champs et formaient une part importante de l'alimentation. Chaque habitation avait son courtil ou "cotedge".

La phytothérapie ancestrale :

Les plantes médicinales étaient grandement honorées et utilisées. Citons l'Abbé Bastin dans : "Les plantes dans le parler et les coutumes de la Wallonie Malmédienne".

Dans les jardins : l'armoise absinthe (wallon : fwert) : tonique et stimulant des voies digestives; l'armoise vulgaire : emménagogue; la camomille : stomachique et émétique; la guimauve : anti-inflammatoire et pectorale, la racine est donnée aux enfants qui la mâchonnent afin d'aider à l'évolution des dents; la menthe poivrée et la menthe ronde : stimulant, stomachique, anti-spasmodique; le bouillon blanc : pectoral; la bourrache : béchique et diurétique; la scille maritime : tonicardiaque, diurétique, expectorant; l'hysopo : stimulant, vulnéraire, béchique; l'euphorbe épurge : purgatif drastique, éloigne les mulots; la rhubarbe : vivrière et purgative; la rue : emménagogue; la sauge : excitant et tonique; la valériane : anti-spasmodique; l'angélique des jardins : excitant, stomachique....

Dans les campagnes et les bois : les plantes sauvages :

L'arnica : vulnéraire; la bourse à pasteur : anti-hémorragique; la chélideine : contre les verrues; l'épervière piloselle : contre les maux d'yeux; la fumeterre : purgatif; la grande consoude : consolide les fractures; le géranium herbe à robert : contre les pierres au foie; le lierre terrestre : pectoral; la mauve : pectoral; le millepertuis : vulnéraire; le pas d'âne ou tussilage : pectoral; la patience ou parelle : dépuratif; la pervenche : anti-migraine; le plantain majeur : contre-poison; la potentille tormentille : amer; la reine des prés : anti-inflammatoire et diurétique; le sceau de Salomon : onguent pour panaris; le séneçon : emménagogue et calmant; la tanaisie : vermifuge; le thym et le serpolet : condiment et aromatique; la verge d'or : rétention d'urine; la verveine : stomachique; la violette : éruptions de la peau...

Dans le jardin d'agrément : les plantes ornementales :

L'aconit napel, le lys blanc, le coeur-de-Marie (diélytre remarquable), la pivoine, le pois de senteur, la capucine, la giroflée (muret), l'oeillet des fleuristes, le phlox, la primevère auricule ou oreille d'ours,



Croix d'embanement face à la ferme du Vieux pré. Le christ en bois, très ancien témoignage d'art populaire naïf a été malheureusement remplacé récemment par un exemplaire de série.



La ferme Jamar (démolie) à Frainfaz - date : 10 août 1904.



Coffret à broder en bois de Spa - Epoque Louis XVI - Sur le couvercle, deux pâtres, pieds nus et vêtus de peaux de moutons, passent à la fontaine de Géronstère avec leurs ouailles (coll. L. Pironet, photo Ramackers).



Le dernier cheval de trait de Spa : l'attelage de M. Blaise - 1974.

le souci, le tournesol, l'iris germanique, la grande marguerite, la jacinthe, la lunaire, ou monnaie du pape, le lupin, la dauphinelle, la nigelle de Damas, le muflier ou queue de lion...

L'évolution de la vie agricole au 19e et 20e siècles a été marquée par l'abandon des pratiques agro-pastorales communautaires et extensives, au profit de l'élevage et de l'agriculture individuelle intensive, grâce au machinisme, aux engrais artificiels et aux pesticides.

Dès le début du 20e siècle, se marque l'abandon des cultures au profit des prairies artificielles, de fauche et de pâture et de la sylviculture comprise surtout dans la production de bois de résineux.

Agriculture extensive et pâturage en Fagne.

L'étude de la nature des grains de pollen conservés grâce à l'acidité des tourbières fagnardes a révélé l'existence de céréales vers l'an - 2500 (période atlantique) correspondant aux premiers défrichements néolithiques.

Après disparition pendant le sub-boréal (moins 1400 à moins 800) les cultures de céréales reviennent vers - 500 (âge du fer - invasions celtiques) et vers - 100 (arrivée des anciens belges).

Durant le paléolithique, il existait des troupeaux de bisons dans nos régions. Vers l'an - 6000, l'auroch fut domestiqué et devint le longorn, ancêtre du bœuf; la présence de l'auroch fut signalée jusqu'en l'an 900.

On peut se demander si le territoire fagnard, hors des tourbières, n'a pas été créé par l'homme et l'incendie pour s'assurer, tout d'abord, des territoires de chasse (bisons, aurochs, sangliers, cervidés) puis ensuite des lieux de pâture pour les animaux domestiques (bovins et ovins).

Au Moyen-Age, entre 800 et 1400, on assiste à un déboisement progressif créateur de landes, par la fondation de la plupart des villages périphériques du haut plateau. Les fagnes spadoises actuelles sont les lambeaux subsistants d'une grande surface de landes jadis domaine de chasse du Seigneur (Foresta). Les manants du Marquisat de Franchimont, dont Spa

faisait partie, en avaient la jouissance pour certaines pratiques économiques très importantes pour leur subsistance. Ces fagnes furent seigneuriales sous l'ancien régime.

Au nord de ces fagnes se trouvait la forêt épiscopale (silva) dont l'accès était beaucoup plus réglementé. La limite de ces deux territoires est encore bien visible sur le terrain, représentée par un fossé avec ados et cépée de hêtres entre la fagne James, la défunte fagne Mathy et la forêt de Plain-Fays-les-Aunais.

Cette bordure est appelée "la lisière" par les habitants de Creppe.

Si nous examinons la carte de Ferraris de la fin du 18^e siècle, et même la première carte de l'Institut Cartographique Militaire levée vers 1860, nous voyons que des espaces immenses au sud de Spa étaient occupés par des bruyères et des landes; ils recélaient des tourbières de pentes et surtout des landes sèches à bruyères, genêts, myrtilles, ou fougères ainsi que des prairies tourbeuses vouées au pâturage des troupeaux.

Que reste-t-il aujourd'hui après 3/4 de siècle de politique de drainage et d'enrésinement ? : la fagne de Malchamps-Berinsenne : 300 ha, la fagne James : 40 ha. et la fagnette de Pansire : 8 ha. Il faut noter que les fagnes du Mousseux (21 ha), Jehin (8 ha) et Mathy (22 ha) ont été plantées, il y a quelques années.

Dans les fagnes spadoises existaient des appropriations privées, parcelles concédées à des manants, moyennant une redevance à payer au Seigneur (ex : la fagne Henri Mathy). Dans la fagne Malchamps, on relève des îlots privés, en lieux dits "Berinsenne", "pré Gilles", "pré Guyemme"; de même dans la fagne James, des parcelles furent concédées à des particuliers au 16^e et 17^e siècles.

Ainsi trouvons-nous dans les archives de l'Etat à Liège, diverses mentions dont voici une à titre d'exemple :

"acte du 3 octobre 1578 : Noël, fils de Johan Hansoulle de Creppe, cède à Johan Hurllet de Creppe, agissant pour son frère Remacle : tout telle part et portion qu'il avoit dedans les fagnes Gammes joindant de tout costées à forest du Seigneur! Ce bien est grevé d'un cens au profit des héritiers du receveur de Franchimont. (Archives Etat Lg.Spa.oeuvres-1514-1579-reg.3, cahier de 1578-fo21).

L'existence de ces landes était indispensable à l'économie agro-pastorale de nos régions, la fagne était un immense pâturage pour les moutons et les bêtes à cornes. En 1835, il y avait 2000 moutons dans les fagnes spadoises. Une bergerie était installée dans la fagne de Malchamps, elle fut détruite lors de l'aménagement du tir. Le pharmacien Leboutte se souvenait du dernier berger : le vieux Lambrette qui estivait avec 3 à 400 moutons.

Le fauchage et stiernage des landes sèches pour la litière fournissaient un engrais très recherché.

La culture périodique du seigle (regon, a donné : Raixhons) et de l'avoine après écobuage (essartage à feu couvert) se pratiquait de la manière suivante : au moyen de l'écobue ou d'une houe, on enlevait les herbes et leurs racines et le gazon par plaques, on les laissait sécher au soleil et au mois d'août, on les rassemblait en fortes mottes nommées fourneaux auxquelles on boutait le feu. La surface du terrain était billonnée, c'est-à-dire formée en ados séparé par des raies et puisensemencées par du seigle; l'année suivante, le sol était livré à lui-même jusqu'à ce que la végétation se soit reconstituée (jachère de 6 à 30 ans). Les landes sèches de Malchamps et James ainsi que les sous-bois de pessières portent encore la trace de billons d'essartage, c'est-à-dire de sillons qui gravent son sol. Les cendres ou "arsins" étaient l'engrais qui permettait une maigre récolte (confer : le toponyme des "Arsins" du sud de la route des fontaines.).

Suivant A. Body, un incendie ayant éclaté dans les fagnes spadoises, les habitants de Spa se précipitèrent pour semer du regon (seigle) dans les cendres et la terre mélangées.

Exploitation de la tourbe comme combustible :

D'après l'Abbé Bastin, il semble que l'exploitation industrielle de la tourbe ait commencé à la fin du 16e siècle, le mode d'exploitation ayant été importé de la Campine.

D'après G. Van Beneden, les mardelles de Malchamps ont été crevées au 19e siècle par les spadois pour en prélever la tourbe.

Comme le soulignent A. Froment et F. Robert :

".. les dernières landes qui subsistent devraient être sauvegardées pour les raisons suivantes :

- les landes constituent des paysages-reliques, témoins de l'époque de notre agriculture extensive. Elles revêtent ainsi un intérêt historique et didactique important et devraient être protégées au même titre que des trésors archéologiques, artistiques ou historiques.
- les landes forment des biotopes particuliers où se sont sélectionnés, sous l'action de l'homme et de son bétail, et en fonction des facteurs du milieu, des groupes de plantes et d'animaux constituant des biocénoses devenues rares et d'un grand intérêt scientifique."

Les droits d'usage en forêt :

En dehors du droit de chasse gardé jalousement par le seigneur, les habitants de notre région possédaient divers droits d'usage dans les bois du ban de Spa, à savoir :

L'affouage : bois de chauffage, le mort-bois, bruyères, fougères, feuilles pour l'engrais.

Le maisonage : bois pour bâtir, enclore les propriétés, pour faire des instruments agricoles.

Le pacage : ou droit de pâturage.

La glandée : mettre les porcs dans les bois, de la St. Remy à la St. Thomas, pour s'y nourrir de glands et de faines (redevance à payer au Seigneur).

L'ossartage : mettre en culture le terrain d'une coupe de bois pour en tirer une récolte de seigle ou d'avoine.

Le charbonnage : fabrication de charbon de bois pour l'industrie du fer établie le long des cours d'eau, notamment au ban de Theux (usage réglementé par un mandement de 1519 du Prince Evêque Erard de la Marck); l'Abbé Bastin a relevé dans les archives Orange-Nassau qu'Albert de Sclessin en 1615, maître de forges à Spa et Henri Leloup, négociant, en 1617, ont charbonné dans la forêt de Küchelscheid. La présence d'aires de faudes (terrasses circulaires) dans nos forêts témoigne de cette pratique disparue.

Tous ces usages utilisés en excès aboutirent à la dégradation des forêts primitives et les Princes Evêques réagirent en les embannant (mise en "défens"). Ainsi fit Ernest de Bavière en 1603 en plantant des séries de



Billons d'essartage en fagne de Malchamps, révélés par l'incinération de la strate végétale de l'incendie de 1971. (photo F. Bourotte)



Borne FDP (FORÊT DU PRINCE) aux environs de Spa ; elle protégeait le domaine forestier épiscopal. (photo Ramackers)



La « lisière » limite sous l'ancien régime, formée d'un fossé avec ados planté de cépées de hêtres centenaires. Située entre la forêt de PLAIN-FAYS-LES-AUNAIS et la défunte fagne MATHY, malencontreusement enrésinée par les E. et F. ; elle séparait la forêt (SILVA) du domaine seigneurial de chasse (FORESTA).



Le point de vue de la promenade de la Grande Duchesse, identifiée par G.E. JACOB comme étant une ancienne aire de charbonnage.

croix autour de périmètres boisés. Certaines ou leurs remplaçantes existent toujours actuellement. (Voir G. Barzin, sac au dos avec Erard de la Marck). A la fin du 18^e siècle, l'Administration devenant plus puissante, de nombreuses bornes FDP (forêts du Prince) furent plantées dans notre région et peuvent être encore découvertes lors de promenades.

Sous l'ancien régime, les environs de Spa étaient constitués de croupes dénudées, soumises aux feux de l'écobuage ou aux incendies allumés par les pâtres qui voulaient faire reverdir les pâturages; ainsi de Poelnitz, vers 1730, disait que les montagnes de Spa fumaient comme le mont Vésuve. Au 19^e siècle, l'Administration des Eaux et Forêts réalisa la régénération des forêts et constitua le remarquable écrin boisé de feuillus (hêtres et chênes) et de pins sylvestres qui fit la renommée de la ville d'eaux.

Malheureusement, à partir du dernier quart du 19^e siècle, la monoculture d'épicéas (picea abies) se généralisa dans les fagnes et bois feuillus avec des résultats actuellement dommageables pour notre économie reposant sur le tourisme lié aux beaux paysages et les associations végétales variées, sur la balnéothérapie et la vente d'eau minérale.

Conclusions :

Dans la lande fagnarde, sous la futaie de fayards ou dans les chemins creux bordés de haies vives, partout s'inscrit l'oeuvre de nos ancêtres qui, par leurs activités agro-pastorales ont façonné le paysage actuel.

Nous sommes comptables de ce patrimoine vis-à-vis de nos enfants. Il nous appartient de le protéger.

L. PIRONET.

Bibliographie.

Barzin G. : Sac au dos avec Erard de la Marck.

Bastin, Abbé : les plantes dans le parler et les coutumes de la Wallonie malmédienne (1939)

Collard R. et Bronowski V: Guide du plateau des Hautes Fagnes -A.F.1978

Fontaine S : Histoire et histoires de La Gleize, ancien ban de Roanne-Chauveheid, Stavelot, 1972.

Froment A. et Nef L. : Méthode d'évaluation écologique des zones vertes
comme base pour la gestion de l'environnement et la
conservation de la nature. Bul. : Les naturalistes
belges, T. 57, 1976. N°1 p. 2-26.

Froment A. : Evolution récente du couvert végétal des hautes fagnes de
la Baraque Michel (1912-1972). Bul. : Les naturalistes belges,
T. 53, 1972, n° 2.

- L'ancienne économie rurale de l'Ardenne et son incidence
sur la végétation des hautes fagnes. Bul. : société géogra-
phique de Liège, n° 4, 4ème année, déc. 1963.

- Le problème de la gestion scientifique de la Réserve Doma-
niale des Hautes Fagnes -- revue : Hautes Fagnes 1969, n° 1,
p. 3 à 21.

- L'intérêt botanique de la fagne de Malchamps-Berinsenne; Spa.
Bul. : les naturalistes belges, T.48 - 2, 1967.

Froment A. et Robert F. : Plan de gestion de la fagne James à Spa, Bul. :
Les naturalistes belges T. 51-8, 1970.

Remacle L. : Le parler de la Gleize. Liège. Vaillant-Carmanne, 1937

Schumacker R. et Noirfalize A. : Les hautes fagnes; A.S.B.L. Parc Naturel
Hautes Fagnes - Eifel - Stavelot, 1976.

Les naturalistes spadois : Pour la préservation du dernier carré des
Fagnes spadoises : La Fagne de Malchamps-Berins-
enne. Rapport sans date.

===""===""===""===""

LA VOIRIE ANCIENNE DE LA RÉGION DE SPA.

oo

L'étude que j'ai le plaisir de vous soumettre s'étend sur la région ayant Spa pour centre, exactement sur 218 km² avec, comme limites, au Nord une ligne passant par Juslenville à Polleur, à l'Ouest Haut-Regard Bannaway sur la route de Louveigné, à l'Est une ligne Hockai-Ster et au Sud du plateau de Bronromme inclus à Francorchamps.

Il ne s'agit pas, à proprement parler, d'une étude historique même si, quand les références ne font pas défaut, il y est fait mention de données historiques, économiques et de dates, mais bien d'un travail topographique, cartographique et odographique appuyé sur de très nombreuses recherches sur le terrain.

L'étude comprend trois grands chapitres :

- . La grande voirie avant la fin de l'ancien régime.
- . Les chemins vicinaux au cours des siècles.
- . Les voies de communication du XIXe siècle.

Pratiquement, il n'existe aucune carte ancienne digne de ce nom avant 1770. La carte de Ferraris qui, avec d'autres moins anciennes dont la nomenclature et les caractéristiques principales seront reprises aux "sources cartographiques", ont servi de base au travail. J'ai voulu retrouver les chaussées, les grands chemins et chemins vicinaux décrits aux cartes anciennes et les faire "coller" aux réalités actuelles, c'est-à-dire ce qu'on retrouve encore à cette heure, sur place et sur les cartes militaires modernes, plus spécialement les cartes de l'Institut géographique national dans leur dernière révision de 1972.

J'ai trouvé utile d'agrémenter le texte de cartes. La première, aux 1/25.000e, concerne l'ensemble de l'étude; le lecteur la trouvera jointe en fin du bulletin de mars. Les autres cartes se rapportent plus spécialement aux chemins vicinaux du deuxième chapitre; elles sont dessinées à

plus petite échelle, le 1/10.000e, plus spécialement pour tel secteur de l'ensemble.

Pour la compréhension de ces cartes, il faut convenir de trois règles :

1. Les traits pleins reprennent toute la voirie existante encore en 1972. Les pointillés mentionnent les chemins disparus au cours des temps.
2. Les dates, telle 1770, ne signifient pas qu'un chemin a été créé cette année-là, mais bien que le chemin est indiqué à la carte de telle époque. "A partir de..." ou "Depuis 1860" veut dire que la chaussée ou le chemin a été réalisé en 1860.
3. L'absence de toute datation signifie tout simplement que le tracé inscrit est d'au plus tard 1770, soit la date de la carte de Ferraris, première base du présent travail.

* * *

CHAPITRE PREMIER :

LA GRANDE VOIRIE AVANT LA FIN DE L'ANCIEN REGIME.

On ne trouvera pas la convergence de grands axes routiers anciens reliant Spa comme il s'en trouve ailleurs, à Malmédy par exemple. Spa était une petite bourgade fort peu connue avant le XVIIe siècle et qui ne devint le siège d'une paroisse qu'en 1673.

Des chemins anciens, par contre, traversaient la contrée et c'est à la nomenclature de ceux-ci que nous allons nous attacher ainsi qu'à leur tracé exact ou probable.

Le chapitre premier reprend tous les itinéraires antérieurs à la fin de l'Ancien Régime, dans l'ordre de leur ancienneté possible.

1. Le grand chemin de Limbourg à Stavelot et Luxembourg.
2. La voie très ancienne de Tongres à Trèves via Malmédy.
3. La Vêcquée.
4. Le grand chemin de Liège à Stavelot.
5. Le vieux chemin de Spa à Liège.
6. Le chemin des Botteresses.
7. Le grand chemin de Spa à Verviers et Aix-la-Chapelle.
8. Le chemin de Spa à Stavelot.
9. La voie du Fer de Polleur à Kalterherberg.
10. La chaussée de Liège à Spa
11. La chaussée de Theux à Verviers.
12. La chaussée de Spa à Malmédy.

*

Le grand chemin Limbourg, Stavelot, Luxembourg.

Chose curieuse, la plus ancienne voie de communication est peut-être celle qui, de nos jours, et dans la région spadoise, peut encore être suivie sur une bonne partie de son tracé. Ce grand chemin part de Limbourg, passe par Champs de Foyir, Surister, traverse la Hoëgne à gué à Royompré, Tiège et franchit le Wayai, également à gué, au pont dit de Stavelot, actuellement gué encore utilisé et doublé par une passerelle pour piétons. Il poursuit l'ancien passage à niveau de la Baraque Lemoine, le chène à la Balance après avoir traversé le pré Saint-Jean, annexe de la piste de l'aérodrome de la Sauvenière, par une piste piétonne toujours libre d'accès. Il rejoint l'actuelle route de Spa à Malmédy juste au restaurant de Malchamps, poursuit jusqu'à la Grande Vecquée, large de Malchamps, pour plonger sur Neuville dans la vallée du Roannay et rejoindre à un coude la vieille route de Francorchamps à Stavelot qu'il suit selon son tracé actuel pour atteindre la cité abbatiale par la Haute levée. A Stavelot, il traverse l'Amblève soit à gué, soit par un pont aux environs immédiats de l'abbaye. Il se dirige sur Luxembourg par Beho et Diekirch.

De son passage dans la région reprise à la carte générale, seuls les tronçons de la propriété Soyeuru à la Vecquée et de la Vecquée au pont sur le Roannay ont disparu mais avec des traces encore visibles. Il ne faut pas confondre l'ancien grand chemin qui part sur Neuville avec celui ayant aussi pour destination cette localité mais de construction moins ancienne.

Jean de Walque écrit (1) que le grand chemin de Limbourg à Luxembourg s'appelait "chemin de Trecht" dans la région spadoise, "grand chemin de Luxembourg" entre Stavelot et Poteau, "Stabloterstrasse", (encore utilisé localement en 1950) au Nord de Diekirch. Il le dit certainement antérieur.

Par ailleurs, le même auteur développe (2) une théorie relative à l'influence de ce grand chemin sur la fondation de Stavelot qu'il compare à une influence similaire de l'antique voie de Tongres à Trèves sur la formation de Malmedy :

"Stavelot et Malmedy se trouvent à cet égard en position curieusement symétrique. L'une et l'autre se situent sur la plus importante voie ancienne Ouest-Est à cette latitude. Cette voie certes antérieure vient de Marche et au-delà, poursuivant par Erezée, Vaux-Chavanne, Bra, Bodeux, Stavelot, Malmédy, Gueuzaine, Bullange, Losheimergraben, etc.. En outre, l'une et l'autre localités sont situées au creux d'une vallée au moins partiellement axée Est-Ouest, et ce, en un point confluentsiel. Les confluents sont toujours les points de franchissement des cours d'eau par les voies perpendiculaires à leurs cours. Si la voie est importante ou si elle en croise d'autres vers le fond, ces points confluentsiels déterminent presque toujours la naissance d'une agglomération.

(1) Jean de WALQUE : "Les limites mérovingiennes de l'abbaye de Stavelot-Malmédy" in "Folklore Stavelot-Malmédy Saint-Vith", tome XXXII, 1968, p.8, ch.III en note 2.

(2) Jean de WALQUE : op.cit., tome XXXI, 1967; pp.9 et suivantes.

"C'est ainsi que les boungs de Stavelot et de Malmédy virent le jour. A Stavelot confluent Amblève-Challes, la voie Est-Ouest était coupée Nord-Sud par le futur "grand chemin de Luxembourg" venant par Limbourg de N. et N.-E., et poursuivant Sud vers le point tri-faîtier de Beho.

A Malmédy, confluent Warche-Warchenne, le carrefour est formé par une importante voie qui descend de Nord-Ouest. C'est l'antique voie de Tongres qui a franchi la Vesdre à Ensival, a atteint Malmédy par Polleur et Baronheid et poursuit en direction principale de Trèves par Saint-Vith et Prüm."

Monsieur de Walque assure que ce chemin est historiquement anté-romain. Dans son étude, il ne l'a pas prouvé mais ce travail n'a pas été terminé car son auteur a été emporté par la mort.

Nous invitons les locteurs amoureux de la nature et de l'histoire à emprunter pédestrement le "grand chemin" au départ de Tiège pour remonter à Malchamps et, peut-être, à poursuivre jusqu'à la vieille route de Francorchamps à Stavelot. Ils y prendront un bol d'air pur dans un site de toute beauté propre aux environs de Spa. Ils y seront seuls avec eux-mêmes, rêvant aux temps anciens sur les traces de leurs lointains ancêtres ou des rouliers de jadis. Au pré Saint-Jean, ils y verront peut-être décoller un avion, mais c'est moins dangereux que de traverser l'avenue Reine Astrid à la hauteur du Musée... et c'est plus sain !

*

L'ancien chemin de grande communication Tongres, Polleur, Malmédy, Trèves.

Une voie de communication très ancienne traversait la région envisagée dans cette étude. Son itinéraire : Tongres, Jupille, Ensival, Polleur, Sart, Cockaifagne, Baronheid, Malmédy, Trèves.

Pour n'envisager que notre secteur, on peut dire que cette voie franchissait la Vesdre à Ensival, atteignait la Hoëgne qu'elle devait traverser à l'emplacement du vieux pont de Polleur, mais probablement à Gué. Elle

devait suivre l'itinéraire que je viens de décrire ci-dessus et il n'est pas impehsable qu'elle ait suivi le tracé correspondant à l'ancienne voie reliant les localités prénommées avant la construction, au XIXe siècle, de la route de Verviers à Francorchamps. J'invite le lecteur à consulter la carte générale et les cartes particulières qui suivront.

A partir de Baronheid, l'itinéraire est plus douteux, soit par Ster et la ferme de Harse, soit par Francorchamps et Bernister. Un point est certain, la voie ancienne transitait par Malmédy (1) et avait pour destination Trêves.

Pour Jean de Walque, ce chemin faisait partie de la voirie médiévale existant déjà à l'époque mérovingienne. Cet auteur a aussi tracé un schéma de cette voirie et mentionne son existence au VIIe siècle (2).

*

La Vêcquée.

S'il est un vieux chemin traversant la région spadoise qui a fait parler de lui, c'est bien la Vêcquée.

Si tous les auteurs ayant étudié et reconnu le tracé de ce vieux chemin sont tous à peu près d'accord sur une très grande distance de son parcours, ils ne le sont pas tous sur son lieu de départ et encore moins sur son ou ses aboutissements. Ils ne sont même pas d'accord sur son âge ni même sur son nom.

(1) Jean de WALQUE : "Les limites mérovingiennes de l'Abbaye de Stavelot-malmédy" in "Folklore Malmédy-Stavelot Saint-Vith", tome XXXI, 1967, pp. 38 et 39.

(2) Jean de WALQUE : op.cit., tome XXXII, 1968, p.89.



La croix Wathy, à Bronromme, sur la Vêquée et le grand chemin de Liège à Stavelot.



Le poteau d'Andrimont, près de Bérinzenne, au croisement du vieux chemin de Spa à Stavelot (de gauche à droite) et la Vêquée.



« Blanchette » et son patron sur le grand chemin de Limbourg, Stavelot et Luxembourg (derrière l'aérodrome).



Le pont de Polleur sur la Hoëgne.

Je n'entrerai pas dans tous les détails faisant l'objet des controverses non éteintes à cette heure pour nous limiter à un parcours quasi certain sur le terrain. Je renverrai ceux qui voudraient tout savoir sur la question aux textes parus depuis une bonne trentaine d'années et, particulièrement à trois d'entre eux, les plus sages.

Quel est son parcours ? Il est pratiquement certain que la Vêcquée prend son départ à Banneux et, plus exactement, à Banneux, l'ancienne fagne des douze hommes. Il est probable que de Banneux, la Vêcquée descendait soit à Fraipont, soit à Andoumont pour se diriger vers Liège ou Tongres. Mais repartons de Banneux d'où il est certain que le vieux chemin passait par la fagne Saint-Remacle qui fut, jusqu'en 1768, un territoire indivis entre l'abbé de Stavelot et le prince évêque de Liège. Mais notre chemin est antérieur à ce litige. Il atteignait Haut-Regard où il faisait un léger coude vers le Sud-Est, passait par Haut-Marais, Vert Buisson pour atteindre Bronromme à la croix Wathy. Entre Haut-Regard et cette croix, il formait la limite Est à la Porallée, zone de terrain qui, au cours des siècles appartient au duché de Luxembourg, par la seigneurie d'Aywaille.

A la croix Wathy, croix historique entre le marquisat de Franchimont, territoire de l'évêque de Liège, la principauté de Stavelot et le duché de Luxembourg, notre chemin passait par le gué de Bronromme sur l'Eau Rouge de Winamplanche pour reprendre une marche Nord-Est à peu près à hauteur du signal géodésique de La Gleize, dit de Stoumont, établi en 1826, sous le régime hollandais comme point de triangulation de premier ordre et qui a servi et sert encore à l'établissement des cartes militaires modernes.

La vêcquée nous conduit alors sur un itinéraire mieux connu, par la croix Jacques de Berinzenne, le poteau de Cour, le Rosier, la Croix d'Andrimont et la croix Maurice Pottier, traverse Malchamps, continue alors sur Baronheid où un nouveau coude lui fait éviter les terrains fangeux du Morfat. Elle reprend son gisement pour atteindre le Poteau de Hockai.

C'est à partir de ce Poteau de Hockai que les avis divergent. Je tenterai de résumer les thèses en présence.

Pour N.A1. Fauchamps, (1) la Vêcquée traverse Hockai où elle est coupée par la tranchée de l'ancienne voie de chemin de fer de Spa à Trois-Ponts vers Longfaye et Lonleu. A Lonleu, la Vêcquée se divise en huit itinéraires différents et celui qui atteint la Via à l'Est, au kilomètre 3 de l'actuelle chaussée de Mont-Rigi à Robertville est la Vêcquée. Il la nomme Transverisca. Ce tracé est identique ou à peu près à la voie de fer qui, venant de Polléur, rejoignait la Vêcquée au Poteau de Hockai pour se rendre à Kalterherberg, en Allemagne.

Pour Jean de Walque (2), une règle odographique veut qu'il n'y a jamais eu d'exemple de chemin ancien qui arrive en T au contact d'un autre sans se prolonger au-delà de la jonction. En tel cas, le chemin se divise à plus ou moins grande distance en deux branches qui atteignent, chacune de leur côté, la voie frontale :

"C'est la cas de la Vêcquée dont les deux branches se séparent au Poteau de Hockai. La branche Sud, la branche odographiquement rationnelle est celle qui est attestée par l'histoire, allait au Lonleu et vers l'Est arrivait au contact de l'ancienne voie romaine en l'un ou l'autre point de l'épaulément au Sud de Botrange.

La branche Nord franchissait la Hoëgne, prenait l'actuelle Vêcquée, et vers la borne 149 prenait vers l'arbre de Rondfahay et par des traces attestées, jusqu'à la limite actuelle de Sart, se dirigeait vers N.-E., contournant par Ouest la Grande Fagne et allant probablement joindre le chemin de Jalhey à Montjoie et atteindre ainsi Raussart et le grand chemin".

(1) N. A1. FAUCHAMPS : "Excursions historiques en fagne" vers 1949, L. Casson, p.22 Verviers et notes manuscrites dont j'ai omis de noter la référence in illo tempore.

(2) Jean de WALQUE : "Les limites mérovingiennes de l'abbaye de Stavelot-Malmedy" in "Folklore Stavelot Malmédy Saint-Vith", tome XXXI, 1967, p.39.
Jean de WALQUE : op.cit, tome XXXII, 1968, pp.90 et 91.

Robert Christophe, qui la dénomme Via Mansuerisca, est opposé et dit (3) :
"... à 1 km environ au-delà de Bronromme, bifurquant vers le Nord-Est au niveau de la pyramide de Stoumont, à la cote 560, pour aller rejoindre la Baraque Michel et le "Sico Campo", par Malchamps, Baronheid et Hockai. A l'emplacement où plus tard se situera la Baraque Michel, elle reprenait la direction du sud-ouest, passait à Botrange, Sourbrodt, à l'est d'Ovifat et de Robertville... et se dirigeait probablement vers Saint-Vith."

De Haut-Regard à la Baraque Michel, il s'agit donc, à peu de chose près de l'actuelle Vêcquée et, ensuite, de la voie de St.Vith, décrite par le chanoine Toussaint en 1939; mais l'intérêt réside surtout dans le fait de constater qu'il s'agit d'une seule et unique voie de communication, certainement pré-romaine, qui suit rigoureusement les crêtes fagnardes depuis Haut-Regard jusqu'au Haut de Sourbrodt."

Pré-romaine dit Robert Christophe; peut-être préhistorique déclare N. Al. Fauchamps. Quant à Jean de Walque dans un schéma de la grande voirie médiévale des régions entre Vesdre, Roer, Amblève et Our au VIIe siècle qu'il dresse, la Vêcquée y est tracée. (2) Jean de Walque m'a dit aussi qu'à son avis, la voie des crêtes est antérieure à l'époque carolingienne, soit avant l'an 751.

Le nom de Vêcquée doit venir soit du fait que le chemin mène au siège de l'évêché, soit du fait qu'il a toujours marqué la frontière entre le marquisat de Franchimont, possession de Liège et le domaine abbatial de Stavelot, à tout le moins de Bronromme à Hockai et même à la Baraque Michel dans le cas du tracé qui remonterait à la charte de 670.

La Vêcquée, voie frontière, voie des crêtes fagnardes est la meilleure voie sinon la seule capable d'éviter à ses utilisateurs les embûches de

(1) Robert CHRISTOPHE : "Les limites primitives du territoire de l'Abbaye de Stavelot-Malmédy" in "Le Pays de Saint-Remacle" n°7, 1968, pp.11 et ss.

(2) Jean de WALQUE : op.cit. tome XXXI, 1967, p.39

la fagne; elle suit la ligne de partage des eaux entre le bassin oro-hydrographique de la Vesdre et celui de l'Amblève.

Cette route a-t-elle suivi le tracé de la frontière ou cette frontière a-t-elle tout simplement suivi une démarcation facilement identifiable sur le terrain ? La réponse est claire : Robert Christophe écrit très justement (1) qu'"une voie de cette importance ne se formera jamais le long d'une limite préexistante. C'est au contraire l'inverse qui se produit : les limites qu'elles soient d'Etat ou privées, s'appuient très souvent sur les anciennes voies, c'est un phénomène connu."

A l'heure actuelle, que reste-t-il de la Vêcquée ? De Banneux à Haut-Regard, suivre son tracé est assez difficile car certains tronçons sont tombés en désuétude à cause de l'existence de divers chemins des XVIIe et XVIIIe siècles ainsi qu'à la route moderne reliant Banneux à Haut-Regard. Je crois y être arrivé et j'invite le lecteur à examiner la carte générale aux 1/25.000e dressée à son intention.

En dehors de ce premier tronçon, à part une distance de plus de 500 mètres à hauteur du domaine de Haut-Maraux où la végétation est devenue tellement dense qu'il faudrait avancer machette à la main pour se frayer un passage, tout le reste est accessible au piéton jusqu'à la Baraque Michel ou jusqu'à Longfaye suivant l'itinéraire de son choix.

* * *

Ne quittons pas la Vêcquée sans signaler un embranchement important qui abandonne cette voie au large de Bronromme, passe à la pyramide de Stoumont (signal géodésique), à la croix Honin et continue vers l'Ouest. Il permettait d'atteindre Lorcé, Harzé, le comte de Logne, ainsi que Werbomont. C'était une voie de première importance dont il reste, pour l'heure, de nombreux tronçons accessibles.

D'autres chemins se greffent tout au long du parcours de la Vêcquée. Il en sera question au chapitre des chemins vicinaux.

(2) Robert CHRISTOPHE : op. cit., n°9, 1970, p. 12.

Le grand chemin de Liège, Louveigné, La Gleize et Stavelot.

Il est un grand chemin reliant Liège à Stavelot dont on ne parle que très peu. Il part de Liège en Amercoeur, passe par Chénée, Beaufays, les Forges, Stinval et suit donc, d'après la carte de Ferraris, le tracé de la chaussée ultérieure de Liège à Spa, jusqu'à Louveigné qu'il quitte par l'Est de cette dernière localité en direction de Deigné et Haut-Regard. De Haut-Regard à Bronromme via Vert Buisson, il suit exactement la voie de la Vêcquée pour la quitter, puis rejoindre La Gleize, Roanne et file tout droit sur Stavelot qu'il atteint par le Nord-Est.

Mais la carte de Ferraris date de 1772 et j'étais convaincu de l'existence antérieure à cette date du chemin de Liège à Louveigné. Dans un ouvrage d'Edg. Renard (1) j'ai retrouvé sur le territoire de la commune de Louveigné un autre tracé; il me paraît antérieur.

En direction de Liège, cet ancien chemin quittait Haut-Regard pour Deigné, passait par le lieu-dit La Haute Folie, Cornémont, Blindef en évitant Louveigné par le Sud-Ouest, Gomzé et rejoignait la future chaussée de Beaufays au bois de Beaufays pour poursuivre, comme l'autre tracé vers Chénée et Amercoeur à Liège.

L'atlas des chemins communaux de La Reid, datant de 1840 mentionne clairement tout le tracé sur le territoire de cette ancienne commune et, fait étonnant pour l'époque, de Haut-Regard à Bronromme, la largeur du chemin est partout de six mètres.

Dans la région de La Reid et de La Gleize - et peut-être ailleurs - ce chemin portait le nom de "voye des crahlis" (2), des marchands de charbon qui fournissaient Stavelot en charbon provenant de la région liégeoise et, au retour, transportaient les produits de fabrication locale, les cuirs.

(1) Edg. Renard : "Toponymie de la commune de Louveigné". Liège, Impr. G. Michiels, 1957.

(2) N.A1.FAUCHAMPS : "Excursions historiques en Fagne". L/Gason, Ed. Verriers, p. 42.

Ces marchands de charbon avaient très mauvaise réputation car ils vivaient, disait-on, de rapine et d'autre commerce fort peu licite.

A Stavelot le grand chemin portait le nom de "voie de Liège". Pour le docteur Tihon il est l'"Ardennaise voie".

*

Le vieux chemin de Spa à Liège par Winamplanche et La Reid.

Avant la construction de la chaussée reliant Liège à Spa via Theux, en 1768, et dont il sera question plus loin, par quel itinéraire allait-on de Spa à Liège ?

Cet itinéraire exista bel et bien; il est facile à tracer.

Sortant du bourg par la future rue Albin Body, le vieux chemin de Liège, comme il était dénommé, se dirigeait vers la Vecqueterre pratiquement par le chemin conduisant actuellement au dépôt d'immondices de la ville de Spa, filait sur Winamplanche, le Haftai, La Reid, le cimetière de La Reid, Ménobu et Deigné. Peu avant ce dernier village, notre chemin rejoignait le grand chemin de Stavelot à Liège dont il est question au paragraphe précédent avec sa variante sur le territoire de Louveigné.

Le point de départ de Spa et le passage de la crête entre le vallon de l'Eau rouge de Winamplanche et La Reid sont clairement indiqués sur des gravures anciennes en possession du Musée de la ville d'eaux et, particulièrement sur les dessins de 1632 d'un auteur inconnu dernièrement reproduits par les soins de notre association.

Mettre une date à un chemin est souvent présomptueux. On sait par les gravures anciennes que l'ancien chemin de Spa à Liège existait en début du XVII^e siècle. La première vue connue de Spa, dessinée par Pierriers en 1559, trace ce chemin en direction de Winamplanche. Selon toute vraisemblance, il existait depuis longtemps déjà. La même remarque vaut pour le chemin suivant.

*

Le chemin des Botteresses.

Un autre itinéraire offre une autre possibilité de joindre la capitale de la principauté au départ de Spa.

Partant toujours de la rue Albin Body, le sentier des Botteresses obliquait à droite à la chapelle le Loup pour suivre un itinéraire toujours indiqué au plan de 1840 mais qui a disparu jusqu'à la Fagne Raquet, selon toute vraisemblance lors de la création de la ligne de chemin de fer. Une servitude de passage existait il y a quelques années encore à l'entrée du bâtiment administratif de la société de Spa Monopole.

A partir de Fagne Raquet, sur la rive gauche du Wayai et au Sud de la voie ferrée allant à Marteau, le sentier des Botteresses existe encore par l'ancien moulin à eau au pont de Marteau sur l'Eau Rouge. Sur le territoire de La Reid, la dénomination de chemin des Botteresses est donné à l'itinéraire menant à la ligne de crête de Ménobu. A cet endroit, ces pauvres femmes pouvaient faire halte pour se nourrir. Un appui-dos permettait de s'alléger de leur lourde charge sans la déposer sur le sol pendant leur frugal repas (1). Le nom de sentier des Botteresses réapparaît à Louveigné sur un chemin qui, en fait, raccourcit la route à travers le territoire de Louveigné (2).

*

Le grand chemin de Spa à Verviers et à Aix-la-Chapelle.

Le grand chemin de Spa à Verviers et à Aix-la-Chapelle a son origine spadoise à la rue du Jeu de Paume. Par une montée fort raide il atteint Frahinfaz, la croix Brognard mais à partir de là, les avis divergent quant à sa direction.

(1) Renseignement donné par le major e.r. Paul Malherbe, originaire de La Reid.

(2). Ed. RENARD : "Toponymie de la commune de Louveigné", impr. Michiels, Liège, 1957, carte en fin de volume.

Pour la majorité des sources, de la croix Brognard, le grand chemin part en direction de Sarpay et du lieu-dit Pont de Polleur où il traverse la Hoëgne sur le vieux pont, remonte la thier de Polleur ou bien, comme l'indique le croquis joint à la présente page, tourne vers l'Est à l'église par un tracé devant passer par l'actuel cimetière du village et ainsi éviter le raidillon du thier. Je n'ai retrouvé ce contournement sur aucune carte. Le chemin poursuit ensuite vers Heusy et Verviers.

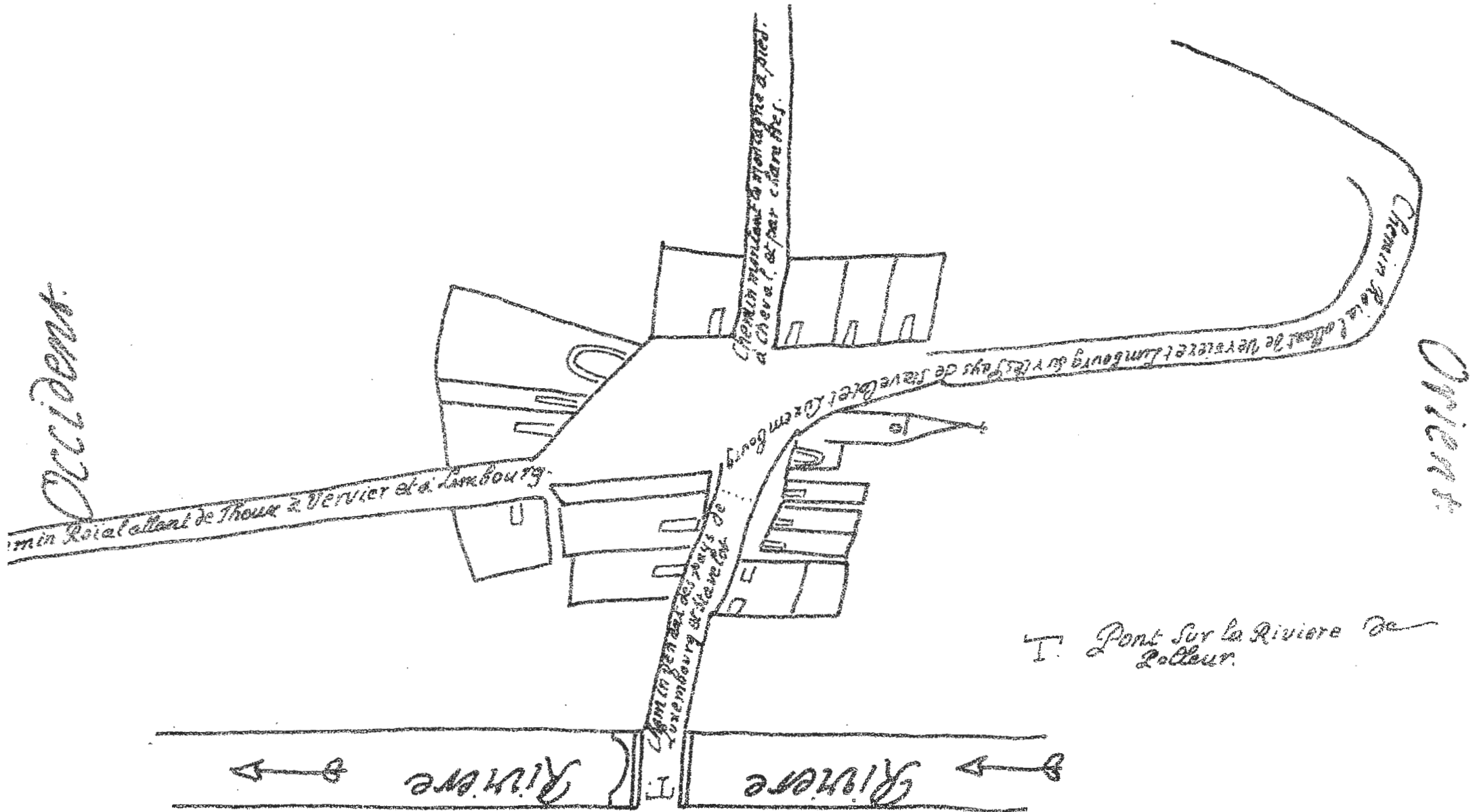
L'itinéraire ainsi décrit n'est pas celui dénommé grand chemin de Verviers par la carte de Ferraris.

A partir de la croix Brognard, plus précisément dès son croisement avec le ru de Chawion, notre chemin prend une direction Nord-Est pour aboutir à Polleur à un gué sur la Hoëgne un peu en amont du pont actuel sur la route de Francorchamps à Verviers. Intrigué par ce parcours dont personne d'autre que Ferraris ne parle, j'ai fait une nouvelle reconnaissance sur les lieux pour constater qu'il existe effectivement un gué difficilement accessible pour l'heure à cause du remblai de la route actuelle. Après franchissement de la rivière, les limites latérales du chemin sont encore très bien dessinées entre les prairies; une végétation sauvage envahit son tracé. Il traverse encore le biez du moulin de Polleur, longe celui-ci et prend une direction Nord-Est. Les habitants de l'endroit nomment ce tronçon "Chemin des Romains". Il est bien entendu que les chemins très anciens ont la réputation d'être romains et qu'il ne faut pas prendre cette qualification à la lettre. On peut néanmoins en conclure qu'ils sont fort vieux. Sa destination est Verviers mais via Jehanster.

Il y a donc deux branches au grand chemin de Spa à Verviers et à Aix-la-Chapelle, l'une par Heusy et l'autre par Jehanster; ces branches ont vraisemblablement été utilisées à des époques différentes. Celle passant par le vieux pont de Polleur est attestée par le plus grand nombre et aussi par ce croquis qui suit que m'a aimablement procuré Monsieur P. Bertholet qui le tient des Archives de l'Etat à Liège. Je pense qu'il doit dater du début du XVIIIe siècle.

La branche passant par le gué comme indiqué plus haut vers Jehanster est la version de la carte de Ferraris datant de 1772, à peu près. Pour

Montagne au Nord du cote de Vervier et Limbourg



I. Pont sur la Riviere de Polleur.

simplifier les choses disons que cette carte trace aussi l'autre chemin vers le pont de Polleur mais sans inscription !

Plusieurs possibilités s'offrent pour conduire de Verviers à Aix. La plus importante est la chaussée Hodimont à Battice où est atteinte la chaussée de Liège à Aix par Henri-Chapelle. Ces chaussées datent de la fin du XVIIIe siècle. Il y avait d'autres possibilités telle la chaussée de Wimbourg à Rolduc jusqu'à sa rencontre avec la chaussée précédente allant sur Aix-la-Chapelle.

Pour en revenir à Spa et à l'âge du grand chemin, il n'est seulement possible de dire que les gravures des XVIIe et XVIIIe siècles mentionnent l'amorce du grand chemin à la rue du Jeu de Paume.

*

Le chemin de Spa à Stavelot

Le chemin ancien de Spa à Stavelot prend son départ de l'actuelle place Verte, monte la rue Deleau, poursuit par ce qui s'appelle encore la vieille route de Stavelot, le chemin de la Herde, le thier de Statte, la ferme de Béringenne et croise la Vêcquée au poteau d'Andrimont, actuellement "Creu d'Vèkée". Il continue par les hamcaux d'Andrimont et de Ruy, dans la vallée du Roannay pour atteindre la cité abbatiale de Stavelot.

A cette heure, poursuivre l'ancien itinéraire est des plus aisé : hormis la portion du thier de Statte à la route des Fontaines qui s'estompe dans les bois, ce trajet est identifiable et facile d'accès pédestrement.

A ce propos, je me suis longtemps demandé comment une charrette et un cheval pouvaient descendre un chemin aussi escarpé que celui d'Andrimont sur Ruy sans casse ou sans culbute. J'ai trouvé un texte expliquant comment, à l'époque révolue, on freinait dans les fortes descentes (1). Même s'il est certain qu'au XVIIIe siècle les charrettes étaient pourvues de freins

(1) E. FAIRON : "La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle et les autres voies de communication des Pays-Bas vers l'Allemagne" in "Bulletin de la société verwiétoise d'archéologie et d'histoire", tome 12, 1912.

à sabots agissant sur le pourtour des roues et commandés par une manivelle à vis sans fin, un autre procédé était en usage qui portait le nom wallon de "clapètes" : des perches que les voituriers mettaient en travers des roues des charrettes. Le dictionnaire wallon-liégeois de Jean Haust explique le mot de la sorte : bâton ou branche servant à enrayer une roue et "clap'tant" en retombant d'un rai sur l'autre dans une descente rapide; exemple, "mète les clapetes a 'une tcherete". Claquette est le nom français.

Ce système de frein était encore en usage au début du siècle car les hôteliers de Spa ramenaient en hiver des glaçons des étangs Sury pour les besoins de leur établissement. Pour descendre le raidillon près de la source de la Sauvenière, ils mettaient des claquettes et le bruit ainsi fait s'entendait fort loin à la ronde (1).

Il faut, à mon avis, mettre en parallèle ce bruit et le bruit que font les commères échangeant leurs propos. Ce sont des "clapètes" !

(à suivre)

Maurice RAMAEKERS.

(1) Témoignages fournis par le Docteur André Henrard et Monsieur Jean Toussaint.

AUTOUR DE L'HISTOIRE DU CHEMIN DE FER DE PEPINSTER A SPA.

.....

Sa réalisation - Ses implications internationales -

Sa belle époque - Son destin présent,

J'ai toujours eu un penchant pour les cartes géographiques de toutes les époques, avec un faible toutefois pour celles du siècle dernier, car elles s'associent à mon goût pour l'Histoire du 19^e siècle.

En examinant une "Nouvelle carte itinéraire de France et des pays limitrophes", datant de 1849 et qui me vient de mon grand-père paternel, instituteur à Wanne, on y trouve l'axe ferroviaire ouest-est : Bruxelles - Aix-la-Chapelle en passant par Malines - Louvain - Liège - Verviers, - Spa y figure reliée à Liège par une route royale de poste, longue de 11 lieues de poste ou 44 km, descendant les vallées du Wajai et de la Hoëgne jusqu'à Pepinster, pour suivre ensuite la voie ferrée dans la vallée de la Vesdre.

Ainsi, la Cité des Bobelins, ce café de l'Europe, que le guide Conty du 19^e siècle qualifie à la fois de "Centre de plaisir et de distractions, et de douce espérance de retour à la santé pour les malades" ne bénéficie pas encore de ce merveilleux moyen de transport qu'est le railway. Pour y arriver, il faut, après être descendu à Pepinster, emprunter un omnibus qui, selon certains, marche ou ne marche pas, et subir ensuite un supplice de deux heures. Cela ne pouvait persister, d'autant plus que 12 km. seulement séparent Spa de cette ligne internationale que je considère personnellement comme l'initiatrice de tout notre réseau ferroviaire. Cela vaut, je pense, de revenir quelque peu en arrière.

En octobre 1830, un mémoire du Comité d'Industrie et d'Agriculture de Liège émettait l'avis de construire un chemin de fer d'Anvers à la frontière de la Prusse afin d'accorder à la métropole commerciale la compensation des désastres causés par le bombardement hollandais. Monsieur Gendebien voulait que le Gouvernement Provisoire réalisât sur le champ cette entreprise hardie, et deux ingénieurs belges des Ponts et Chaussées, MM. Gustave De Ridder et Pierre Simons, furent envoyés en Angleterre pour s'y livrer à

des études préparatoires. A son tour, un mémoire du 8 mars 1833 de la Commission supérieure du Commerce et d'Industrie insistait sur l'utilité et l'urgence du chemin de fer d'Anvers à la Prusse.

Le 19 juin 1833, Charles Rogier, alors Ministre de l'Intérieur dans le gouvernement du Général Goblet, saisissait la Chambre des Représentants d'un projet pratique et mûrement étudié stipulant : "L'exécution par l'Etat, dans le but de pouvoir réduire les péages au taux le plus favorable au commerce, d'un chemin de fer partant de Malines et se dirigeant par Louvain, Tirlemont et Liège sur Verviers, avec embranchements sur Bruxelles, Anvers et Ostende." Le projet s'accompagnant d'une demande d'émission d'un emprunt de 18 millions de francs. On reliait ainsi, par une voie de communication rapide, l'Angleterre à l'Allemagne, le Rhin à l'Océan. La section de la Chambre y ajoutait le tronçon Verviers - frontière prussienne et la ligne du Midi jusqu'à la frontière française. Les oppositions ne manquèrent pas, au nom des agriculteurs et même parfois au nom de l'industrie ! Après un combat de trois semaines en mars-avril 1834, et grâce à la fermeté du Cabinet, 56 voix contre 28 à la Chambre, et 32 contre 8 au Sénat, décrétèrent la fondation du railway national.

C'est encore à Charles Rogier qu'échut l'honneur de promulguer la loi du 1er mai 1834 qui décrétait "l'établissement d'un système de chemin de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant à l'Est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège, Verviers; au Nord par Anvers; à l'ouest sur Ostende par Termonde, Gand, Bruges; et au Midi sur Bruxelles et vers les frontières de France par le Hainaut."

En septembre 1837 étaient inaugurées les sections Malines-Louvain-Tirlemont et le 2 avril 1838, le rail atteignait Ans ou "Liège-Supérieur". Il restait à vaincre la dénivellation de 110m. entre Ans et Liège-Guillemins. Cette hauteur à franchir fut partagée en deux plans inclinés de 2000 m. chacun, déparés par une plate-forme. Chacun de ces plans fut desservi par une machine à vapeur fixe de 80 chevaux capable d'élever un convoi de 12 voitures en moins de 7 minutes. Alphonse Wauters nous en décrit le fonctionnement :

"Les convois les parcourent à la descente par l'effet seul de la pente, qu'on régularise au moyen des freins de voitures et en ajoutant au convoi des wagons-traineaux. A la montée, on emploie des câbles sans fin mis en mouvement par des machines à vapeur fixes."

Le 1er mai 1842, Liège-Guillemins était desservi. La ligne devait enfin atteindre la frontière prussienne (Welkenraedt) le 17 juillet 1843. Il avait fallu creuser 20 tunnels, construire de nombreux ponts, dont celui de Dolhain qui comporte 20 arches de 10 m. d'ouverture élevées de 19m. au-dessus du lit de la rivière. Pour l'époque, de tels travaux n'étaient pas courants, mais le voeu de Charles Rogier était exaucé.

* * *

1843 marque l'époque où se posa la question : les chemins de fer belges doivent-ils être tous exploités par l'Etat ou faut-il s'adresser maintenant à des sociétés privées ? En neuf ans, le gouvernement a construit et exploité les grandes artères du réseau. Trois concessions seulement ont été accordées pour une longueur de 118 km (67 km en Hainaut et 50 km pour la ligne à voie étroite de Gand à Anvers, Tête de Flandre).

La période des concessions débuta en 1845, ce fut ce que l'on a appelé "la période anglaise". La Belgique avait convaincu les hommes d'affaires de la viabilité du chemin de fer et en plus le succès du réseau anglais amena la création à Londres de diverses sociétés en vue de la construction de lignes nouvelles en Belgique. Elles allaient étoffer le réseau belge. En deux ans (1845-46), l'Etat allait accorder 9 concessions représentant 855 km.

La révolution de 1848 avait convaincu l'Europe, et finalement les hommes d'affaires belge, dont "La Société Générale", de la solidité et de la stabilité de la Belgique. Selon M. Lavalley, on prêtait au Ministre Nothomb le propos suivant :

"Nous avons été Romains, nous avons appartenu à l'Espagne, nous avons été Autrichiens, nous avons été Français, nous avons été Hollandais, aujourd'hui nous sommes Belges, mais nous allons devenir Anglais !".

L'ingénieur Jean-Baptiste Masui, premier directeur général des chemins de fer belges, espérait, de son côté, pouvoir unifier tous les réseaux issus du régime des concessions et au moins établir une uniformité de tarifs, ceux-ci tenant compte uniquement des distances mesurées à vol d'oiseau.

En 1852 enfin s'ouvre "la période belge" des concessions et nous ramène à notre chemin de fer de Pépinster à Spa. Cette jonction se justifie compte tenu à la fois de sa valeur comme ligne de voyageurs et de son importance industrielle, elle doit, en effet traverser une contrée riche en minerais très divers. Elle sera réalisée par des Belges.

* * *

Une convention ministérielle (Travaux Publics) du 27 novembre 1852, accorde à Messieurs L. Gihoul et A. Demanck, la concession provisoire d'un chemin de fer à une ou deux voies au choix des concessionnaires, suivant le tracé Pepinster-Theux-Spa. Elle impose l'exécution de la voie en rails de 24 kg au mètre courant et un tarif voyageurs par lieue, suivant les classes, de 60, 45 et 30 centimes.

C'est une famille de promoteurs, cette famille Gihoul. C'est ce même L. Gihoul qui a obtenu, le 9 juillet 1852, la concession du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, suite à une convention belgo-néerlandaise. Cette concession était d'importance; elle impliquait la construction d'une ligne ferroviaire d'Anvers au Hollandsche Diep et de Roosendaal à Bréda et à la mise en service d'une ligne de bateaux à vapeur pour desservir Rotterdam par Dordrecht. Plus tard, vers 1905, un autre Gihoul lancera l'idée d'une ligne de tramway électrique entre Spa et Balmoral, ce qui constituera pour la ville de Spa une véritable antenne de la voie ferrée, car à l'origine il n'était pas question de prolonger la ligne de tram jusque Heusy.

M. Gihoul et Demanet deviennent définitivement concessionnaires par la loi du 16 mars 1853. Ils font apport de la concession à une Société privée, la "Société du Chemin de Fer de Pepinster à Spa", créée le 12 février 1853. Celle-ci a son siège administratif 38, rue Royale, Bruxelles et sa direction à Spa.

Il y a 7 administrateurs dont 4 "propriétaires" (à l'époque être "propriétaire" est quasi considéré comme une profession), MM. A. Stoclet de Bruxelles, E. Davelouis de Paris, Nicolay-Massange de Stavelot, Comte de Pinto de Theux, un ingénieur : M. Ch. Demanet de Seraing; deux banquiers : MM. Ch. Liedts, gouverneur de la Sté. Générale et J. Matthieu de Bruxelles. Il n'est pas étonnant d'y trouver un membre de la famille de Pinto, celle-ci ayant des intérêts dans la minière de Rocheux-Oneux. On peut croire que la grosse majorité des \pm 300.000 tonnes de minerais finis de cette minière auront été transportés par fer entre 1858 et 1873.

Il y a 6 commissaires dont 4 "propriétaires", MM. A. de Grand-Ry de Verviers, A. de Laveleye, Everard-Verhaye et J. Van Volxem de Bruxelles; 2 représentants de la Nation : MM. J. Forgeur, sénateur, Liège et L. Orban, membre de la Chambre des Représentants, Bruxelles. Le banquier de la Société sera M. J. Matthieu, ancien banquier du roi Guillaume 1er des Pays-Bas. La direction de la Société est confiée à M. A. Focquet, avec le titre de Directeur-Général, responsable des divers services.

Le capital-social fixé immédiatement à 2.500.000 fr. sera ramené à 1.825.000 fr. en 1856. A cette date, la Société aura émis des obligations pour un montant de 805.670 fr.

L'Assemblée Générale se réunit tous les ans le premier jeudi du mois de juin.

Tout me laisse croire que les actions furent aisément placées. Les capitaux disponibles ne manquent pas. La classe moyenne encore peu dépensière ne trouve pas à placer ses économies dans une industrie incomplètement transformée et elle répugne encore, ce qui ne sera plus vrai dans la suite, à investir dans des emprunts étrangers souvent stériles. Elle fait par contre confiance aux compagnies de chemins de fer, trop confiance peut-être, car elles construiront un réseau pas toujours très logique.

La concession impose d'autre part de dédommager la Société des diligences, dite "Société de la Vesdre" qui avait réalisé "la route de la Vesdre" et qui va subir une dépréciation du fait de la construction du railway. Le dommage causé sera compensé par un versement de 150.000 fr. dont 20.000 fr.

devront être payés durant la construction. Cette somme sera ultérieurement remplacée par le paiement d'annuités de 10.000 fr. jusque 1861 inclus, puis de 12.000 fr. jusque 1866 et de 14.000 fr. jusqu'à extinction. La dernière annuité versée le 1.1.1873 se montera à 5.440 fr.

* * *

Où en est-on dans la construction ? On peut dire qu'elle avance rapidement. Les travaux sont exécutés dans les délais du cahier des charges, suivant le forfait, par M. Emile Dupont, maître de forges à Fayt, pour la somme de 1.950.000 fr. Le prix initial fixé à 2.200.000 fr. a été réduit de 250.000 fr. M. Dupont ayant usé de la faculté qui lui avait été accordée de renoncer à la fourniture du matériel d'exploitation. Chose importante à signaler, la construction est réalisée sans qu'aucune garantie d'un minimum d'intérêt ne soit accordée par l'Etat, ce qui n'a pas été vrai pour pas mal d'autres chemins de fer concédés.

La ligne compte à l'origine : 17 tranchées, 16 remblais, 32 aqueducs, 4 ponceaux, 8 ponts, 21 passages à niveau publics, et 4 privés. La différence de niveau entre Pepinster et Spa étant de 108 m., la ligne est réalisée en rampe continue. La société a opté pour un système de voie, nouveau en Belgique, en rails dits "américains", posés sur des longrines (billes longitudinales). Ce système se révélera toutefois défectueux par manque de fixité et les déraillements seront assez fréquents. On en reviendra alors au système classique avec billes en chêne transversales et rails "Vignole" à patin, de 35 kg au mètre courant et de 6 m. de long.

Réalisé à simple voie, le tronçon Pepinster-Theux est inauguré le 21 octobre 1854, celui de Theux à La Reid le 7 novembre 1854 et enfin celui de La Reid à Spa, le 17 février 1855.

"Les douze kilomètres qui séparent Pepinster de Spa sont, nous raconte le guide Conty, franchis en une demi-heure, au milieu d'une resplandissante nature et d'une luxuriantes végétation. On remonte la vallée de l'Hoegne que l'on traverse à diverses reprises; on passe successivement aux Forges Thiry, à Jusleville, Theux, Rainonfosse, La Reid et Marteau."

Je n'ai pas trouvé de renseignements sur la nature et l'origine du matériel roulant utilisé au début. Le premier inventaire de ce matériel roulant sera donné par F. Loisel, en 1865, lorsque l'exploitation sera aux mains de la "Compagnie de l'Est français". J'y reviendrai ultérieurement.

Dès la mise en service, la ligne connaît le succès. Il y a afflux d'étrangers, sans compter les autochtones. Le transport des minerais donne lieu en outre à un trafic très important. Ce succès va grandissant et l'exploitation est fort bien conduite si l'on en juge par la première statistique que nous donne Aug. de Laveleye en 1862.

	Recette par jour-km. -----	Dépense par jour-km. -----	Produit net par jour-km. -----	Bénéfice -----
Année 1856	36 f.	20 f.	16 f.	+ 45 %
Année 1861	63 f.	32 f.	31 f.	+ 50 %

pour une longueur moyenne exploitée de 12 km.

Nous pouvons comparer ces résultats d'exploitation à ceux que de Laveleye nous rapporte en 1858 pour l'ensemble du réseau belge.

Pour l'exercice 1856, 1.569 km. sont en exploitation.

Recette en fr. par jour-km. : 66 fr.	} soit :	un produit net : 22 fr.
Dépense en fr. par jour-km. : 44 fr.		un bénéfice : ± 33 %

Il ajoute aussi, ce qui est très intéressant, la longueur et le coût des chemins de fer en exploitation au 1.1.1857 en Belgique : 1.624 km ont coûté 431.007.934 fr., soit un coût moyen par km. de 255.755 fr., contre 162.000 fr. pour Pepinster-Spa, ce qui est tout à l'honneur de notre petit chemin de fer ardennais qui, bien sûr, n'a pas exigé de grands ouvrages d'art. En France, aux environs de 1845-47, le prix de la construction des lignes était en moyenne de 375.000 fr. au km., ce qui était jugé trop élevé, d'où une expansion lente comparativement à celle de notre pays.

Je ne puis manquer d'évoquer deux personnages célèbres et pittoresques, "princes-montagnards", qui ont emprunté notre chemin de fer au cours des premières années de son exploitation : le Prince de Capoue et le Shah de Perse Nasser Ed-Din.

Charles Ferdinand de Bourbon, prince de Capoue, frère de Ferdinand II; roi des Deux-Siciles, et de Marie-Amélie, reine des Français, séjourne pour la première fois à Spa le 13 juillet 1843. Ce candidat malchanceux au trône de Belgique, éloigné de son pays suite à son mariage morganatique avec l'anglaise Miss Penelope Smith en 1836, par la grâce du célèbre forgeron de Gretna Green, en Ecosse, deviendra un habitué de la Cité des Bobelins. En plus de son obsession pour la recherche minière, son désir de rétablir sa fortune le pousse à envisager l'exploitation des richesses minières de notre région. En dix ans, de 1854 à 1864, on lui accordera des concessions à Sasserotte, à Corbeau-Tapeu (Dison), à Verleumont (Lierneux), sans compter ses recherches en pas mal d'endroits, dont à Winamplanche dans une prairie devenue ma propriété par héritage et où mon grand-père maternel a encore eu l'occasion de visiter l'ancienne chambre des pompes d'exhaure et de voir les restes de la belle-fleur. Le professeur G. Dewalque le mentionne d'ailleurs dans un compte-rendu d'excursion organisée à l'occasion de la session extraordinaire de la Société Géologique de Belgique tenue à Spa les 30, 31 août et 1er septembre 1885.

Le journal "La Meuse" du 5 juin 1857 consacre un long article à l'inauguration de la mine de Sasserotte et rappelle à ce propos les recherches à Winamplanche. "Mgr. le Prince est arrivé de Spa à Theux par le train de 4 heures 10 minutes; il était accompagné de S.A.R. Madame la princesse,...; de S.A.R. la jeune princesse Victoria,...; et de S.A.R. le jeune prince Francesco,...".

La concession de Sasserotte, qui s'étendra de 39 ha en 1857 à un total de 300 ha. en 1862, débute en 1858 en suscitant de grands espoirs. P. den Dooven qui est spécialiste de ces questions nous dit qu'on y occupa de 26 à 36 ouvriers entre 1858 et 1862, mais que malheureusement, la production fut nulle et que la perte s'éleva à 150.000 fr., chiffre énorme pour l'époque. Cela n'apporta donc rien au trafic minier en gare de Theux.

Le Shah Nasser Ed-Din, de la dynastie des Kadjars, qui fit plusieurs voyages en Europe, arriva à Spa le 12 juin 1873, accompagné d'une suite de 85 personnes dont le Grand Vizir et plusieurs ministres. Il arriva par le train et est accueilli en gare par le bourgmestre Jules Lezaack entouré des autorités communales. Des fêtes sont organisées en son honneur. Il se singularise, combien somptueusement, par le jet de pièces d'or aux gamins dans la rue. Comme quoi un homme généreux n'est pas toujours récompensé, il sera assassiné près de Tchéran en 1896.

* * *

Les 29 septembre 1855 et 3 août 1861, la "Société des Chemins de Fer de Pepinster à Spa" sollicite la concession d'un chemin de fer de Spa à la frontière du Grand-Duché de Luxembourg. Le 24 novembre 1861, l'administration communale de Theux apprécie cette demande. Elle écrit au roi Léopold I^{er} pour souligner l'importance que la prolongation de la ligne aurait pour les intérêts matériels de la commune. La ligne projetée donnerait un débouché aux pyrites de fer ainsi qu'aux calcaires à chaux grasse de Theux.

Suite à la convention du 11 octobre 1861 (arrêté royal du 12 avril 1863), la "Société du Chemin de Fer de Pepinster à Spa" renonce en faveur de la jeune "Société Royale Grand-Ducale des Chemins de Fer Guillaume-Luxembourg", à la concession d'un chemin de fer de Spa à la frontière nord du Grand-Duché de Luxembourg. Moyennant exécution de cette ligne, la Société Pepinster-Spa cède au Guillaume-Luxembourg, pour 50 ans, l'exploitation de sa propre ligne. Cette dernière société pourra exploiter ou faire exploiter à son choix par des tiers dont elle répondra, à partir du jour où la ligne entière du Luxembourg aura été ouverte. L'exécution éventuelle d'une seconde voie de Pepinster à Spa reste à la charge de la Société de Pepinster à Spa. Une comptabilité distincte sera tenue pour cette ligne en vue de fixer le montant des redevances.

La convention du 22 juillet 1862 entre la Belgique et le Grand-Duché stipule que ce dernier prend l'engagement d'assurer l'exécution d'un chemin de fer depuis Luxembourg jusque Ettelbrück et la frontière dans la direction de Vielsalm, tandis que la Belgique s'engage à la prolonger jusque Spa. La Société Guillaume-Luxembourg est déclarée concessionnaire de la ligne

Spa-frontière grand-ducale en 1862. Elle en confie la construction à la "Société du Chemin de Fer du Nord de la Belgique" qu'il ne faut pas confondre avec la "Sté. du Nord-Belge". La "Sté. du Nord de la Belgique" exploitait le tronçon belge de l'Anvers-Rotterdam et du Landen-Hasselt-Maestricht-Aix-la-Chapelle.

Nouveau transfert ! La puissante "Compagnie de l'Est" française, par convention du 27 janvier 1863, reprend à son compte la convention du 11 octobre 1861 du "Guillaume-Luxembourg" et exploitera à sa place la section Pe-pinster-Spa. Je dis "puissante" car en France sous le Second Empire en 1859, le gouvernement avait favorisé le regroupement des sociétés ferroviaires en six grandes compagnies, dont la Cie de l'Est. Nous venons peut-être d'introduire le loup dans la bergerie, ainsi que l'avenir nous le montrera. Ici aussi, il ne faut pas confondre la "Cie de l'Est" avec la "Société des Chemins de Fer de l'Est Belge" qui exploite jusque 1864, c'est-à-dire avant regroupement au sein du "Grand Central Belge"; les lignes de Louvain à Charleroi et de Châtelineau à Morialmé puis à la frontière française.

* * *

Nous voici fin 1865, date assez marquante car F. Loisel nous détaille dans une notice technique une sorte de bilan des dix premières années d'exploitation. Ce bilan est vraiment positif; la ligne est très productive pour sa faible longueur. Il y a de plus en plus d'étrangers. Le nombre de voyageurs atteint 216.864 en 1865. Pour la période du 21 octobre 1854 au 1er janvier 1866, il a été de 1.612.183. Le trafic marchandise, essentiellement du minerais, s'élève à 71.648 tonnes en 1865. L'importance de la ligne devra encore augmenter dès qu'elle constituera le maillon d'une ligne internationale.

En 1865, il y a 12 trains réguliers en moyenne par jour, dont 8 à voyageurs (12 en été et 6 en hiver) et 4 à marchandises. La vitesse moyenne est de 30 km/heure pour les trains de voyageurs (arrêts compris); elle ne s'améliore guère par la suite tant que durera la traction à vapeur. Cette vitesse est évidemment faible quand on pense qu'en 1850 déjà, un convoi a atteint la vitesse de 100 km./h., mais notre ligne est particulièrement

sinueuse et certaines courbes n'ont que 250 m. de rayon.

De quoi se compose en fait ce matériel roulant ? Il compte 3 remorqueurs (locomotives dites "américaines", à train articulé), 6 voitures à voyageurs, dont 5 à impériale, 2 fourgons à bagages et 39 wagons marchandises de modèles divers. Il faut dire que pour le trafic d'été, viennent s'y ajouter les voitures de l'Etat.

Le personnel n'est pas nombreux : 1 machiniste par remorqueur, 2 conducteurs par convoi de voyageurs, 1 seul par convoi de marchandises. Quant au personnel de la voie, il se compose de 15 gardes (9 hommes et 6 femmes) et de 16 poseurs. Le service "sécurité" doit être bien organisé pour l'époque, tant vis-à-vis du personnel que vis-à-vis de la population, car de 1854 à 1866, on ne déplore que deux accidents mortels : un agent de la Société et une personne étrangère circulant sur la voie.

Dans ce qui précède, deux choses m'ont intrigué : la locomotive dite "américaine" et les voitures à impériale. M. Lamalle doit m'avoir apporté la réponse en ce qui concerne la locomotive dite "américaine" :

"Il est une chose peu connue, c'est qu'en 1844, l'Etat belge commanda en Amérique à Milliam Norris, de Philadelphie, une locomotive à bogie (voir fig. 1) pour "servir de modèle". Elle fut acquise à l'effet d'expérimenter sur la ligne de la Vesdre, particulièrement sinueuse, des machines à bogie. Comme c'était de mode à l'origine des chemins de fer, cette locomotive reçut un nom de baptême : "Olivier Evans", du nom du célèbre mécanicien américain, contemporain de Watt et qu'on a surnommé le "Watt de l'Amérique". Acquisie pour 45.000 fr., cette locomotive fut mise en service le 22 décembre 1844."

On peut croire que les remorqueurs de Pepinster-Spa étaient du même type.

Pour les voitures à impériale faisant partie du matériel roulant en 1865, selon F. Loisel, les recherches sont plus malaisées. D'après M. Lamalle et L. Wiener, c'est en 1867 seulement que la Cie de l'Est introduisit des voitures à étage sur la ligne Pepinster-Spa. J'ai interrogé à ce propos le service historique de la S.N.C.F. à Paris, dépositaire des archives de la Cie de l'Est, ainsi que le Musée français du chemin de fer à Mulhouse. La S.N.C.F. m'a transmis un numéro de la "Revue française des Amis des Chemins de fer" qui relate l'histoire de la voiture à impériale à la Cie de l'Est. Cette voiture (voir fig. 4) est du type système Vidard, c'est-à-dire à chassis surbaissés avec brancards métalliques recourbés en crosse

aux extrémités pour retrouver la hauteur normale des tampons. Le premier specimen fut acquis par la Cie de l'Est en 1864. Des voitures à impériale s'inspirant de ce specimen (impériale fermée), comportant 3 classes avec 78 places au total, furent mises en service, avant 1870, pour la desserte des lignes d'embranchement en Alsace et une partie des lignes concédées du grand-duché de Luxembourg, ce qui était le cas du Pepinster-Spa. Ce n'est qu'à dater de 1863 que la Cie de l'Etat, qui avait entretemps perdu l'exploitation des lignes ci-dessus, mit ce matériel en service sur les chemins de fer de la Petite Ceinture et de la banlieue est de Paris, et ce n'est qu'en 1945-46 que les voitures à étage, dont on avait poursuivi la construction, furent retirées de la circulation.

Le musée de Mulhouse expose une voiture du type à "impériale fermée" construite en 1883 et remise en état aux ateliers de Romilly. Elle comporte des 2^e et 3^e classes. Le musée regrettait de ne pouvoir m'en donner une photographie; je l'ai toutefois trouvée reproduite dans "History of railways" (voir fig.5).

L. Weiner de son côté mentionne que la Cie de l'Est utilisa des voitures à impériale type 1855 et en donne une reproduction. Il s'agit cette fois d'une "impériale ouverte" (voir fig. 2) qui se rapproche très fort de la voiture à impériale ouverte de l'ancien réseau de l'Etat français (voir fig.3), semblable elle-même à celle mise en service en 1855 sur les lignes de la banlieue parisienne (alors Cie. de l'Ouest). Je serais tenté d'en déduire que la voiture reproduite par Wiener n'est pas de la Cie de l'Est, mais bien du modèle des 5 voitures à impériale, antérieures à celles de la Cie de l'Est, mentionnées dans l'inventaire de F. Loisel de 1865. La question reste ouverte.

L. Wiener signale encore qu'à part le "Chemin de Fer de Bruges à Blankenberghe", le "Pepinster-Spa" est le seul qui ait possédé des voitures à impériale. Je crois, pour ma part, que l'usage de voitures à étage poursuivait surtout un but touristique. Le champ visuel est beaucoup plus vaste quand on se trouve à l'étage des autobus londoniens et berlinois, de certains autobus parisiens, de certains autocars récents, ou de certaines voitures actuelles de la "Deutsche Bundesbahn", de la "Deutsche Reichsbahn", de la "Norfolk and Western Railway" aux U.S.A. entre autres. Sur

les lignes de banlieue par contre, il s'agit essentiellement de pouvoir emmagasiner beaucoup de voyageurs aux heures de pointe.

Les voitures à impériale ne réapparaîtront plus jamais par la suite en Belgique. En janvier 1976, la S.N.C.B. mettra à l'essai durant trois semaines de très belles voitures à étage prêtées par la S.N.C.F. ("Le Soir" du 16 janvier 1976). Aucune suite ne sera donnée à cet essai, du moins à ma connaissance.)

* * *

(à suivre)

Camille Massart.

Note aux lecteurs

Les lecteurs attentifs de l'étude de Monsieur MASSART auront remarqué qu'il y est fait référence à des illustrations et que ces illustrations ne figurent pas au bulletin.

Le texte était entièrement stencilé quand notre imprimeur nous a fait part du fait que les copies des figures en notre possession étaient inutilisables pour lui.

Nous prions les lecteurs d'excuser ce contretemps. Nous comptons reproduire les illustrations manquantes avec la suite de l'étude, dans notre bulletin de septembre.

H.R.

REFLETS DE LA VIE RURALE
OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO

D'après "Le parler de La Gleize" de Mr. le Professeur L. Remacle.

AVANT-PROPOS

Lorsqu'on évoque le passé de notre région et, davantage encore, celui de Spa même, on s'attache le plus souvent aux personnages "du monde" et aux faits "dorés" de leur vie. Certes, en particulier pour notre cité thermale, ces "grands" (par leur titre, leur renommée, ou leurs tribulations) donnent une image intéressante de leur époque, mais s'ils occupent le "devant de la scène", on ne peut ignorer la foule souvent anonyme, au sein de laquelle ils évoluent. Ce sont les "figurants", peut-être, au regard des grands événements qu'ils vivent, mais si, ni leur nom, ni leur fonction ne faisaient l'Histoire, ils étaient des éléments essentiels dans la "mécanique" de la vie quotidienne; citadins ou paysans, humbles et souvent malheureux, ils étaient la trame même de la société, à quelque époque que ce fut.

La littérature abonde en écrits faits pour et par les "nantis". De nombreux historiens, archivistes et érudits de diverses disciplines se sont penchés sur ces "reflets" du monde, d'un certain monde qui donne parfois une image déformée de la réalité vécue. C'est un lieu commun mais un fait indéniable que les années 1900 ne furent certes pas pour tous, les années de la "Belle Epoque" !

Il nous a paru intéressant, au moment où nous célébrons le Millénaire de la Principauté de Liège et, plus spécialement, celui du Marquisat de Franchimont, de nous pencher sur la vie de ces habitants anonymes de chez nous, au sens large du terme.

De nombreux écrits existent, en particulier dans cette collection si riche en documents qu'est le Fonds Albin Body; nous ne doutons pas qu'en cette année anniversaire, plusieurs amis érudits de notre ASBL, spécialistes en la matière, nous feront l'honneur et la joie de les exploiter pour nous offrir des articles intéressants et souvent inédits. Déjà, dans le

présent bulletin, notre ami L. Pironet, nous a résumé sa conférence d'avril 1978 sur les activités agropastorales dans notre région.

Les circonstances nous ont mis dans les mains le livre du Professeur Louis Remacle, "Le parler de La Gleize", ouvrage couronné par l'Académie Royale de Langue et de Littérature Française. Nous l'avons lu avec le plus grand intérêt. Si certains chapitres sont d'un abord assez ardu pour les non initiés aux subtilités de la linguistique, tous les aspects de cette recherche systématique sont captivants et, dans le domaine de notre propos, d'un intérêt certain.

Nous n'ignorons pas que la région de La Gleize n'a jamais fait partie ni du Marquisat de Franchimont, ni même de la Principauté de Liège; l'auteur ne manquera pas d'attirer notre attention sur les variations du parler entre les villages et hameaux, pourtant parfois si proches, mais à ces réserves près, nous pensons que le sujet est intéressant et enrichissant. Au travers d'une recherche linguistique, Mr. le Professeur Remacle va nous brosser un tableau fort complet de la vie rurale; nous le remercions très vivement de nous permettre d'en extraire les éléments qui nous paraîtront les plus intéressants et nous sommes convaincus que nos membres apprécieront la collaboration qu'ainsi, l'auteur du "PARLER DE LA GLEIZE" apporte à notre cher bulletin.

* * *

N.D.L.R. Les extraits de cet ouvrage seront présentés entre guillemets.
L'ouvrage a paru en 1937.

* * *

Au début de son livre, l'auteur nous situe la commune de LA GLEIZE :

"La commune de La Gleize, l'ancien ban de Roanne, fait partie du canton de Stavelot, dans la province de Liège.

Longue de 12 km., elle touche à plusieurs autres communes : au nord, Sart et Spa; à l'est, Francorchamps; au sud, Stavelot, Fosse et Bodeux; à l'Ouest, Rahier et Stoumont.

"Elle s'étend sur les deux rives de l'Amblève. Mais seuls deux hameaux, Monceau et Cheneux, sont sur la rive gauche. Tous les autres : La Venne, La Gleize, Borgoumont, Roanne, Heilrimont, Cour, Moulin du Ruy, Ruy, Egbomont, Andrimont, Chevrouheid, Neuville, sont situés sur la rive droite, et, sauf les deux premiers, dans le fond ou sur les flancs de la vallée du Roannais, affluent de l'Amblève.

*Creusée du nord-est au sud-ouest entre deux longs plateaux marécageux, avancées occidentales des Hautes-Fagnes, cette vallée forme déjà un couloir d'une remarquable unité. Mais, se prolongeant au-delà de l'Amblève, entre Rahier et Bodeux, la ligne de faite méridionale continue d'autant la dépression. Aussi le territoire entier a-t-il l'aspect d'un tout géographique bien délimité.

"Le ban de Roanne fut, semble-t-il compris dans la principauté de Stavelot dès l'origine de celle-ci. Mais la formation des hameaux reste obscure. Le nom de Roanne est attesté dès 1085. Il y avait deux Roannes, duas Ronas, La Gleize et Roanne, et l'on sait que dès 1131 chacune avait son église.

"La paroisse de Roanne comprenait au début les communes de Stoumont, La Gleize et Francorchamps. La première n'a eu sa chapelle qu'en 1751, et la dernière n'est devenue une paroisse qu'en 1929.

"Le fait que La Gleize était le centre d'une paroisse aussi importante semble montrer l'ancienneté du village. Le nom de Roanne lui-même n'est pas élucidé. Les noms des autres hameaux ne nous apprennent rien non plus sur la date de leur fondation. L'agglomération de Moulin-de-Ruy est la plus récente. Elle s'est formée au XVII^e siècle.

"Le ban de Roanne avait une cour de justice dont les plus anciens actes remontent à 1492. Ban et cour ont disparu avec l'ancien régime.

"Les deux églises primitives, Saint-Eustache (à Roanne) et Notre-Dame (à La Gleize), étaient les centres respectifs du "haut ban" et du "bas ban". Ce dernier comprenait La Gleize, la Venne, Cheneux et Monceau : le premier, tous les autres hameaux.

"Aujourd'hui, on compte trois centres : La Gleize, dont dépendent Borgoumont et La Venne : Cheneux, qui a une chapelle depuis 1724 et est paroisse depuis 1845 : Moulin-du-Ruy. Ces hameaux l'emportent seulement sur les autres parce qu'ils possèdent une église, une école et quelques magasins.

"La commune est essentiellement agricole. Elle est traversée dans sa largeur par la route et la ligne de chemin de fer de l'Amblève. Mais la vie moderne ne lui a pas encore fait perdre tout-à-fait son ancien caractère. L'habitation, l'existence et le langage y conservent de curieux traits d'archaïsme."

Après avoir bien situé la région qu'il va étudier, Mr. le Professeur L. Remacle va successivement traiter de grands chapitres dont nous retiendrons :

- . les caractères phonétiques et morphologiques du Parler de La Gleize
- . la vie agricole dans cette région

Mais ceci fera l'objet de plusieurs articles que nous publierons dans nos prochains bulletins.

(à suivre)

R. Manheims

DU SPA FRANCAIS AU HOT-TUB CALIFORNIEN,
les avatars de l'utilisation du nom de Spa.

#####

Personne n'ignore que la célébrité des eaux de Spa a incité, à la fin du 16e siècle, des médecins et hommes d'affaires anglais à accoler le nom de notre bourg à celui du lieu dont ils désiraient lancer les eaux, montrant par là que les eaux, de Harrogate par exemple, pouvaient se comparer à celles de Spa.

Cette façon de faire s'est étendue et est devenue une habitude au point que, dans le monde anglo saxon, Grande Bretagne et Etats-Unis principalement, Spa a pris la valeur d'un nom commun pour désigner une ville d'eau ou de cure thermale (1).

* * *

L'existence d'un Spa-Français, près de Paris, est, croyons-nous moins connue.

Le mérite de la découverte revient à Madame Annette DEPREEZ-VAN BENEDEN, la fille du regretté Directeur du Laboratoire de l'Etablissement des Bains, qui habite depuis quelques années à Saint-Germain-en-Laye.

Faisant les quais à Paris à la recherche de cartes postales anciennes, elle tomba un jour en arrêt devant une carte portant en légende "Saint-Germain en Laye - Le Spa français" (voir reproduction en hors-texte). Sa curiosité de spadoise et de saint-germanoise d'adoption était piquée au vif. Aussi se mit-elle en quête de renseignements sur ce Spa français, dont apparemment personne à Saint-Germain n'avait entendu parler. C'est grâce à ses recherches et à son obligeance que nous avons pu rassembler les informations qui suivent. (2)

(1) Voir à ce propos l'article de feu Georges BARZIN : "Comment Spa devint anglais" in "Bulletin de la Sté. Royale le Vieux Liège n°135, oct. Déc. 1961, confirmé par les articles sur Spa in "The Oxford Dictionary of English Etymology et dans le volume 21 de l'Encyclopedia Britannica.

(2) Une photocopie du dossier rassemblé par Mme. DEPREEZ-VAN BENEDEN sur cette question peut être consultée au Fonds Body à la Biblioth. Commun. de Spa.



60. - SAINT-GERMAIN-en-LAYE
Le Spa Français. - La Terrasse



SAINT-GERMAIN-en-LAYE - Le Spa Français.

Saint-Germain-en-Laye, résidence des rois de France - rappelons que Louis XIV y est né et y séjournait régulièrement, avant de préférer Versailles - a eu des sources ferrugineuses connues dès le Moyen-Âge, principalement les sources de la Pissotte et de Sainte Catherine. Tandis que Blanche de Castille, la mère de Saint-Louis préférait les eaux de la Pissotte, quelques siècles plus tard, la reine Anne d'Autriche dut, paraît-il, aux vertus de la seconde de donner naissance, après 12 ans de mariage, à un dauphin, le futur Louis XIV. (1).

Une troisième source, dite "des Grottes", celle qui va nous occuper, très proche de Saint-Germain, mais située sur la commune du Pecq, ferrugineuse et gazeuse, avait, elle, la réputation de guérir de l'anémie et.. de maladies moins avouables. Elle n'eut pas faveur des reines mais celle des favorites des rois, puisque, comme le rappelle l'Album du Guide Robert de 1902, Diane de Poitiers, Gabrielle d'Estrée et la Marquise de Montespan eurent recours à ses eaux pour épanouir leur beauté,... avec le succès que l'on sait ! Et en 1787, une communication de la Société Royale de Médecine en démontre la valeur curative pour le traitement de la chlorose, de l'anémie, dans tous les cas de reconstitution de forces.

Cette source jaillissait dans le parc du Chateau Neuf construit par Henri IV près de la Terrasse de Saint-Germain.

Le chateau fut détruit à la fin du 18e siècle et dans ses jardins ont été édifiés au milieu du 19e siècle, des bâtiments de style gothique et Renaissance, inspirés par l'Hôtel de Cluny et le Château de Chenonceaux.

Ces bâtiments furent loués au début du 20e siècle à une société privée qui décida d'y créer une Station thermale dotée de toutes les commodités que l'on pouvait exiger, dont un Casino, et lui donna le nom de "Spa-français", par analogie avec la ville belge de cure et de jeux.

En feuilletant l'album "Le Pecq en cartes postales anciennes", publié en 1974, on peut se faire une idée assez précise de ce que fut cet établissement.

(1) Cela ne fait-il pas déjà penser aux eaux de Spa, et plus particulièrement à celles de la Sauvenière mais.. sans pied de Saint-Remacle !

On y voit le parc, la source au début du siècle, les salles de jeu, la piscine de l'établissement de bains, la salle du théâtre, qui formaient un ensemble fort luxueux.

L'établissement thermal se complétait, outre deux piscines d'eau tiède, par des salles spéciales pour douches et bains turcs, des salles de massage et des cabinets de manucure et de pédicure.

Malgré ces avantages et la facilité des liaisons avec Paris par train - la première ligne de chemin de fer pour voyageurs en France fut celle de Paris à Saint-Germain -, par le tram et même par un service de bateaux depuis la gare d'Orsay, le Spa français ne connut qu'un succès éphémère et, pour des raisons inconnues, dut fermer ses portes après quelques années.

Par un curieux hasard, pendant la guerre 1914-1918, la demeure fut louée à la reine Elisabeth de Belgique, puis encore, une partie du bâtiment, à des Belges jusqu'en 1947.

*
* * *

Le dernier avatar du nom de Spa vient des Etats-Unis, de Californie plus précisément, comme nous l'apprend un article de Sylviane STEIN, publié dans l'Express du 21 juillet 1979.

Il s'agit d'un bain collectif, qui se prend "dans le bouillon tiède d'une baignoire multiplace le "hot-tub" ou "Spa", du nom d'une ville d'eaux... belge (ce qui étonne l'auteur de l'article, qui visiblement ignore, elle, la signification que "Spa" a prise en anglais). "On s'y assied sur des banquettes dures immergées pour s'y faire masser par des jets d'air chaud sortis de la paroi ou du sol.

...Les Californiens ne jurent plus que par le "Spa". Cet engouement s'est étendu à l'ensemble des Etats-Unis. Près de 400.000 Américains ont fait installer pour 200.000 francs belges environ un "Spa" chez eux !

(

En Suisse, aux Pays-Bas et en République fédérale d'Allemagne, on ne compterait plus, selon Sylviane STEIN (1), les hôtels équipés de bains bouillonnants.

Le seul pays encore réticent jusqu'à présent, semblerait être la France.

Nous y ajouterons la Belgique. Et pourtant, ne serait-ce pas là une occasion unique de profiter d'une mode venue des Etats-Unis pour relancer la balnéothérapie chez nous, faire en quelque sorte rentrer le "Spa" à Spa ?

Car, comme le dit encore Sylviane STEIN, parlant des possibilités de développement de ce nouveau type de bains, "tous les espoirs sont permis et les réserves envers les gadgets américains, du skateboard à la planche à voile ont toujours cédé devant la civilisation des loisirs !".

J. Toussaint.

(1) Qui ne dit pas si dans ces pays, ils portent également le nom de Spa.

Bibliographie.

Album du Guide Robert : 1902 ou 1904

Album panoramique Saint Germain Le Pecq

BERTHON (Roger) St.Germain en Laye

LA BARRE (Pierre Michel de) Petites et grandes heures du Pecq et du Vésinet.

RANNAUD (Pierre) Le Pecq en cartes postales anciennes 1898-1922

ROLOT et SIVRY : Précis historique de St. Germain en Laye Annuaire 1849.

TOUJOURS A L'OCCASION DE L'ORIGINE DU NOM DE SPA.
oo

L'intérêt d'une revue augmente avec le dialogue qui s'établit entre les lecteurs au sujet d'un centre d'intérêt. Ce fut le cas pour Histoire et Archéologie Spadoise avec l'origine du nom de Spa.

* * *

Nous avons lu avec intérêt la communication de Madame Annette Toussaint-Christiane, traitant de l'étymologie du nom de SPA et pris connaissance de la proposition du Professeur L. Remacle à savoir : Spa viendrait de sparsa (fontana), participe passé du latin spargere (répandre) au sens de jaillir, glose que J. Herbillon rapproche d'un toponyme de Beyne-Heusay : 1282, Sparfontaine; 1947, Spaiche fontaine; 1499, Spasse fontaine; 1528, Spaufontaine.

Il faut cependant constater que cette explication n'est étayée par aucun point d'histoire locale.

Transmise par le premier auteur anonyme des "Amusemens de Spa" (vers 172), la tradition indique que de temps immémorial, la fontaine de Spa s'est appelée : LE POUHON, mot wallon désignant tout à la fois la source, le puisard et le breuvage d'eau minérale, et non quelque Sparfontaine ou Spassefontaine.

De plus, la fontaine du Pouhon était séparée du hameau du vieux Spa et située dans une petite prairie entourée de bois; c'est dans ce lieu que Colin Leloup acheta en 1327, 12 bonniers de bois qu'il fit défricher, créant ainsi le nouveau Spa thermal.

Avant cette date, les buveurs d'eau se logaient au vieux Spa ou sous la tente.

Ceci semble indiquer que la source du Pouhon dans le creux boisé de la vallée du Wayai et le hameau du vieux Spa à cheval sur son ruisseau aient suivi des destinées distinctes avant de connaître une histoire commune créée par la vogue de la crénothérapie.

Nous n'avons guère d'indices de grande ancienneté de l'usage de la source, les pièces de monnaie romaines trouvées aux abords de celle-ci ayant pu être perdues par quelque collectionneur de la Renaissance.

La citation de Pline, en l'an 50, pourrait concerner la fontaine de Tongres située également "extra muros" et où furent trouvés de nombreux vestiges romains (cf. de Villengagne, Histoire de Spa) ou bien encore la fontaine de la Sauvenière avec son diverticule de voie antique.

De ceci, il découle que la création du vieux Spa pourrait être antérieure à la renommée de la fontaine du puits et partant que la source n'ait pas baptisé le hameau.

Du point de vue philologique, les vieilles graphies de Spous (1276); Spas (1302), Spaz (1315); Spaux (1554) se terminant par S,Z,X, pourraient dériver du latin Spatia, forme pluriel féminisée du latin Spatium selon les ouvrages de référence suivants :

- Dictionnaire de l'ancienne langue française et de tous ses dialectes du 9e au 15e siècle, tome 3, p.504 Paris 1938. Godefroy, F.
- "Espace ou espasse (1429) : emplacement, chambre, tout endroit habitable et couvert.
- Spause ou espause (1465) : vieux mot wallon : espace détaché d'un bois pour être mis en culture."
- Glossarium Mediae et Infimae Latinitatis, Tome 6, p.318.
"Spatium... 1548... une maison contenant deux espasses."
- Et même dans le petit Robert (société du nouveau Littéré) 1977 :
"espace- latin spatium : spaze vers 1190, surtout dans le sens d'espace de temps jusqu'au 16e siècle. - espais (13e siècle) lieu plus ou moins délimité où peut se situer quelque chose."

L'hypothèse de Vannerus n'est pas à écarter de manière péremptoire. Spa viendrait de Spatia, signifiant espace ouvert dans les bois (à l'occasion des grands défrichements ardennais de la fin du Moyen-Age?) sous forme de tenure de roture, c'est-à-dire de la concession par le Seigneur, d'une terre à des manants.

L'incendie du greffe du village de Sart a emporté en fumée toutes les archives relatives à l'histoire de Spa avant sa séparation en communautés

et paroisses indépendantes vers 1592 et peut-être tous nos espoirs d'éclairer l'histoire locale avant 1327.

Nous rejoignons notre aimable interlocutrice dans son souci de recherche de la vérité historique et concluons avec elle qu'en matière toponymique il convient de ne s'engager qu'avec la plus extrême prudence.

Louis Pironet.

* * *

A T T E N T I O N ! - Notre visite à Heerlen.

Quelques informations complémentaires et importantes.

Bien qu'il soit encore prématuré de fixer une date précise, cette visite au Musée des Thermes romains de Coriovalum à Heerlen (Pays-Bas) aura probablement lieu le samedi 10 mai 1980. Il est toutefois possible que cette excursion soit possible à d'autres dates, notamment en avril, voire en juin... pour ceux à qui cette date du 10 mai ne conviendrait pas.

En principe le déplacement de nos membres à Heerlen est à effectuer par leurs propres moyens avec rendez-vous (lieu et heure) à convenir. Certains d'entre eux ne disposant pas de voiture pourront toutefois bénéficier de cette excursion grâce à la collaboration de la Maison de Vacances Sol Cress qui le 10 mai et à d'autres dates (à fixer ultérieurement) organisera cette excursion pour ses vacanciers au moyen d'un ou plusieurs cars dans lesquels nous réserverons un certain nombre de places au bénéfice de nos membres. Il est cependant prudent de réserver ses places dès-à-présent. Départ prévu vers 13h15 et le retour vers 18h00. Une participation aux frais sera demandée à nos membres qui bénéficieraient de ce transport.

Les dernières précisions relatives à cette excursion seront communiquées ultérieurement. Mais déjà pour renseignement et inscription, une adresse : Mr. R. Manheims, 9, Av. Léopold II, 4880-SPA. (Tél.: 087/77.13.06 - Le matin de préférence).

(suite de la page 2)

Nous attirons l'attention de tous sur l'intérêt de la formule familiale qui couvre tous les membres d'une même famille demeurant sous le même toit ... et qui facilite la clôture de nos comptes sans augmenter les prix ! La souscription peut être effectuée directement à notre compte dont voici l'intitulé:

Histoire et Archéologie Spadoises ASBL
Rubr. R. MANHEIMS, Avenue Léopold II, 9 4880 SPA
Compte 348-0109099-38.

Bulletin de juin 1980

En liaison avec le thème de notre exposition d'été prévue du 14 juin au 14 septembre 1980 :

FRANCHIMONT, TERRE LIEGEOISE,
nous comptons offrir à nos membres un bulletin de juin spécial et imprimé exclusivement réservé au marquisat de Franchimont dans le millénaire de la principauté de Liège.

Convaincus de l'intérêt porté à cette initiative, nous attirons l'attention de tous sur le fait que ce bulletin spécial qui, en principe, comprendra également le catalogue de l'exposition, reportera la suite des études et articles publiés en mars au bulletin de septembre prochain.

Illustration de couverture de 1980.

Ruines de Franchimont en 1823 par le chevalier de la Barrière. - J.B. de Jonghe ft. Lith. de Dewaene et Comp. 150 x 215.
