

Histoire et Archéologie spadoises.

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

SPA.

BULLETIN TRIMESTRIEL



Septembre 1980

Musée de la Ville d'Eaux

Avenue Reine Astrid 77

4880 SPA

SEPTEMBRE 1980

6me année

BULLETIN N° 23

S O M M A I R E

Avant-propos	R.M.	125
Franchimont, terre liégeoise	Dr A. HENRARD	126
Autour de l'histoire du chemin de fer de Pepinster à Spa	C. MASSART	128
Spa anglais	L. MARQUET	137
Monographie d' une boîte de Spa exceptionnelle	Pharm. Col. PIRONET	143
Reflets de la vie rurale	R. MANHEIMS	146
La voirie ancienne de la région de Spa	M. RAMAEKERS	150
Liste des ouvrages en vente au Musée		161

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

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

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

Nos nouveaux membres.

Mr	Cailloux	Lucien	Liège	Mme	Pesesse	Joseph	Spa
Mr	Cesar	Jacques	Theux	Mr	Pichot	Georges	Heusy
Mme	César	Jacques	Theux	Mme	Pichot	Georges	Heusy
Mme	Cheinert		Bruxelles	Mme	Pirard	Maurice	Sart
Mr	Crèvecoeur	J. Marie	Molenstede	de Casse	de Prelle	de la Nieppe	Jeanne
Mr	Bourguet	Yvan	Spa				Nivelles
Mme	Bourguet	Yvan	Spa	Mr	Reynaerts	J.	Spa
Mr	Dagant	André	Bastogne	Mr	Sart	Louis	Spa
Mr	Debeukelaer	Gustaaf	Heverlèe	ASBL	Sofato	Spaloumont	Spa
Mr	De Witte	Patrice	Dampremy	Mr	Spruyt	Henri	Sart
Mr	Doucet	Jean	Stembert	Mr	Troquette	J. Luc	Spa
Mme	Doucet	Jean	Stembert	Mme	Troquette	J. Luc	Spa
Mr	Jehin	Paul	Spa	Mr	Troquette	Robert	Spa
Mme	Jehin	Paul	Spa	Mme	Troquette	Robert	Spa
Mme	Henri-Jaspar	Henry	Bruxelles	Mme	Vanhove	Angèle	Spa
Mr	Houart	J.J.	Limelette	Mr	Van Ranst	Yvo	Spa
Mme	Houart	J.J.	Limelette	Mme	Van Ranst	Yvo	Spa
Col	Leemans	Robert	Kraainem	Mr	Schumacher	Freddy	Spa
Mr	Lefèvre		Charleroi	Mr	Schumacher	Freddy	Spa
Mme	Lefèvre		Charleroi				
Mr	Lejuste		Spa	Liste arrêtée à la date du 5 août 1980			
Mme	Mack		Verviers	avec le 773 ^{me} inscrit mais, hélas, il y			
Mr	Marquet	J. Louis	Spa	a des décès !			
Mme	Marquet	J. Louis	Spa				
Mr	Meauxsonne	Alain	Spa				
Mme	Meauxsonne	Alain	Spa				

Cotisation annuelle: 200 francs pour une personne et 300 francs pour une famille. A verser au compte: 348-0109099-38 d'Histoire et Archéologie Spa-doises. A.S.B.L. Avenue Léopold II, 9 4880 Spa.

Le présent bulletin est tiré à 600 exemplaires.

A V A N T - P R O P O S .

oθo oθo oθo oθo oθo oθo oθo

Ce numéro de notre Bulletin trimestriel va peut-être décevoir certains de nos membres, tant il est vrai qu'on s'habitue vite à ce qu'aujourd'hui soit mieux qu'hier... Habitué, au fil des mois aux améliorations successives dans la présentation de notre périodique, ceux-là feront peut-être la grimace en constatant que nous revenons à des textes stencillés !

Nous croyons qu'ils comprendront vite le bien fondé de notre politique; tous les jours ne sont pas des dimanches, tous les mois ne sont pas des périodes de vacances !

Si à l'occasion d'un événement particulier, "un jour férié", il y a lieu de le célébrer dignement, il faut aussi, le lendemain, retrouver le sens de la mesure.

Le Millénaire de la Principauté de Liège (et celui du Marquisat de Franchimont) était pour notre ASBL une occasion choisie pour faire de 1980 une année particulière; nos quatre bulletins ont revêtu dès lors une belle couverture en couleur. Notre Exposition d'été, inaugurée le 14 juin était, en cette année anniversaire, un "jour férié"; notre Numéro de juin se devait donc d'avoir une forme particulière et ce Bulletin-Catalogue, fut spécialement attractif.

Mais il faut maintenant se faire une raison ... et faire ses comptes, à tous les points de vue ! Un bulletin imprimé coûte cher... et notre secrétaire vous dira ce qu'il faut de temps et de patience pour le réaliser à temps... !

Nos membres retrouveront dans ce numéro de septembre la suite des articles commencés en mars et ainsi, au fil des mois, nos activités reprennent leur cours normal.

Avec l'appui de nos membres fidèles, toujours plus nombreux, notre ASBL connaîtra encore de beaux jours même s'ils ne sont pas tous des "jours fériés".

R.M.

Allocution du Président lors de l'inauguration de notre exposition.

FRANCHIMONT, TERRE LIEGEOISE - (14 juin 1980)

=====

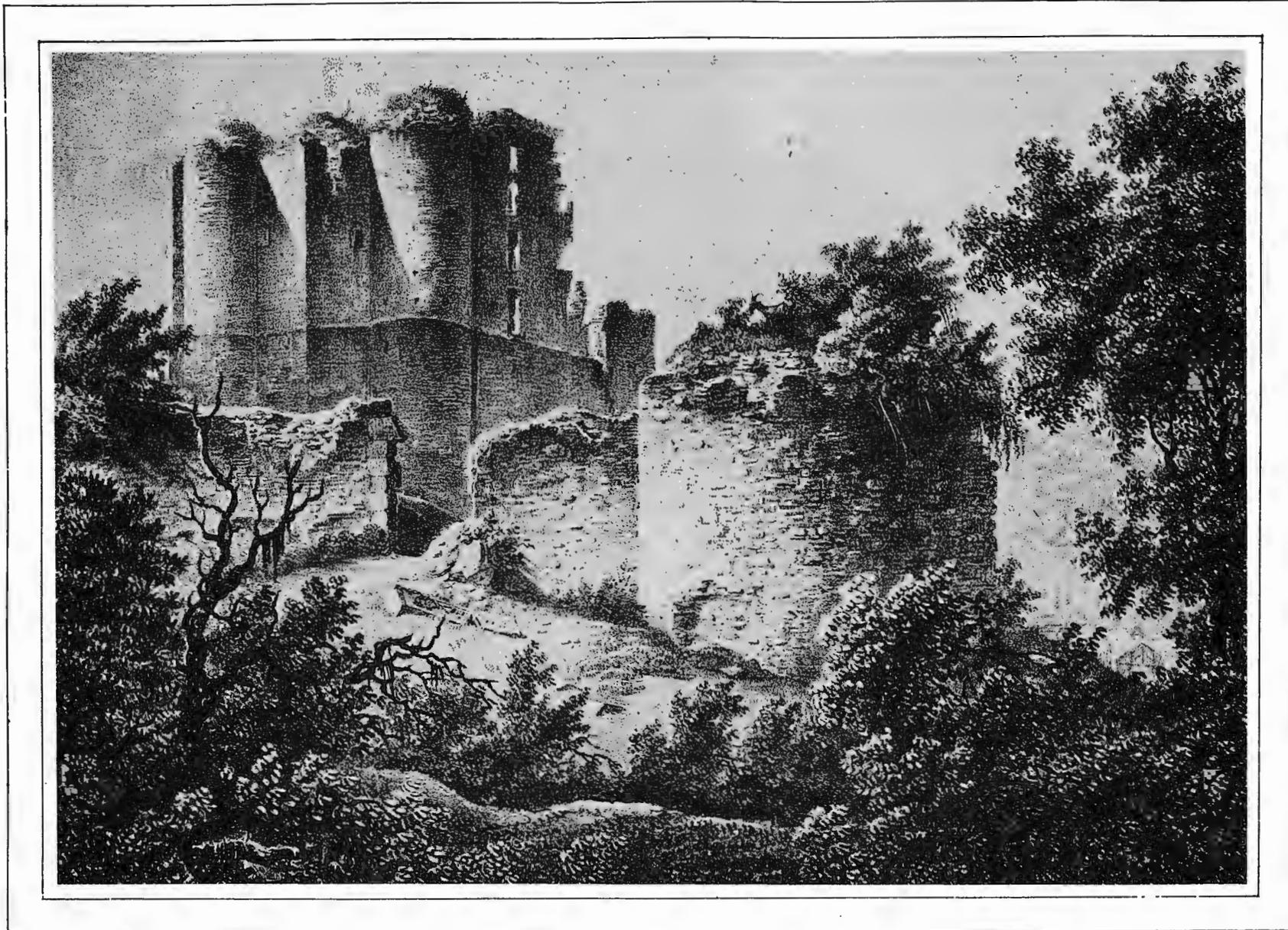
L'honneur m'échoit d'ouvrir cette réunion d'amis qui, une fois de plus, nous rassemble à la mi-juin. Pendant les trois mois à venir, cette ville qui fut royale, va présenter notre exposition d'été. Le thème de cette manifestation "Franchimont, Terre Liégeoise", nos administrateurs l'ont choisi parce qu'il nous met en harmonie avec la célébration des mille ans de la Principauté de Liège. Il rappelle que sous l'ancien régime le Pays de Franchimont était Liégeois.

Ce pays, dans ses limites étroites, possédait ses lois, ses coutumes, ses institutions, sa police, ses tribunaux, son clergé, son administration, ses impôts, ses industries. Les juridictions supérieures et le souverain siégeaient à Liège.

Une fois le thème adopté, nous avons cherché à rassembler les objets et les documents évoquant la vie de nos ancêtres dans sa diversité.

Nous remercions de leur confiance et de leur participation, outre les collectionneurs privés que nous ne pouvons citer, les institutions suivantes : Les Musées communaux de Verviers et leur Conservateur Monsieur Bronowski, la commune de Jalhay-Sart, la Bibliothèque Centrale de la Ville de Liège et son Conservateur adjoint Madame Triaille, l'Ecole Normale Saint-Roch de Theux, les Compagnons de Franchimont et la Fabrique d'Eglise de Theux. L'exposition est annoncée par une affiche que rehausse un dessin de notre conservateur Monsieur l'Architecte Dethier. Ce dernier, comme chaque année, a organisé avec talent les présentations de l'ensemble des pièces exposées.

Notre catalogue - ceux qui l'ont feuilleté ne me démentiront pas - mérite quelques mots. Il contient cinq articles originaux dus à l'érudition de nos amis Pierre Den Dooven, Paul Bertholet, Alex Doms, Jean Toussaint et Patrick Hoffsummer, parlant respectivement de l'industrie métallurgique, du commerce des eaux de Spa, du renouveau sous le règne d'Erard de la Marck,



Lith. par N. Fonsart.

Déposé.

Imp. de la Cour.

CHATEAU DE FRANCHIMONT
près de Spa.

de Spa dans l'édition au 17^{me} siècle et du système défensif du château de Franchimont. Je me fais votre interprète pour remercier ces auteurs et je souligne la participation importante des érudits de Theux. Quant aux riches illustrations de ce catalogue, elles ont été réalisées par notre secrétaire Maurice Ramaekers. Associé à son épouse, notre secrétaire est aussi l'auteur des posters ainsi que des diapositives que vous pourrez admirer tout à l'heure, accompagnées d'un commentaire composé et dit par Monsieur Michel Carmanne.

Je tiens à remercier la Ville de Spa, qui héberge nos activités et qui les subsidie. Merci aussi aux dirigeants de notre A.S.B.L. qui ont payé de leur personne et dont vous connaissez la compétence et le dévouement : notre Conservateur Monsieur l'architecte Dethier, notre Secrétaire et Madame Ramaekers, Monsieur Georges Jacob, Monsieur Robert Paquay, notre Trésorier Monsieur Raymond Manheims, Monsieur l'architecte François Bourrotte qui a étudié les ustensiles de chauffage et a rédigé une étude sur cette question.

Permettez-moi, pour terminer, de rappeler que c'est en 1965 que notre groupe, sous le statut de commission communale et sous le mayorat du Dr. Barzin, a présenté sa première exposition.

Il s'agissait de "Une Reine, une Ville d'Eaux, une époque". Depuis lors, notre statut a changé, la mort nous a ravi plus d'un ami, d'autres sont venus apporter leur enthousiasme à notre action. En 1970, il y a dix ans, le Ministre Parisis et le bourgmestre J. Barzin inauguraient le musée rénové.

Je suis heureux que ce soit avec notre quinzième anniversaire d'activité et avec le 10^{ème} anniversaire du musée que coïncident l'hommage rendu à notre vieux pays de Franchimont et le rappel des travaux, des joies et des peines de nos ancêtres franchimontois.

Dr. A. HENRARD.

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

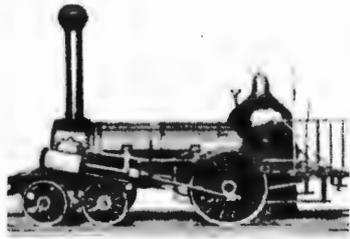
(Suite de l'Etude de Camille MASSART - Mars 1980)

Le 20 février 1867, le "Guillaume-Luxembourg" livre à l'exploitation la ligne de Spa à la frontière grand-ducale. Le petit chemin de fer de Pepinster à Spa devient un tronçon d'une nouvelle ligne internationale. Celle-ci est maintenant la troisième ligne internationale de pénétration vers l'est de la France. Elle vient s'ajouter à celle de la "Grande Compagnie du Luxembourg" (Bruxelles-Luxembourg via Arlon) et à celle vers Nancy via Vireux et l'ancien "Chemin de Fer Français des Ardennes". De plus, le trajet Liège-Luxembourg par Spa est ramené de 180 à 165 km par rapport au parcours via la vallée de l'Ourthe et Marloie. La ligne de l'Ourthe a été ouverte au trafic le 2 février 1867. Décidément les inaugurations se suivent de près !

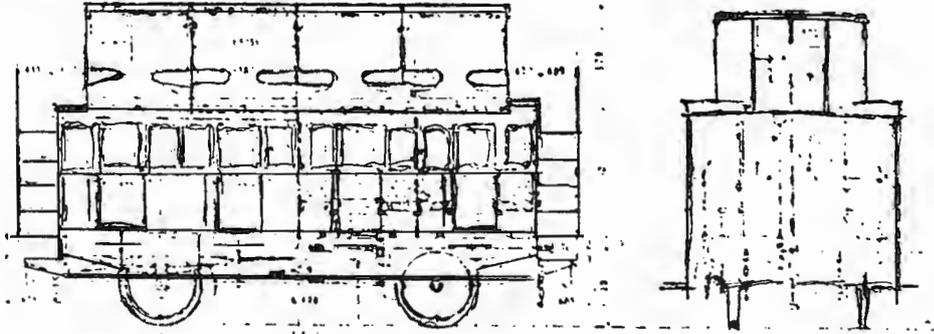
Fait caractéristique de l'installation des voies ferrées, le hameau de Trois-Ponts où viendra se souder vingt ans plus tard la ligne de l'Amblève (Rivage - Trois-Ponts) prend un développement important. Ce hameau dépendant de la commune de Fosse-sur-Salm et qui ne comptait qu'une douzaine de "feux" en 1855, en comptera plusieurs centaines par la suite.

Le traité du 21 janvier 1868, ratifié à Berlin, confirme la prise à bail pour 15 ans par la Cie de l'Est, tant dans le Grand-Duché qu'en Belgique, de l'entièreté du réseau Guillaume-Luxembourg. Toujours plus gourmande et cherchant à se créer un réseau en Belgique depuis 1862, la Cie de l'Est veut racheter le Pepinster-Spa. Heureusement elle n'y parviendra pas.

Napoléon III qui a toujours eu des visées annexionnistes sur la Belgique et le Luxembourg essaie de s'y infiltrer par divers moyens entre autres par les chemins de fer. Non content d'avoir pris le contrôle des chemins de fer grand-ducaux, l'Empereur pousse la Cie de l'Est à négocier avec les financiers belges Bischoffsheim et Hisch l'achat de la "Grande Cie du Luxembourg" (Bruxelles-Sterpenich et Liège-Marloie) et du "Liégeois-Limbourgeois" (Liège-frontière néerlandaise par Tongres-Hasselt et Neerpelt). L'accord sera même conclu fin janvier 1869. D'autre part, la "Sté du Nord



*Fig. 1. La locomotive américaine à bogie
« Olivier Evans »
de la ligne de la Vesdre
(extrait de M. Lamalle - « Histoire des ch. de fer belges »)*



*Fig. 2. Voiture à « impériale ouverte » du chemin de fer Pepinster-Spa vers
1867 (?)
(suivant Lionel Wiener - « Les anciennes compagnies de chemin de fer »)*



*Fig. 3. Voiture à « impériale ouverte » B9 x 20303 du réseau « Etat » français
modèle 1879 mais semblable aux voitures mises en service en 1855.
(suivant « Revue Française des Amis des Chemins de Fer » - 1965)*



*Fig. 4. Voiture à impériale fermée B4C5 x 20076
utilisée pour le « Pepinster-Spa-Gr.-Duché ».*



Fig. 5.

Belge" (filiale dans laquelle la "Cie du Nord" française est majoritaire) exploite déjà les lignes Liège-Namur-Givet, Charleroi-Erquelines et Mons-Quévy. Une grande partie du réseau belge à l'Est et au Sud risque ainsi de passer sous contrôle français.

Le gouvernement belge qui a eu vent des tractations en décembre 1868 réagit aussitôt. Léopold II donne son plein appui au cabinet Frère-Orban qui élabore un projet de loi interdisant aux compagnies belges de chemin de fer toute concession sans approbation du Gouvernement, la loi devait avoir un effet rétroactif. Le 20 février 1869, l'opposition par la voix de Jules Malou apporte son appui au cabinet libéral. Je ne puis m'empêcher de reproduire, comme Lamalle et Delmelle, l'extrait le plus percutant du discours de Malou sur les droits et les devoirs de la neutralité belge :

"Si le Gouvernement avait accordé aujourd'hui cette autorisation, il ne pourrait refuser demain à une compagnie prussienne le droit d'aller d'Aix-la-Chapelle à Anvers et d'aller par le "Grand Central", à travers toute la Belgique, à Anvers d'une part, à Givet d'autre part. Supposons qu'une pareille situation se présente, qu'aurait été réellement la neutralité matérielle de la Belgique ? Je dis d'avance, dans une pareille combinaison, pour un cas de conflit, passez-moi le mot, d'avance, la Belgique aurait vendu son âme..."

La loi du 23 février 1869 est votée à une très forte majorité par les deux Chambres.

Nous arrivons ainsi à la guerre franco-allemande de 1870. Le 2 septembre 1870, Napoléon III est prisonnier du roi de Prusse au château de Bellevue près de Sedan. Guillaume Ier vient lui offrir de résider au château de Wilhelmshöhe, près de Cassel, où avait résidé Jérôme Bonaparte, alors roi de Westphalie. Guillaume Ier accepte que le prisonnier traverse la Belgique pour gagner l'Allemagne par fer plutôt que de parcourir un long et humiliant trajet en territoire français.

J'ai lu que l'empereur déchu avait emprunté la ligne de Spa pour gagner Verviers. Ce n'est pas exact. La suite impériale atteint Libramont par la route le 4 septembre. Le train spécial, composé de six wagons dont la voiture-salon habituellement utilisée par le comte de Flandre, le conduit à Liège par la vallée de l'Ourthe et poursuit vers Verviers où le général Chazal a fait retenir des chambres à l'Hôtel du Chemin de Fer (propriétaire Louis Rensonnet) rue de la Station. Le 5 septembre, le convoi franchit la frontière allemande.

Sans doute pour faire plus d'honneur encore à notre chemin de fer, on m'a raconté, quand j'étais enfant, que la "Malle des Indes" l'avait emprunté. C'est tout aussi inexact que pour le convoi de Napoléon III. Ce train - à l'époque courrier postal le plus important du monde - empruntait normalement les lignes françaises de Calais à Marseille. Il fut détourné par Ostende, la ligne du Luxembourg, puis Brindisi durant la guerre de 1870, mais il ne passa jamais par Spa.

Après la crise de 1868-1869, la défaite française met définitivement fin aux appétits de la Cie de l'Est Française qui perd d'ailleurs tout son réseau d'Alsace et d'une partie de la Lorraine qui devient le "Chemin de fer impérial d'Alsace Lorraine". Le gouvernement belge, à partir de 1870, change de politique. Aux raisons politiques se sont d'ailleurs ajoutés des raisons économiques et l'Etat Belge rachètera systématiquement chaque fois que possible les concessions privées (39 sociétés privées existent encore en 1870). C'est ainsi que la ligne Spa-Pepinster est rachetée en 1872 avec entrée en puissance le 16 septembre.

Le traité du 11 septembre 1872, signé à Berlin, confie à l'Etat Belge l'exploitation du réseau belge du Guillaume-Luxembourg, c'est-à-dire Spa-Trois-Vierges, aux conditions de son contrat avec la Cie de l'Est. Le Gouvernement allemand de son côté exploitera le réseau grand-ducal du Guillaume-Luxembourg par l'intermédiaire des Chemins de Fer d'Alsace-Lorraine. L'Allemagne, comme la Belgique s'engagent à exploiter ce réseau jusqu'en 1912. Enfin, le 1er janvier 1913, la Belgique acquiert la ligne Spa-Grand-Duché.

La "Belle-Epoque" pour la nouvelle gare de Spa débute, selon moi, en 1867 et se poursuivra jusqu'à la première guerre/ Trois services par jour en chaque sens desservent la ligne jusqu'à Luxembourg. La liaison Amsterdam-Bâle est réalisée via Utrecht-Maastricht-Liège-Spa-Luxembourg et elle sera maintenue malgré la création de la ligne de l'Amblève en 1889 et cela jusqu'en 1914. Tous les express et les rapides de la ligne Aix-la-Chapelle arrêtent à Pepinster où la correspondance (on disait aussi la "coïncidence") pour Spa est assurée.

En 1870 déjà, nous rappelle J. de Walque, un wagon spécial à destination de Venise est pris en location en gare de Spa par Ernest Gambard, célèbre marchand de tableaux, futur acquéreur du domaine d'Alsa, route de Barisart.

La famille royale emprunte évidemment le train pour venir à Spa l'été et la reine Marie-Henriette en fera usage bien plus fréquemment après son installation en 1895 à la Villa Royale. Spa est une gare de 1ère classe; elle possède un salon royal. J'en verrai encore quelques éléments en 1977.

Du point de vue confort pour les longs trajets, nous sommes loin du premier wagon-lit rustique, dû à l'ingéniosité de Georges Mortimer Pullman, qui circula pour la première fois le 1er septembre 1859 entre Bloomington et Chicago. "Le progrès y était très relatif, écrit Jean des Cars : il n'y a pas de draps, l'éclairage de la chandelle est incertain, le poêle fume tellement que les gorges sont encore plus asséchées qu'à l'ordinaire, bien que - et cela aussi c'est nouveau - il y ait un réservoir d'eau potable." G.M. Pullman demande un supplément de 50 cents par nuit (voir fig.6). Georges Nagelmackers, retour des U.S.A. crée la "Compagnie Internationale de Wagons-Lits" le 1er octobre 1872 et le 22 du même mois, il signe la première convention à Liège, convention qui fait des wagons-lits une habitude. La ligne choisie va d'Ostende à Cologne et le confort du sleeping est de classe !

En 1900, Léopold II fait construire le train royal que j'aurai l'occasion de visiter en 1966 lors de son exposition en gare de Bruxelles-Nord. Il comporte la "berline royale", très appréciée par le Roi, la "voiture royale

de jour" (voir fig.7.) et le véhicule dit "salle à manger". Cette "berline royale" qui peut faire partie du train royal ou être attachée à un train ordinaire, G.H. Dumont nous en donne la description :

"Elle comprenait un salon de style Louis XVI, vert et or, un fumoir bordé de glaces sur trois côtés et quatre chambres avec cabinet de toilette. La chambre réservée au Roi, en acajou rouge du Congo, était tendue de soie bleue; celle de la princesse Clémentine, en bois de citronnier, était ornée de gracieuses toiles peintes. Les deux autres chambres étaient destinées à deux dames d'honneur et deux officiers d'ordonnance. La lumière électrique provenait d'une dynamo avec accumulateur, reliée par une courroie de transmission à l'essieu des roues d'arrière."

Je ne sais pas si le train royal dans son entièreté est jamais venu à Spa, mais la "berline royale" y vient pour les funérailles de la Reine, le 22 septembre 1902. La ville est en deuil et la façade de la gare est tendue de noir. Le grand salon de réception a été transformé en chapelle ardente. Le train spécial qui ramène le corps à Bruxelles est composé du wagon funèbre recouvert de draperies noires, de la "berline royale" où prennent place le Roi, le Prince Albert, la princesse Clémentine et le comte d'Oultremont, et de voitures occupées par les ministres et les personnalités.

* * *

Nous venons de juger du raffinement des voitures "spéciales", mais quel est, durant ce demi-siècle, le confort offert aux voyageurs ordinaires ? On connaîtra successivement la voiture du type anglais à compartiments isolés, où le garde procède au contrôle des voyageurs en circulant sur les marchepieds extérieurs le long des voitures du côté opposé à l'entrevoie; puis la voiture, toujours en bois, dite à intercirculation, c'est-à-dire à couloir latéral, avec ajoute d'une toilette et d'une plate-forme aux extrémités afin de réaliser à l'intention du garde l'intercommunication entre les voitures. Dès 1899, la 1ère classe est supprimée sur les lignes de l'Etat, à l'exception des trains internationaux où elle a été remplacée

THE GRAPHIC

AN ILLUSTRATED WEEKLY NEWSPAPER

Vol. 10—No. 46
Ed. at Covent Garden, W.C., London, W.

SATURDAY, NOVEMBER 21, 1874

Price Sixpence
Or by Post Quarterly



CAR ON THE MIDLAND RAILWAY

Fig. 6. Page de « The Graphic » du 21-11-1874
illustrant les facilités du Pullman.



Fig. 7. Intérieur de la « Voiture royale » de Léopold II.

par des "voitures de luxe" avec buffet, salon pour dames, etc...

Au départ de Paris, vers 1900 sont distribués des billets circulaires qui permettent de visiter soit la presque totalité de la Belgique, soit une partie seulement. D'après Conty, deux circuits sur quatre font une boucle par Spa. Premier circuit : Paris, Amiens, ...Lille...Ostende-Bruxelles...Liège-Pépinster-Spa-Liege-Huy...Givet-Chimay..Laon...Paris. Quatrième circuit : Paris-Compiègne... Mons-Bruxelles...Anvers-Louvain Liège, Spa, Liège, Huy, Namur...Maubeuge-Paris. Leur prix laisse rêveur : Premier circuit : 1ère classe : 88,30 f. - 2ème classe : 64,60 f.; quatrième circuit : 1ère classe : 74,30 f.; 2ème classe : 54,65 f. (1 fr. français = 1 fr. belge). Ce n'est pas étonnant, Baedeker écrit en 1901 : "Les frais de voyage sont à peu près les mêmes en Belgique que dans les autres pays habituellement fréquentés par les touristes. Un voyageur seul dépense, en moyenne, 20 à 25 f. par jour, 10 à 15 f. seulement lorsqu'il fait un séjour prolongé, et moins encore dans les petits hôtels et qu'il peut se contenter de boire de la bière. Les frais de chemin de fer sont relativement peu de chose." Il n'empêche que les grands voyages, dans le sens de l'époque sont réservés à une classe de privilégiés. Au titre de comparaison, le même Baedeker mentionne pour Spa le prix de la chambre d'hôtel qui s'échelonne par exemple entre : depuis 8 fr. au Grand Hôtel Britannique, depuis 6 fr. à l'hôtel de Bellevue, depuis 4 fr. au Grand Hôtel des Bains, depuis 3 fr. à l'hôtel de Flandre, de 2 à 5 fr. à l'hôtel de Cologne.

L'Exposition Universelle et Internationale de Liège en 1905 annonce que "Liège ne s'impose pas seulement à l'attention des touristes par son Exposition, mais aussi par les beautés naturelles qui l'entourent. Liège est le centre d'excursions vers des localités de plaisance telles que Spa, Chaudfontaine, ... - Liège n'est qu'à 40 minutes de chemin de fer de Spa."

Au cours du premier semestre de 1914, le Ministre des Chemins de Fer, Monsieur Ségers, hôte régulier de Spa en son château de Beaumont à la Corniche, obtient un service de voitures directes entre Spa-Ostende-Bruxelles-Cologne et Paris.

Survient la première guerre mondiale. Dès 11h1/2 du matin, le 4 août 1914, les teutons sont à Spa. Ils font aussitôt mainmise sur les chemins de fer qui ne sont plus accessibles au public. Bloqués à Winamplanche au moment des grandes vacances scolaires, mes parents ne pourront regagner Bruxelles en taxi que dans le courant de novembre 1914.

Le chemin de fer de Trois-Vierges à Spa est une magnifique voie de pénétration pour l'ennemi qui, avant les hostilités, a tissé un réseau ferré très dense à notre frontière : Lommersweiller-Trois-Vierges; St-Vith-Gouvy, Waismes-Malmedy-Stavelot. On voit passer en gare le lendemain de la chute de Liège, un train bourré de soldats, garni de branches de sapin avec la mention : "Vive l'empereur de l'Europe ! Mort aux Belges !"

Ce manque de trains pour mes compatriotes se poursuit plusieurs années. C'est ainsi que, enfant, pour venir en vacances à Winamplanche avec mes parents, nous empruntons successivement le vicinal Bruxelles (place Dailly) Ans dans lequel les places sont obtenues de haute lutte, puis le tram électrique "Est-Ouest Liège" depuis Ans jusque Trooz, suivi enfin du vicinal de Trooz à Louveigné. Mon grand père nous y attend. Le reste du chemin, via Hautregard et la Croix Papet (+ 11 km), s'effectue à pied pour mes parents, tandis que moi-même, privilégié, je bénéficie d'une place assise sur une petite carriole anglaise poussée par mon grand-père et qui sert en même temps au transport des valises.

Début 1918, avec la création du "rayon de Spa" et l'installation du Grand Quartier Général Allemand et du Kaiser, c'est une seconde, mais bien triste "Belle Epoque" qui s'ouvre pour Spa. Tous les hauts personnages transigent par la gare. L'intérieur de celle-ci est restauré, le nombre de voies de garage augmenté, les entrepôts agrandis. Guillaume II, Hindenburg, Ludendorff... et j'en passe, seront nos "hôtes" durant de longs mois. Des trains de luxe amènent l'Empereur d'Autriche, les routelets allemands, les kronprinz d'Allemagne et de Bulgarie, l'Impératrice Augusta-Victoria et ses fils, Oscar et Joachim de Prusse, le Khédive d'Egypte, le Grand Vizir de Turquie, l'Hetman d'Ukraine,... Certains jours, les rues et chemins

allant de la gare en ville sont gardés militairement et les habitants des immeubles situés sur le parcours ne peuvent même pas se tenir derrière leurs rideaux.

Le Kaiser fait un grand usage du train pour aller à Berlin, ou en direction du front. Le "Neubois" est même relié à la voie ferrée par un raccordement qui prend naissance au-dessus de la halte de Nivezé. On voit même en gare, le 30 octobre 1918, un long train avec trois locomotives qui ramène Guillaume II. La place de la Gare est le siège de nombreuses parades lors de l'arrivée de souverains.

Le 9 novembre, Guillaume II se résigne à abdiquer et va passer sa dernière nuit spadoise dans son train stationné en gare. Selon certains auteurs, il quitte la gare, le 10 novembre à 5 heures du matin, dans une auto en compagnie de l'ex-Kronprinz. Selon d'autres, le train quitte Spa, le 10 novembre à 5 h., et s'arrête en gare de La Reid. L'ex-Kaizer monte alors dans une auto qui part vers la frontière hollandaise.

La station ne chôme pas pour autant. Après les trains de luxe des "puissants", c'est un train spécial plus démocratique qui amène, le 12 novembre, deux délégués du Conseil des Ouvriers et Soldats de Hanovre qui veulent proclamer la révolution générale à Bruxelles. Le Sous-Secrétaire d'Etat Erzberger les en dissuade et repart avec eux vers l'Allemagne avec une locomotive pavoisée aux couleurs belges.

Le 22 novembre, enfin, l'occupant remet la gare au chef de station belge d'avant-guerre, Mr. Froidcourt.

Spa devient le siège de la "Commission Interalliée d'Armistice" du 25 novembre 1918 au 23 juin 1919, jour de la signature du Traité de Versailles, celui que G.H. Dumont surnommait à juste titre : "le dernier invalide de la guerre". Du fait de la présence de cette commission, Spa reçoit la visite de Hoover, Foch, Pershing, Douglas Haig, ... Ce que l'on sait peu, c'est que le Maréchal Foch, lors de sa première visite à Spa les 3 et 4 avril 1919, y vient avec la voiture où a été signé l'armistice de Rethondes.

A ce propos, je crois intéressant de résumer la vie de cette voiture de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits que Jean des Cars a suivi d'un bout à l'autre de sa "carrière". La voiture 2419 D, wagon-restaurant datant du 4 juin 1914, a été transformée, suivant les instructions de l'Etat-Major français et réceptionnée à Senlis, le 29 octobre 1918, par Weygand. Elle est dans la forêt de Compiègne le 7 novembre. Elle sert encore aux réunions d'armistice de Trêves les 16 décembre, 13 janvier et 16 février 1919. Elle vient à Spa, toujours avec Foch, en avril 1919; elle sera "démobilisée" en septembre 1919 et cédée gratuitement au gouvernement français. Après avoir été exposée pendant six ans dans une cour aux Invalides, elle ira s'installer sous hangar à Rethondes, le 11 novembre 1927. En 1944, évacuée en Thuringe, les S.S. la feront sauter dès l'arrivée des troupes américaines. Celle que l'on visite maintenant dans la clairière de Compiègne est en réalité la voiture 2439 qui lui ressemble comme une soeur et que l'on a rebaptisée 2419.

Le va-et-vient des "grands" de ce monde n'est pas terminé pour notre gare spadoise. "La Conférence diplomatique de Spa" de juillet 1920 y réunit les délégations des 10 nations victorieuses, dont la Belgique, et de l'Allemagne - vaincue, mais peu disposée à respecter le traité de paix - On y voit défiler les Millerand, Lloyd George, Comte Sforza, Bénès, Foch, Weggand, Hugo Stinnes, Hymans, de Broqueville... Les trains, trams, autos amènent quantité de curieux et la ville a fait peau neuve.

Le traité de Versailles a accordé à la Belgique la propriété de la ligne Raeren-Kalterherberg (n°48 du guide des chemins de fer) qui passe à plusieurs reprises en territoire allemand, notamment à Mützenich, Lammersdorf, Rötgen. Cela permet aux amoureux des beaux paysages fagnards d'aller en train, par le chemin des écoliers et sans quitter le territoire belge, de Spa à Herbestal en passant par Stavelot, Malmedy, Waimes, Sourbrodt, Montjoie-Mützenich, Raeren et Eupen.

Camille MASSART

(à suivre)

NDLR.: une partie des clichés paraissant dans ce bulletin et concernant le travail de Mr MASSART se rapportent au texte paru dans le n° de mars 80.

S P A A N G L A I S .

Le nom de Spa, ainsi que l'a démontré le professeur L. Remacle, un de nos meilleurs philologues et toponymistes wallons, vient de sparsa (fontana) "fontaine jaillissante", ce qui montre bien que depuis l'époque lointaine où s'est imposé ce nom, c'était la caractéristique principale du lieu, sa source ou ses sources aux propriétés merveilleuses, qui avait attiré l'attention.

Dans un article publié dans le numéro de mars 1980 de cette revue, M.J. Toussaint rappelle, à la suite de M. Georges Barzin, que le nom de Spa a pris en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, la valeur d'un nom commun pour désigner une ville d'eaux ou de cure thermale.

En réalité, cette signification n'est que la dernière étape de l'évolution du mot dans la langue anglaise, l'étape intermédiaire étant le sens de fontaine minérale ou source aux propriétés médicinales.

Nous avons consulté la notice sur Spa du New English Dictionary on Historical Principles (Nouveau dictionnaire anglais sur des principes historiques) édité par sir James A.H. Murray (vol. IX, part I, Oxford 1919, p.495).

Spa y figure avec des variantes orthographiques anciennes : Spau, Spaw, Spawe, dont la première est identique à une des graphies wallonnes des XVe et XVIe s.

La prononciation peut être (spa) ou (spo) (cette dernière correspond à la prononciation wallonne !). En premier lieu Spa (avec majuscule) désigne "notre" Spa : "ville d'eau de la province de Liège en Belgique, célèbre par les propriétés curatives de ses sources minérales." (the name of a watering-place in the province of Liege, Belgium, celebrated for the curative properties of its mineral springs. In early use the Spa.)

Dans ce sens, la première mention relevée dans ce dictionnaire date de 1565; elle se trouve dans les Life and Times of Sir T. Gresham (publié par

Burton en 1839) : "Et je crains d'autant plus les dangers de cet hiver, car je n'aurai pas l'occasion d'aller à Spa cette année." ("And now do I the more feare the danger of this winter, for that I have now lost the commodity of going to the Spa this year.") On voit que l'auteur de ces mémoires a déjà dû se rendre à Spa antérieurement.

En 1590, dans son *Faerie Queen* (la Reine des fées), oeuvre célèbre dans la littérature anglaise, Spenser cite le "German Spaw" à côté de la plus célèbre ville d'eau anglaise, Bath.

Ce nom de "German Spa" est encore employé en 1733 par Henry Eyre, importateur en Angleterre des eaux de Spa et fournisseur de Leurs Majestés, auteur d'un ouvrage intitulé "An account of the mineral waters of Spa, commonly called the German Spa" (1) Comme l'explique M.G. Dugardin, la Principauté de Liège relevait du Saint Empire Germanique, et c'est pourquoi on appelait Spa "le Spa allemand".

Dans le dictionnaire déjà cité, on trouve encore mention de la localité de Spa en 1619 : "Je vais pour ma santé aller boire les eaux de Spa pendant les quelques jours restants de la saison." ("For my health to goe drinke the waters of the Spaw for the few dayes yet remaining of their season") (Camden, English and German).

En 1665 dans les Memoirs of the Verney family during the Civil war on lit : "The first instant we arrived at the nasty Spaw and have now begun to drinke the horrid sulfer water.". Nasty, signifie "sale" dégoûtant et on peut se demander pourquoi ce bobelin anglais s'est imposé un aussi long voyage pour boire "cette horrible eau sulfureuse" dans une localité si peu plaisante à ses yeux.

Toujours d'après ce dictionnaire, on peut lire dans un ouvrage consacré aux lettres de Swift, le célèbre auteur des Voyages de Gulliver, qu'en 1725, un docteur anglais écrit qu'il a envoyé plusieurs malades "to the Spa" pour y boire l'eau de la Geronstère qui ne peut être exportée. I

(1) G. Dugardin. Histoire du Commerce des eaux de Spa, p. 54

have of late sent several patients in that case to the Spa, to drink there of the Geronstere water, which will not carry from the spot."

La source de la Geronstère avait alors été mise à la mode à la suite de la cure heureuse de Pierre Le Grand en 1717; mais, comme l'écrit M. G. Dugardin (p. 49), le Magistrat de Spa ne permettait que très exceptionnellement d'en mettre les eaux en bouteille, contrairement à l'eau du Pouhon qui faisait depuis longtemps déjà l'objet d'un commerce important.

En 1733, on trouve une allusion aux cannes faites pour les bobelins qui sont à l'origine de l'industrie des "bois de Spa". Un specimen en a été offert ou ramené en cadeau. "A walking-stick, the manufacture of Spa, where she had made for you."

Relevons en 1833, dans un ouvrage médical que "the Geronstere is the most celebrated fountain at Spa after the Pouhon."

A ces citations du dictionnaire anglais, ajoutons celle-ci, relevée dans The School for Scandal (1777), du célèbre dramaturge anglais Sheridan. Des dames occupées à médire d'une de leurs amies disent d'elle : son visage ressemble à une table d'hôte à Spa, où il n'y a pas deux clients de la même nation. (Her face resembles a table d'hôte at Spa, where no two guests are of the same nation.) Ceci témoigne suffisamment de la renommée de Spa au XVIII^e siècle.

Au 17^e siècle, la sémantique du mot évolue dans un sens plus général et tout d'abord celui d'une cure d'eau.

En 1610, on lit dans une pièce de théâtre de Beaumont et Fletcher (The scornful lady) : Il a dépassé tout remède, spa ou régime, car il a dans les os une syphilis primitive. (He has yet past cure of Physick, spaw or any diet, a primitive pox in his bones.")

Le sens qui va s'imposer au 17^e s. est celui de fontaine minérale ou source aux propriétés médicinales.

Comme l'écrit M.G. Barzin dans un article publié en 1961 dans le Bulletin de la Société Royale le Vieux Liège (n° 135), c'est le docteur Timothy Bright qui donna le premier à une source minérale anglaise le nom de English Spa. On en trouve la confirmation dans le dictionnaire cité plus haut où se trouve la citation suivante provenant du livre de E. Deane Spaw fountain, publié en 1626 : "Le docteur Thimoty Bright a donné le premier le nom de English Spaw à cette source il y a tæente ans ou plus. (Doctor Timothy Bright first gave the name of the English Spaw unto this Fountain about thirty years since, or more.)"

Cette source est celle de Knaresborough (et non Knarestorow comme l'écrit M.G. Barzin), située près de Harrogate dans le Yorkshire.

En 1652, un certain docteur French publie un livre intitulé The Yorkshire Spaw où il écrit : Afin de mieux comprendre la nature de cette source, je me suis livré à plusieurs expériences" (For the better understanding of the nature of this spaw, I made diverse experiments thereof).

En 1727, dans son Young Man's Companion, W. Matthew parle de "the abundance of mineral waters, particularly those of the Spaws in Yorkshire."

Ajoutons une citation de 1778 de W. Pryce : Mineralogia Cornubiensis or a treatise on minerals, mines and mining qui parle de mineral spaws or springs (sources minérales) et une autre de 1843 où il est question des Lucan and Harrowgate spas (Sulphureous waters, such as the Lucan and Harrowgate spas) (R.J. Graves. System of clinical Medicine).

L'évolution ultérieure aboutit assez tardivement à faire désigner par le mot spa, non plus une source minérale, mais une ville d'eau possédant une telle source.

La première mention se trouve en 1777 chez l'auteur dramatique Sheridan, déjà cité plus haut. Dans son Trip to Scarborough (Voyage à Scarborough) il écrit : "Même les rustres de ce spa du nord ont appris le respect dû à un titre (Even the boors of this northern spa have learned the respect due to a title). En 1807 Beresford dans ses Miseries of human life écrit : The inland Spa is not a jot behind the Fishing-town in the articles of

tortures. (Le Spa de l'intérieur n'est pas en arrière sur la ville de pêche en ce qui concerne les tortures).

Dans son Roman empire (1856) Merivale appelle Baiae "la plus célèbre ville d'eaux romaine (Baiae, the most fashionable of the roman spas...). Enfin, en 1879, T.H.S. Escott écrit que "Bath reste une des villes d'eaux les plus importantes du royaume (Bath continues to hold its own as one of the great inland spas of the Kingdom.). Dans England, its people, polity and pursuits).

Comme mots composés, on trouve dans ce dictionnaire spa-diet (régime observé par les curistes) (1626), spa-drinker (buveur d'eau minérale) (1652), spa-fountain (1626), spa-house, spa-water, spa-spring (source), spa-treatment, spa-well (source - 1652).

On rencontre même en 1832 et 1847 le verbe to spa = to subject to spa-treatment -suivre une cure d'eau) ou to frequent or visit a spa or spas (fréquenter ou visiter une ville d'eaux).

En voici deux exemples : en 1832 dans Modwin. Angler in Wales (le Pêcheur à la ligne au pays de Galles) : Here I am after being spaed for a week at Cheltenham (Me voici, après avoir pris les eaux pendant une semaine à Cheltenham). W.E. Forster écrit dans Reid Life : I have been spaing in this distinguished company now for three days". (Je viens de prendre les eaux dans cette compagnie distinguée pendant trois jours).

Voyons maintenant, d'après les renseignements fournis par l'Office du Tourisme de Grande-Bretagne quelles sont les principales villes d'eaux ou spas d'Outre-Manche.

La plus ancienne et la plus célèbre est Bath, déjà connue à l'époque romaine et où les thermes romains furent découverts en 1775 (population 83.900 hab.). Au nord de Bath, dans le Gloucestershire se trouve Cheltenham (population 86.000) et plus au nord Droitwich (+ 5.000) et Leamington (+ 45.000) souvent appelé Royal Leamington Spa. Dans le Lincoln on trouve Woodhall Spa (+ 2.000), dans le Derbyshire Buxton (+ 6.000) et dans le York

re Harrogate (133.000 hab) où, comme nous l'avons vu, on donna pour la première fois à des sources anglaises le nom de spas. Scarborough, également dans le Yorkshire, mais sur la côte est devenue une ville d'eaux car des sources minérales y avaient été découvertes en 1620. Enfin, au pays de Galles, une petite ville d'eaux est appelée Landrindod Wells (± 4.000 hab.).

On voit ainsi quelle fortune a connu le nom de notre petite ville dont les sources minérales avaient fait la gloire.

L. Marquet.

* * *

Une remarquable réalisation.

Nous sommes heureux d'adresser nos félicitations à Monsieur le Professeur Léon Marquet pour sa collaboration à la réalisation du prestigieux ouvrage :

"Légendes de Belgique",

étude approfondie et scientifique des légendes authentiques de Wallonie, de Flandre et de Bruxelles

L'oeuvre est également publiée en néerlandais et est brillamment illustrée par des dessins en couleur de M. H. Lievens.

Les auteurs, Mrs. L. Marquet et F. Roeck sont tous deux membres de la Commission Royale Belge de Folklore.

Nous sommes convaincus que nos membres apprécieront ce remarquable ouvrage qui évoque notamment quelques légendes de notre région avec le souci d'en dégager les origines profondes et les sentiments populaires qui les ont fait naître.

* * *



L'abreuvoir agréable et champêtre de Berghem

*représenté sur la gravure
de P. Martenari et J. Aliamet
au 18e siècle*

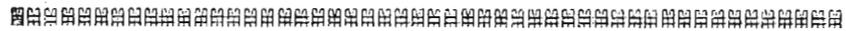


*représenté sur la grande toilette
du début du 19e siècle*



*L'intérieur de la boîte
collection : L. Pironet*

MONOGRAPHIE D'UNE BOITE DE SPA EXCEPTIONNELLE



Une grande toilette forme tombeau

Une variante des boîtes de Spa était "les Toilettes" contenant le nécessaire de voyage des dames de qualité : miroir, ensemble de couture, produits de beauté et de soins, colifichets....

L'exemplaire illustré en annexe est en bois au naturel, outre le miroir au revers du couvercle, elle contenait initialement douze accessoires.

Il subsiste : une pelote, un petit casier, deux boîtes et deux corbeilles rectangulaires, un fond de corbeille portant des peintures à la gouache de paysages romantiques et encore quatre boîtes rondes représentant des chiens de chasse.

Sur le couvercle, un sujet pastoral peint à la gouache.

Dans une vieille boutique d'antiquaire de Boulogne, nous avons eu le plaisir d'acquérir une gravure du 18^e siècle représentant la même scène et portant : "L'abreuvoir agréable et champêtre", gravé d'après le tableau de Berghem par P. Martenari et J. Aliamet, à Paris chez Jean, rue Jean de Beauvais, 32 - imp. Lamoureux, rue Jean de Beauvais, 12, Paris. (voir photo).

Cette gravure a-t-elle inspiré le peintre spadois qui est inconnu ? Cette oeuvre, non signée, était attribuée au bourgmestre Servais par Georges Nizet.

Datée de la première moitié du 19^e siècle, cette toilette présente les dimensions suivantes : 59,5 x 47,5 x 13,5 cm.

Nous extrayons du dictionnaire des peintres, dessinateurs et graveurs (Benezit 1976) :

BERGHEM ou BERCHEM (Claes, Pieters) ou BERRIGHEM dit Van Haerlem :

peintre né à Harlem en 1620, mort à Amsterdam en 1683 (école hollandaise). Paysagiste avec sentiment fort juste de la nature et goût pour les paysa-

ges italiens. Dédaignant bientôt l'école de plein air où il fut victime de sa trop grande facilité, il peignit bientôt dans son atelier des paysages assez monotones et d'une uniformité fastidieuse. Un nombre considérable de ses toiles représente des paysans traversant un gué avec leurs bœufs. Mais il reste indiscutablement un maître coloriste à la palette très chaude et très riche d'une prodigieuse fécondité : scènes de chasse, vues de ports et de plages, paysages divers, scènes pastorales avec bergers et troupeaux. Il rend avec grande habileté les effets de lumière et de soleil.

Si ces pastorales se réfèrent à Virgile et aux bambochades de P. Van Laer, elles furent très appréciées en France au 18e siècle et influencèrent Boucher et Oudry. Dans ces scènes d'amour de bergers de la fable, dans des paysages d'Arcadie, le poncif gracieux côtoie la vérité de l'observation de la vie des paysans, des animaux et du paysage baigné d'une lumière dorée.

Musées : Budapest et Dijon : L'Abreuvoir; Londres : le Gué; Paris, Strasbourg : passage de gué.

Jacques Aliamet : célèbre graveur d'estampes, né à Abbeville en 1726, mort à Paris en 1788 (école française) élève de Le Bas et de Carle Van Loo.

Joseph Servais : Bourgmestre de Spa, peintre de fleurs du 19e siècle (école française), exposant au salon entre 1831 et 1839.

*
* *

Autre exemple de reproduction d'un tableau célèbre par un peintre
sur bois de Spa.

L'oeuvre intitulée : "Petits paysans surpris par un loup" est conservée au Musée des Beaux-Arts de Nantes.

Le "Bénézith" nous enseigne que Francisque Grenier de Saint-Martin, peintre d'histoire et de genre et lithographe, est né et mort à Paris (1793-1867), école française.





Entré à l'Ecole des Beaux-Arts en 1812, il fut l'élève de David et Guérin. Il exposa au Salon de 1810 à 1865.

Cette scène a été reproduite par un artiste anonyme sur une boîte de Spa ; un coffret à thé de forme violonée.

Nous avons contemplé la gravure ancienne tirée de cette peinture dans une boutique de Locronan (Finistère). Elle portait : "Enfants surpris par un loup" tiré du cabinet de Monsieur d'Urvoay de St.Bedan de Nantes, gravé par Fazet-estampes, rue Jean-Jacques Rousseau, 10 à Paris.

Louis Pironet.

Légende des clichés :

1. Petits paysans surpris par un loup.
F. Grenier de St.Martin (1793-1867)
(Musée de Nantes, avec l'aimable autorisation du studio Madec (Nantes)).
- 2 et 3. Boîte à thé violonée, loupe de bois; à l'intérieur, deux compartiments tapissés de papier d'étain, avec couvercle portant chacun une vue de chien de chasse - milieu du 19e siècle.
Dimensions : 23 x 17 x 11,5 cm (collection L. Pironet).

REFLETS DE LA VIE RURALE.

=====

d'après "Le Parler de la Gleize" de Mr. le Professeur
L. Remacle.

(Suite de l'Article paru dans le Bulletin n° 21 - Mars 1980)

Après les "PRELIMINAIRES", Mr. le Professeur L. REMACLE, consacre une partie non négligeable de son ouvrage à une "INTRODUCTION GRAMMATICALE" où il analyse notamment les caractères phonétiques et morphologiques du "PARLER DE LA GLEIZE", le gleizois.

Nous ne nous attarderons guère à cette partie (essentielle pourtant aux yeux des spécialistes) car elle rebuterait nombre de nos lecteurs et nous risquerions de trahir le texte.

Nous nous bornerons à relever quelques observations d'intérêt général.

"Le parler de La Gleize - nommons-le, pour abrégé, le gleizois - se rattache au dialecte liégeois et à deux variétés de celui-ci, le verviétois et le stavelotain."

"Le gleizois est l'un des groupements linguistiques qui composent le vaste domaine du dialecte liégeois. Il a les principaux caractères qui distinguent celui-ci du namurois et de l'ardennais. Le plus important est le son h (h, xou ç)"

et l'auteur prend pour exemple les mots :

mouche	liégeois et gleizois	mohe
	namurois et ardennais	moche
maison	liégeois et gleizois	mâhon
	namurois et ardennais	môjon

"le hervien-verviétois est une des grandes variétés du liégeois.
Le gleizois s'y apparente par quelques traits phonétiques."

À titre d'exemple, Mr. le Professeur REMACLE nous cite :

"1. Il possède la voyelle y (i en liégeois)

retourner ru-tourné ri-tourné
détruire du-strure di-strure
etc...

2.

3. Enfin à La Gleize, comme à Verviers, un certain nombre de mots ont, à la tonique ou à l'initiale, un e au lieu d'un a

nuquê hènète ha-nète. "

par rapport au parler stavelotain, l'auteur nous dit :

"Dans le domaine liégeois, le dialecte de Stavelot-Malmedy constitue, comme le verviétois et à côté de lui, une variété nettement distincte. Les traits du premier sont dans le gleizois plus nombreux et surtout plus importants que ceux du second."

il nous cite divers exemples parmi lesquels nous relevons seulement :

"L'assimilation du féminin au masculin des participes passés faibles

il ou èll a stou twé

y a donné i bref sogni et son sogny

le r final subsiste

djoûr et non djou

frère et non fré

le suffixe ur a donné ôre

broûlêre, côpêre...

etc... "

De ces diverses observations (fort incomplètes dans notre texte), l'auteur détermine des aires phonétiques fort complexes où l'influence du liégeois, du verviétois, du stavelotain s'opposent, s'entremêlent ou se confondent, faisant de chaque village, de chaque hameau parfois, un cas spécifique. Nous avons noté, par exemple, celui très particulier de Nivezé, pourtant si proche de Spa et de Sart !

En outre, certains traits morphologiques, "un ensemble de formes originales" composent la physionomie des patois; Mr. le Professeur REMACLE les étudie à leur tour et dresse à nouveau une carte où cette fois apparaît plus nettement encore que pour la phonétique, une ligne de démarcation dont nous reparlerons plus tard...

A titre d'illustration, relevons quelques cas d'espece :

"En liégeois comme en verviétois, l'article défini combiné avec la préposition de aboutit à des formes en dè, dèl.

En malmédien, ces articles composés seront do, dol.

La zone Francorchamps-La Gleize-Stoumont marque la transition entre les deux systèmes, avec les formes :

du l'ovrèdje , du l'têre, dè bwès et do bwès

Le spadois possède le système verviétois

des du lès

dans è lès

aux a lès "

Remarquons en outre les cas particuliers de ici et là

" voci à Verviers

chal ou vochal à Liège

cisse mâhon-la à Liège et à Verviers

cisse mâhon-vola à Stavelot et à Malmédy "

et tant d'autres variations sur les formes conjuguées des verbes.

Nous renvoyons nos lecteurs à l'ouvrage détaillé de Mr. le Professeur REMACLE et nous tirerons quelques conclusions de cette première partie:

"Sans atteindre les détails, les comparaisons... portent sur les principales variations que l'on découvre dans les dialectes de l'Ardenne liégeoise. Mais il ne s'agit que de variations actuelles, on n'a employé aucun document historique et l'on ne présume rien du passé..."

L'auteur établit deux cartes, l'une pour la phonétique, l'autre pour les traits morphologiques; il s'en dégage de grandes lignes, des faisceaux, des zones d'influence....

"Le faisceau le plus apparent est celui qui sépare la région spadoise de la région de Stavelot-Malmédy".

A ce fait particulier, il y a une cause possible... et probable :

"La limite principale, celle qui sépare le spadois du stavelotain résulte de facteurs divers, d'ordre à la fois géographique, historique et économique. Elle descend de la Baraque Michel jusqu'aux éperons qui font face à Lorcé en suivant un long plateau de fagne et de tourbières qui sépare les bassins de l'Amblève et de la Vesdre. Elle coïncide avec une ancienne chaussée romaine, la Vecquée, et avec la limite nord de l'ancienne principauté de Stavelot-Malmédy. Mais il est probable que ces causes multiples n'en font qu'une. Si la Fagne a été prise comme limite de pays, c'est qu'elle était une limite naturelle. Autant que leur séparation politique, plus encore peut-être, c'est leur séparation géographique, ce long et large plateau marécageux qui bordait leur frontière, qui a tourné de deux côtés très différents, dans leurs rapports économiques et leur évolution linguistique, les régions spadoises et stavelotaines."

Pour d'autres limites ou faisceaux, l'auteur relève encore que Francorchamps, La Gleize et Stoumont forment un groupe dialectal distinct, unifié par leur situation : la vallée du Roannai et par leur passé : la paroisse origine de Roanne. Il cite encore le cas de Cheneux et Monceau ces deux hameaux qui sont, eux, sur l'autre rive de l'Amblève, cours d'eau qui était, dans le passé, un obstacle et une cause d'isolement.

Nous limiterons ici ce long chapitre du "PARLER DE LA GLEIZE" car, s'il est plein d'intérêt, il ne peut que constituer une introduction à la partie de l'ouvrage qui est, pour notre propos, la plus intéressante... c'est-à-dire évoquer avec l'auteur, Mr. le Professeur REMACLE, des reflets de "LA VIE AGRICOLE A LA GLEIZE", où nous pensons relever, malgré les réserves citées ci-avant, des reflets crédibles de la vie rurale dans notre région.

R.M.

(à suivre).

La carte militaire de 1830 dénomme cet endroit "A LA CHAUSSEE". Il ne faut pas tirer de conclusion hâtive de ce terme ni de l'existence de pavés. La présence, aux siècles passés, d'une carrière dont l'exploitation a cessé depuis belle lurette est prouvée.

Reprenons notre chemin; il atteint la crête du bois de Staneux et la magnifique allée forestière du Chemin du Plain, le Pointu-Hêtre et nous conduit aux Bansions et à la Voie de Fer.

À mon avis, il est hasardeux de vouloir situer dans le temps cette Voie du Fer et sa branche vers le Wayai, mais il est clair que l'industrie de cette dernière vallée comme celle du ruisseau de l'Eau Rouge de Winamplanche disposait d'une liaison routière, par la Voie de Fer, qui desservait la vallée de la Hoëgne en direction de l'Est et de la Prusse.

*

La chaussée de Liège à Spa par Theux et la branche de Theux à Verviers.

C'est par un édit du 5 juillet 1733 que le prince-évêque Georges-Louis de Berg décide qu'une bonne chaussée, depuis la bruyère de Beaufays, partirait depuis chênée jusqu'à Beaufays par le Thier des Krikions. Elle devait desservir ou traverser Grivegnée, Chênée, Beaufraipont, Embourg, Beaufays, Andoumont, Gomzée, Lovegnée, Theux, Turon, Marteau et Spa (1).

Mais, entre la décision et la réalisation, comme de la coupe aux lèvres, il y a loin. Les actuelles tergiversations politiciennes sur la régionalisation de la Belgique ne sont rien à côté de la longue histoire que nos ancêtres ont connue car cette fameuse chaussée ne verra le jour, en réalité, que 35 ans plus tard.

(1) Renier MALHERBE : "De l'état des routes dans le Pays de Liège depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours". Extrait de la Société Libre de l'Emulation de Liège, nouvelle série.- Tome IV, pp.63 à 197; plus spécialement p. 88.

Pour comprendre, à la fois l'état d'esprit de l'époque, et les avatars de la chaussée de Liège à Spa, il faut entreprendre une longue digression.

Nous sommes aidés dans cette étude par un excellent ouvrage de E. FAIRON(2).

Pour assurer la communication des Pays-Bas vers l'Allemagne, la traversée de la Principauté de Liège s'imposait. Le duché de Limbourg séparait le marquisat de Franchimont du reste du pays liégeois tout comme le comté de Namur séparait Liège de son quartier d'Entre Sambre et Meuse. La jonction de Liège à Aix par le duché de Limbourg, voie de communication indispensable se heurtait à des querelles douanières entre Liégeois et Limbourgeois. Ce grave différend ne fut pas étranger à la décision liégeoise, en 1733, de continuer la chaussée de Liège à Beaufays par Chênée jusqu'au village de Louveigné. La jonction de Liège à Verviers par le plateau de Herve était impossible par manque d'accord du Limbourg et les Liégeois comptaient trouver par le plateau au Sud de la Vesdre, des communications faciles avec Spa et l'Allemagne. Cette route du Sud était barrée par les terres du prince-abbé de Stavelot (ban de Louveigné); mais on avait l'assurance que ce voisin plus faible serait de meilleure composition.

Comme cette chaussée traversait par le Sud des régions peu peuplées, il était à craindre que les revenus des droits de barrière ne pussent compenser les frais d'une route dans un terrain accidenté, les liégeois firent une dernière tentative pour parvenir à Verviers par le Nord.

Le fond de la Vallée de la Vesdre était absolument impraticable et toute la rive droite, depuis Nessonvaux jusqu'à Verviers était terre limbourgeoise. L'étude entreprise tentait de prolonger le pavé de la Chartreuse (liège) vers Nessonvaux, de contourner Olne, terre hollandaise et de franchir la Vesdre par un pont de quatre arche au-delà d'Olne mais il fallait aussi jeter un pont de six arches sur la Hoëgne à Pepinster.

(2) E. FAIRON : "La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle et les autres voies de communication des Pays-Bas vers l'Allemagne au XVIIIe siècle" in Bulletin de la Société verviétoise d'Archéologie et d'Histoire, 12ème tome, 1912.



VUE EN MONTANT LA CHAUSSÉE REGARDANT SUR SEA

antoine Le Loup Feil

L'obstination des deux Etats fit que la première moitié du XVIIIe siècle fut écoulee, que la communication de Liège à Aix n'était pas plus assurée qu'au siècle précédent. (3)

Les Limbourgeois ayant fait construire une chaussée depuis Herve jusqu'au Bois d'Aix-la-Chapelle en ont aussi fait faire une depuis Verviers (Hodimont, faubourg limbourgeois de Verviers) qui rejoint la première à Battice, la nécessité d'une liaison routière de la Chartreuse à Herve semble admise par les Liégeois. Mais en 1766, toutes les ressources disponibles de la caisse des chaussées de la principauté venaient d'être engagées dans la continuation des routes pavées vers Spa et vers la France. (4)

L'idée d'assurer la liaison routière entre Liège et le marquisat de Franchimont par le plateau de Beaufays s'était imposée depuis 1733. Après entente préalable avec l'abbé de Stavelot au sujet du ban de Louveigné et de la Fagne Saint-Remacle, possession indivise des deux pays, il était décidé de continuer la route de Beaufays à Banneux. La convention signée, le 23 avril 1768, partagea entre les deux prélats la commune de Saint-Remacle, régla certains échanges de villages et renouvela les engagements antérieurs relatifs à l'achèvement de la chaussée de Spa. L'abornement de 1768 est encore en place à cette heure, à peu près parallèle à la route actuelle du Banneux à Haut-Regard.

Mais à Liège même, on élevait contre cette chaussée une autre objection : elle ne pourrait payer ni l'entretien, ni l'intérêt des capitaux engagés pour son établissement parce qu'elle allait desservir une région stérile, très accidentée et peu peuplée. Un mémoire anonyme et non daté s'efforça de rejeter ces critiques en faisant valoir qu'un trafic très important assurerait un revenu d'au moins 18.000 florins aux barrières qu'on pourrait établir entre Liège et Spa. (5)

Jusqu'à présent, disait ce rapport, on se sert pour les transports pondéreux des mauvais chemins qui conduisent du village de Banneux à Fraipont.

(3) E. FAIRON : op. cit. pp.9 et ss.

(4) E. FAIRON : op. cit. p.88

(5) E. FAIRON : op. cit. p. 92

Comme la Vesdre est navigable depuis cet endroit jusqu'à Liège, on transborde les marchandises sur bateau pour les conduire à la capitale. Mais par suite de ces transbordements, cette voie est beaucoup plus coûteuse qu'une chaussée continue. L'envoi d'un panier de 150 bouteille d'eau de Spa, par exemple, pesant environ 700 livres, coûte 45 sous de Spa à Fraipont et 15 sous de Fraipont à Liège, or, le prix moyen par charge de 4 à 5 milles du cent pesant de denrées lourdes n'étant que d'un sou sur les chaussées, il n'en coûterait que 49 ou 50 sous pour expédier ce même panier à Liège, si l'on disposait d'un bon pavé sur tout le parcours.

L'intérêt économique de ce mémoire anonyme est tel pour la région de Spa comme pour le marquisat de Franchimont, qu'il semble indispensable de le reprendre in extenso dans l'étude de E. Fairon, parue en 1912 dans le bulletin de la Société Verviétoise d'Archéologie et d'Histoire. Ce mémoire n'est pas non plus daté mais il doit se situer vers les années soixante du XVIIIe siècle.

"On débite chaque année 150.000 bouteille d'eau de Spa; les deux tiers passent par la cité à destination de la Hollande, de l'Angleterre, du Brabant et du pays de Liège. L'autre tiers est rendu en France ou en Allemagne au moyen des routes luxembourgeoises. Ces 150.000 bouteilles pesant avec les emballages près de 750.000 livres, nécessiteraient 150 voitures à 3 chevaux qui rapporteraient à chaque barrière 35 fr.

On peut évaluer le nombre des carrosses et chaises qui circulent entre Liège et Spa à plus de 400, pour lesquels en paie, suivant le nombre de chevaux, 3, 4, 8 ou 12 sous. On peut supposer aussi le passage d'au moins 400 chevaux de selle payant un sou à chaque barrière.

On consomme à Spa environ un million pesant de grains pour la brasserie et la boulangerie. C'est aussi le poids total présumé des bagages des étrangers, provisions, houilles, etc.. ce qui fait en tout 400 voitures.

On estime à deux millions le poids des cuirs qui sont transportés de

"Liège par Fraipont et de là, par Hautregard à Malmédy, et à un million le poids des huiles pour les savonneries, des loques pour la papeterie, des laines et des couleurs pour la manufacture de draps, des denrées et provisions achetées à Liège pour la même ville. Ces transports formant 600 voitures, suivraient tous la nouvelle chaussée.

Si une maison un peu commode était construite à Marteau pour la barrière, les étrangers s'y rendraient fréquemment comme but de promenade, car de Spa à Marteau on pourrait aménager une drève ou promenade unie qui ferait une espèce de cours des plus beaux qu'on puisse voir. Cette maison rapporterait au moins annuellement un bénéfice de cent francs.

On envoie de Theux à Liège deux cent mille livres de fer en barres, dont le transport à Liège ne coûterait que 5 sous, alors qu'il revient à 9 sous par la voie de Fraipont. On peut compter, pour cette denrée, 50 voitures à 3 chevaux, assurant au moins un revenu de 35 francs à chaque barrière.

Le poids des fers charriés chaque année d'Aywaille à Theux est d'environ cinq cent mille livres. Ce trafic nécessitera 300 voitures à 2 chevaux qui paieront une barrière à Theux.

Les fers qui viennent d'Allemagne pour être manufacturés à Theux, pèsent au minimum trois cent mille livres et, à cause des mauvais chemins, ne peuvent être amenés qu'au moyen de petits attelages de deux chevaux, on estime le nombre de ceux-ci à 200 par année.

La batterie de fer qu'on fabrique à Theux se monte annuellement à un million de livres, dont quatre cent mille sont écoulées dans la ville de Liège, le Brabant, la Hollande, ce qui fait au moins 100 voitures à 3 chevaux. Le retour de ces voitures et l'approvisionnement de Theux en grains, houilles, houblons, eaux-de-vie, denrées alimentaires, achetés à Liège nécessitera au moins 400 voitures.

On peut compter sur 200 voitures de mines de fer tirées de Beaufays pour le fourneau de Juslenville.

On charrie à Verviers plus de 6 millions de livres de laines, couleurs, huiles; la voiture coûte 20 sous du cent de Liège par Fraipont à Verviers, c'est-à-dire autant que pour quinze lieues de chaussée de Louvain à Liège; cette dépense serait réduite à 9 sous si Verviers était relié à la cité par un bon pavé. Ce seul article procurerait aux particuliers une économie de 36.000 francs et à l'Etat un revenu de 3.360 francs, provenant des droits de barrières acquittés par 1.200 voitures au moins.

Les avoines et les grains achetés dans le Condroz, les grains, les eaux-de-vie et autres denrées tirés de Liège et consommés à Verviers, demanderaient environ 400 voitures. Comptons, en outre, 200 voitures pour les vins qu'on expédie à Theux et à Verviers.

Il passe par Theux, venant soit de La Gleize, et du pays de Stavelot, soit du marquisat lui-même, environ 4000 voitures de bois pour le service des fabriques de Verviers et d'Ensival, qui rapporteront à la barrière de Theux au moins 800 florins.

Quant aux laines, huiles, teintures, couleurs, etc., destinées à Aix-La-Chapelle, Hodimont, Eupen, Montjoie, Dison, on peut en évaluer le poids à six millions de livres, ce qui fait encore un passage de 1.200 voitures à 3 chevaux.

Ce revenu de 18.000 francs suppose la valeur d'un capital de 600.000 francs, c'est-à-dire plus de trois fois la somme nécessaire pour construire la chaussée depuis Banneway jusqu'à Spa. Il est vrai que pour assurer effectivement tout le trafic attendu pour cette route, il faudrait aussi construire une branche depuis Theux jusqu'à Verviers. Si d'autre part, la chaussée de Liège à Givet était terminée, les 20.000 bouteilles d'eau de Spa expédiées en France abandonneraient la route du Luxembourg et la batterie de Theux deviendrait beaucoup plus importante, parce que les exportations annuelles pour la France, qui étaient tombées à 300.000 livres remonteraient facilement à 500.000 livres étant donné que les fabriques concurrentes du Nivernois périclitaient.

Et qu'on ne suspecte par d'exagération les calculs effectués par ce mémoire si instructif pour ce qui concerne l'activité industrielle du marquisat de Franchimont, car lorsque la chaussée qu'il réclamait fut établie, le revenu moyen des barrières dépassa toujours la somme de 15.000 florins. Ces arguments et plus encore la nouvelle rupture commerciale entre le pays de Liège et les Pays-Bas décidèrent les Etats à continuer la chaussée d'Ardenne."

Le trajet devant joindre le Banneway à Spa n'était toujours pas fixé. Un premier projet faisait courir la route de Banneway par Winamplanche; un deuxième préconisait Banneway, Fagne Saint-Remacle, Haut-Regard, La Reid, Spa; un troisième, beaucoup plus ingrat à réaliser, transitait par Theux et Marteau. Les Etats inclinaient pour le premier projet avec le dessein de poursuivre le pavé de Spa jusqu'à Malmedy pour détourner par la principauté le commerce de la Lorraine et du pays de Trèves. D'où protestations véhémentes des bans de Theux et de Verviers qui, pour une fois, s'unirent pour assurer le succès du tracé de Theux et de la branche de Theux à Verviers : "Les Etats iraient sacrifier le centre manufacturier le plus actif de la principauté aux commodités égoïstes d'une villette de second ordre !"

Theux, chef ban du marquisat avait conservé la plus ancienne industrie du pays qui se traite avec le charbon venu de Liège.

Theux et Verviers obtinrent les préférences aux journées des Etats de septembre 1767 et, en compensation, Spa obtenait que le trajet de Marteau à la ville d'eaux soit disposé en une large avenue de 80 pieds de large, ornée d'une double rangée d'arbres. Les travaux prirent deux ans à peine.

Quant à la branche Theux-Verviers, ce n'était pas fini : le Tiers-Etat vota la construction, mais son recès ne fut pas confirmé par les deux autres Corps. Lassé, le ban de Verviers sollicita l'autorisation d'entreprendre lui-même la construction et le gouvernement fit droit à cette requête. C'est en 1772 que fut réalisée, enfin, la communication directe de Liège à Verviers. 1733 - 1772 : 39 années de palabres !

Quant à la liaison directe entre Liège et Aix-la-Chapelle par le plateau de Herve, elle n'était pas encore assurée à la fin de l'ancien régime. Si le duché de Limbourg et la principauté de Liège s'étaient mis d'accord sur la jonction Chartreuse Herve, la ville impériale d'Aix arguait du manque de moyens financiers pour ne pas terminer le dernier tronçon à réaliser la route du Bois d'Aix à la ville !

* * *

Le lecteur trouvera, en annexe, deux tableaux empruntés à l'ouvrage de E. Fairon. Le premier donne les tarifs pour le péage sur les routes de la principauté depuis 1727 et le second relève les recettes des barrières établies sur la chaussée de Spa.

*

La chaussée de Spa à Malmédy.

Avant de parler de cette chaussée proprement dite, allant de Spa à Malmédy, il faut d'abord rechercher la liaison entre les deux villes, antérieure à la création de la chaussée.

Première constatation, nécessaire à la compréhension : la rue Rogier depuis le Pouhon Pierre-le-Grand jusqu'au début de la rue de la Sauvenière n'existait pas; un bâtiment important barrait l'accès : le moulin banal de Spa alimenté en eau par un biez venant des jardins de l'ancien hôtel Britannique et passant par la rue Xhrouet avant d'actionner le moulin par ce qui est encore appelé le Biez du moulin. Le bâtiment de ce dernier se situait au bas du biez, juste dans l'axe de l'actuelle rue Rogier. Il fut démolé en 1853, en même temps que fut voûté le Wayai à travers la ville.

La sortie de Spa, en direction de Malmédy, en Prusse wallonne, se faisait par la rue Schaltin, ancienne rue d'Amontville, la rue Xhrouet en passant devant l'église, la rue de la Sauvenière jusqu'à la rue Chelui. Notre ancien chemin longeait toute la rue Chelui; il recoupait l'actuelle route de la Sauvenière au bout de la rue Chelui et poursuivait vers la source de

Tarifs pour les péages depuis 1727.

	sous	deniers		
Sur le cent de moutons et cochons, Le moindre nombre à proportion.	12	2	Charrette de rouliers marchands attelée à 1 cheval,	3
			à 2 chevaux,	4
Grosses bêtes comme vaches, bœufs, chevaux, chargés ou non chargés, chevaux de selle,	1		à 3 chevaux,	7
			à 4 chevaux,	11
Charrette de paysan menant fumier, cendres, marle, poussières pour engraisser leurs terres, à 1 cheval,	2		Chariot de paysan à 2 chevaux,	4
à 2 chevaux,	3		à 3 chevaux,	5
			à 4 chevaux,	6
Charrette paysanne menant houille, cruys du pays,			à 5 chevaux,	8
à 1 cheval,	3		à 6 chevaux,	10
à 2 chevaux,	4		Carrosse, coche et chariot de poste à 2 chevaux,	4
Calèche d'un cheval,	3		à 3 chevaux,	6
de 2 chevaux,	4		à 4 chevaux,	8
			à 6 chevaux,	12

b) Rendages des barrières de la chaussée de Spa.

Années	Chênée		Beaufays		Les Forges		Mont-Theux		Spixhe		Marteau		Total	
	n.	s. d.	n.	s. d.	n.	s. d.	n.	s. d.	n.	s. d.	n.	s.	n.	s. d.
Fév. à juil. 1733	626	10 (1)											626	10
Juillet 1733-34	1352	11 9											1352	11 9
1734-35	1359	19 3											1359	19 3
1735-36	1636	13 3											1636	13 3
1736-37	1964	12											1964	12
Juillet à nov. 1737	885	1 9											885	1 9
5 nov. 1737 à 1743	1800												1800	
1743 à 1746	1825												1825	
1746 et 1748	1400												1400	
1748-1749	1800												1800	
1749-1750	1550												1550	
1750-1751	1800												1800	
1751 à 1762	1550												1550	
1762-1768	1490		aliénée		aliénée (2)								1490	
1768 à 1772	3075		»		»								3075	
1771-1772						n. s. d.	n. s. d.	n. s. d.	n. s. d.	n. s. d.	n. s. d.	n. s. d.	8705	16 9
						3103	14 3	876	5	4725	17 6		8705	16 9
1772-1773	1695		»		»	1816	9 1	31	15 3	3745	7 2		7288	11 6
1773-1774	1625		»		»	1476	15	721	17	2422	5 9		6245	17 9
1774-1775	4260		»		»	2550		850		3500			11160	
1775-1776	4260		»		»	1381	10	1200	12 6	3700	9		10542	11 6
1776-1777	4260		»		»	2060		910		2638	15		9868	15
1777-1778	4782	1 9	aliénée		aliénée	2060		910		4007	1		11759	2 9
1778-1779	1848	10 (1)	3193	13 3	2053	6 2	2060	910		3399	2		13464	1 2
1779-1780	5400		2730		2142	10	1960	850		3250			16332	10
1780-1781	5400		1453	5 (3)	1153	10 (3)	1960	850		3250			14066	15
1781-1782	5400		2117+881 5+		1880		1960	850		3250			18100	15
			1762	10 (4)										
1782-1785	4825		3525		2775		1900	1000		3800			17825	
1785-1786	4825		2800		2050		1650	1050		3800			16175	
1786-1787	4775		2800		2050		1650	1050		3800			16125	
1787-1788	4775		2800		2050		1650	1050		3700			16025	
1788-1789 (5)	4775		2800		2050		1290	1050		3705			15670	
1789-1790	3183	6 12	2800		1650		1650	1050		3700			14033	6 12
1790-1791	4775		2800		1650		1130	1050		3705			15110	
1791-1793	4825		2550		2050		1130	1250		3175			14980	
1793-1794	4125		2550		2050		1130	1250		3175			14280	

(1) Les chiffres en italique indiquent le produit de la perception directe des droits de barrières par les États.

(2) Les deux demi-barrières de Rondchesne et de Labouxhe, près de Beaufays, et la nouvelle barrière des Forges avaient été cédées à l'entrepreneur Bollen qui construisit le tronçon de route de Beaufays aux Forges, pour une durée de 25 ans suivant un contrat passé le 7 décembre 1759. Cette durée fut réduite à 20 ans par un nouveau contrat passé le 26 janvier 1762.

(3) Perception directe du 20 octobre 1780 au 30 juin 1781.

(4) Cette somme est le montant de la caution du fermier de la barrière portée ici en recette probablement comme remboursement d'arriérés des comptes précédents. Il faut savoir, en effet, que si les revenus des barrières de la chaussée de Spa étaient très importants, ils rentraient fort mal dans les caisses de l'État et figuraient toujours en bonne place dans le chapitre des arriérés des exercices précédents.

(5) Epoque de l'achèvement définitif de la chaussée de Liège à Aix.

la Sauvenière par le chemin dit des Romains.

A partir de cette fontaine, le tracé a varié. La carte Ferraris de 1770 fait monter le chemin par un tracé partant à droite (Ouest) de l'actuelle route pour recouper l'ancien chemin de Limbourg à Stavelot et Luxembourg à hauteur de ce qu'il dénomme la Croix de Malchamps et qui est en même temps et à quelques mètres près l'amorce de la Petite Vêcquée qui n'existait pas encore et la future ferme de Malchamps devenue à cette heure le restaurant de Malchamps. De là, par une nouvelle boucle, l'ancien chemin de Malmedy atteignait la crête de Malchamps à sa rencontre avec la grande Vêcquée approximativement à l'actuel virage de la route à Malchamps même. Il atteignait Francorchamps par un tracé presque rectiligne comme indiqué à la carte générale au 1/25.000^{me} qui accompagne notre bulletin n°21 de mars 1980.

Revenons un instant à la fontaine de la Sauvenière pour signaler que la carte du Docteur Ash de 1787 mentionne l'actuel raidillon en direction de Malchamps mais cette carte s'arrête à peu près à la propriété Bedoret. Cela permet de dire qu'une ligne droite correspondant à la route moderne fut tracée entre 1770 et 1787. Cela ne permet pas d'affirmer qu'une chaussée était complètement réalisée entre Spa et Malmedy en 1787, ni même de Spa à Malchamps.

Par contre, si nous appelons encore une fois de plus l'excellent auteur qu'est Robert Christophe à notre aide (1), nous apprendrons que :

" En 1774, le Magistrat de Malmédy, comme celui de Stavelot d'ailleurs, avait obtenu du Prince (2), l'autorisation de faire construire une chaussée empierrée vers Francorchamps (3). Après discussion avec le mayeur de cette dernière communauté, il fut convenu de la prolonger jusqu'aux limites du Pays de Liège, c'est-à-dire jusqu'à la Vêcquée,

(1) Robert CHRISTOPHE : "La voirie ancienne de grande communication au départ de Malmedy, spécialement au XVII^e siècle". Extrait de "Folklore Stavelot-Malmedy Saint-Vith". L. XLII, 1978, PP.78 et ss.

(2) Prince de Stavelot

(3) Venant de Malmédy.

à la ferme de Malchamps, la suite étant forcément du ressort des autorités franchimontoises.

"Le Prince donna également l'autorisation d'installer des barrières afin de percevoir des droits de passage et tenter ainsi de récupérer à la longue les débours engagés.

"La levée fut construite de 1784 à 1785.... Au-delà de l'Eau Rouge, la levée continuait vers Spa, Theux, Louveigné, Beaufays..."

L'auteur qui s'attache à la voirie ancienne au départ de Malmédy ne relate évidemment rien qui soit du ressort de la principauté de Liège.

Cela nous maintient dans une imprécision certaine quant au tracé exact de l'ancien chemin entre la propriété Bedoret et Malchamps et sa transformation en chaussée. Il est néanmoins probable qu'en terre franchimontoise les travaux auront été menés de concert avec ceux de la principauté abbatiale de Stavelot.

Un fait est cependant certain, cette chaussée existait en 1820 et ce, dans son tracé actuel : la carte Tranchot-von Muffling dressée peu avant 1820 la localise exactement.

Au-delà de Francorchamps, la chaussée franchissait l'Eau Rouge, passait à l'ancienne douane dont le bâtiment existe encore à cette heure, près du raidillon du circuit national et montait par Bernister pour rejoindre Malmédy par le Thier de Liège. A peu de chose près, la chaussée empruntait le tracé du chemin très ancien.

Fin du chapitre premier.

(à suivre)

Maurice RAMAEKERS.

A V I S .

=====

Nos membres trouveront ci-après une liste des ouvrages qui peuvent être obtenus au guichet du Musée.

Publications

Pierre_LAFAGNE_(+)

Les pierres qui parlent (1976) 150.-

Pierre_DEN_DOOVEN

Les mines au Pays de Franchimont 350.-

La Métallurgie au Pays de Franchimont

Tome I Les Forges à Spa 450.-

Tome II Winamplanche et Marteau 450.-

Georges_SPAILIER

Naissance d'une ville

Spa, Perle des Ardennes 300.-

Les Spadois au service de la paix 100.-

Alexis_DOMS

Guillaume François STORHEAUX 50.-

Joseph_PHILIPPE

Un chef d'oeuvre Régence liégeois 80.-

Henri_HENRI-JASPAR

Ecole d'écquitation d'Ypres (1847-1914) 250.-

Yvonne_du_JACQUIER

Belles demeures d'autrefois 225.-

Gérard_GREGOIRE

Les Panzer de Peiper face à l'US Army 280.-

Mars

La vie à Spa 150.-

R._Lelotte, A._Mosbeux, M._Thomee

Spa au passé et au présent 500.-

Musée_du_Tramway

Présence du Tramway 52-53

54-55 100.-

Henri SCHUERMANS (+)

Spa, les Hautes Fagnes	Tome I	80.-
	Tome II	100.-

Isidore GELIN

Sur les Hauts d'Ardenne		100.-
-------------------------	--	-------

Catalogues

Dessins et Lavis Spadois (1966)		20.-
Spa 1900. La Belle époque (1967)		40.-
Remacle Le Loup et son temps (1974)		70.-
Quatre siècles de Vie paroissiale (1975)		100.-
Notices biographiques		35.-
Spa, Café de l'Europe (1976)		80.-
Aspects de la Céramique en Pays mosan (1977)		80.-
Les Fagnes (1978)		30.-
Franchimont, Terre liégeoise (1980)		100.-

Reproductions de Dessins, gravures...

Dessins auteur hollandais inconnu 1641	La pochette	200.-
	1632 id.	300.-
Lavis à l'encre de chine - Antoine Leloup	id.	200.-

Cartes postales en noir et en couleur illustrant les collections du Musée.