



*Commission
Historique*

AWIRS
CAHOTTES

(Hameau de Horion – Hozémont)

CHOKIER
FLEMALLE – HAUTE
FLEMALLE – GRANDE
IVOZ – RAMET
MONS

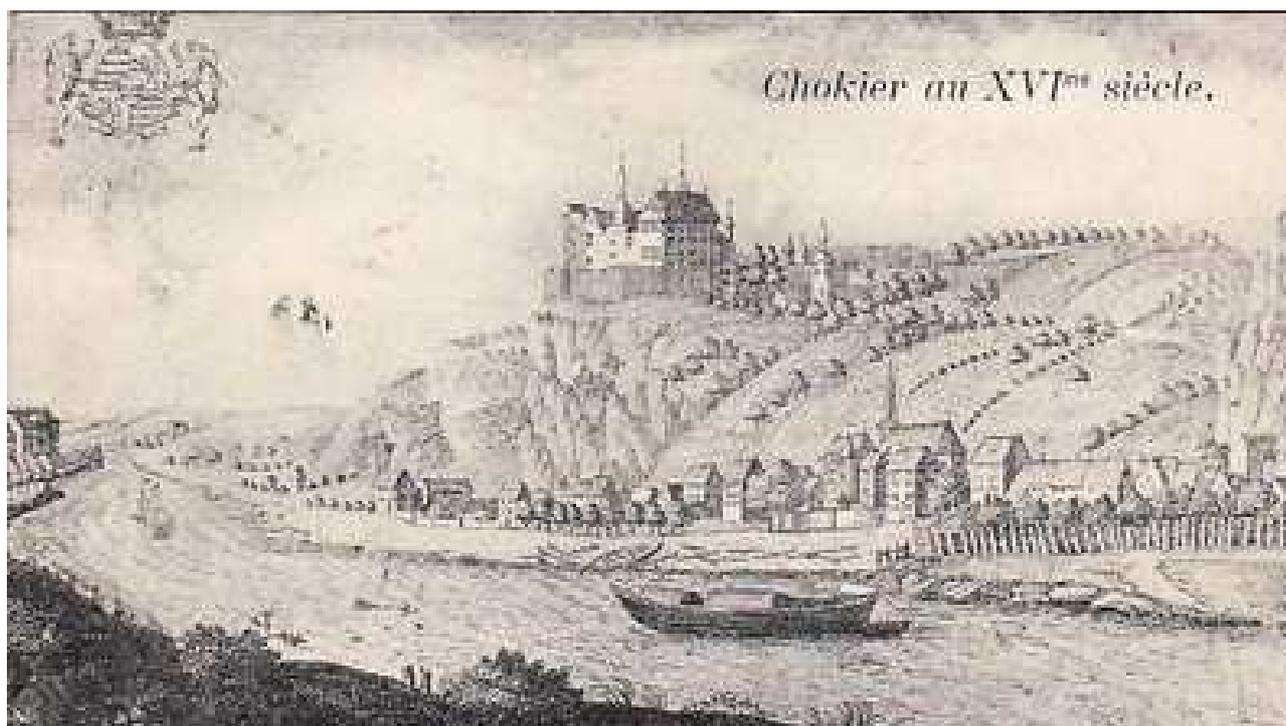
-LES CHRONIQUES-

*La Meuse, les passages d'eau.
- La catastrophe de 1918-*

PÉRIODE

- A travers les siècles -

La Meuse, les passages d'eau



Dessin repris d'une carte postale éditée après 1900 . Il évoque le 16ème siècle !
Apparemment celui-ci est un fac-similé d'un dessin de Remacle Leloup effectué peu avant 1738 (voir www.chokier.com)

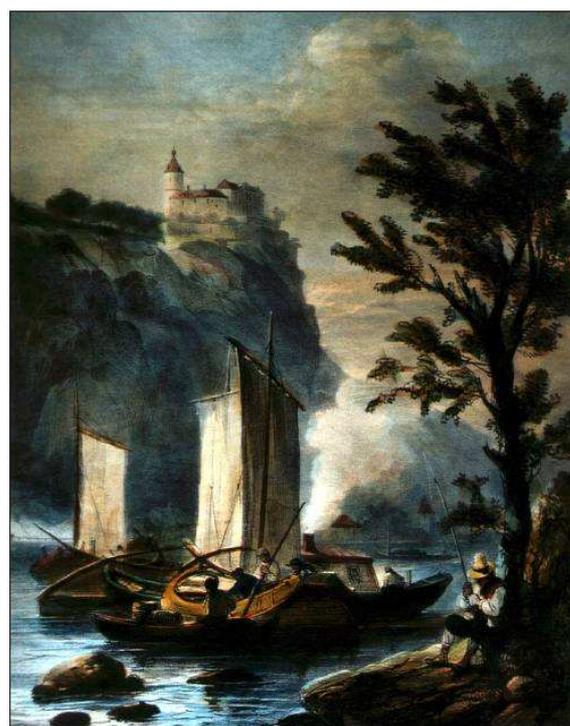
Après lecture d'études sur la Meuse, notamment celle de Jean-Louis Kupper, professeur ordinaire d'histoire du Moyen Âge à l'Université de Liège, nous pouvons affirmer que la Meuse a toujours eu « *un régime naturel torrentiel. Il se caractérise par de brusques montées des eaux et par de dangereuses inondations* », même catastrophiques, souvenons-nous de la dernière en 1926.

Ce fleuve a un régime capricieux dont les mouvements brusques ont déjà été enregistrés vers l'an 1200 par l'annaliste liégeois Renier de Saint-Jacques. C'est ainsi qu'en période d'étiage (basses eaux), il arrivait que le lit du fleuve soit presque à sec. La Meuse en automne était presque sans eau, à tel point que les troupeaux la traversaient et que les navires chargés se trouvaient dans l'impossibilité de naviguer.

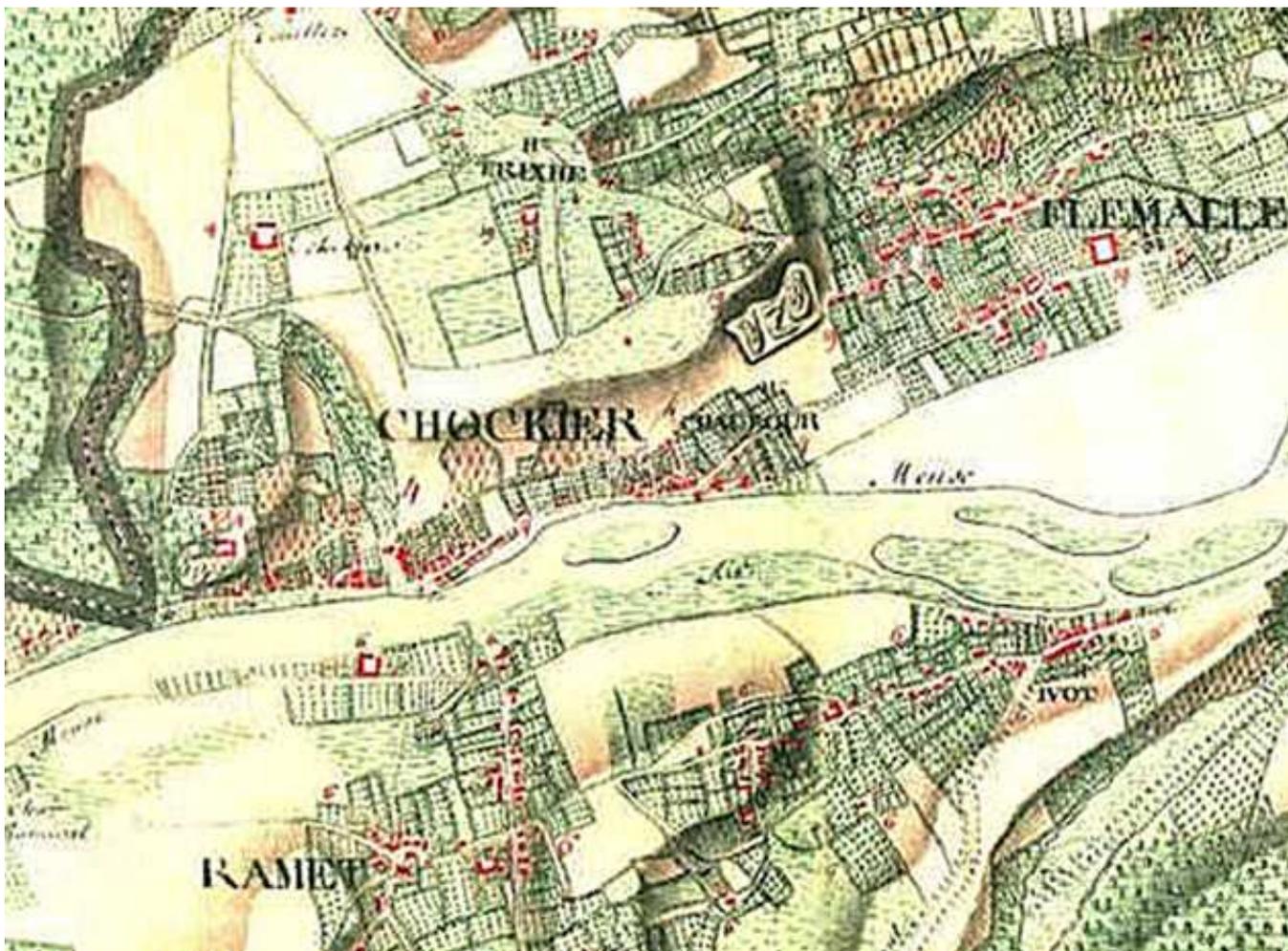
Bien des hivers, la Meuse fut entièrement prise par les glaces et on pouvait ainsi la traverser à pieds, mais pas sans risques ! Pourtant ce fleuve capricieux est une voie fluviale importante, dès l'époque romaine.

Au moyen âge, la Meuse était navigable depuis son embouchure jusqu'à Saint-Mihiel, ville située au nord-est de la France. Le maréchal Vauban dans ses mémoires, en 1659, dit lui aussi « navigable jusque là et même au-delà suivant la hauteur des eaux ».

Ce fleuve fort fréquenté pour le transport des marchandises et des gens, a forcément reçu tôt dans le temps, des installations sur ses deux rives, le long de son parcours. C'est certainement ainsi que nos villages se sont développés économiquement.



Meuse et Château de Chokier – Lavis rehaussé de gouache attribué à Paul Lauters (1806 – 1875) – collection privée



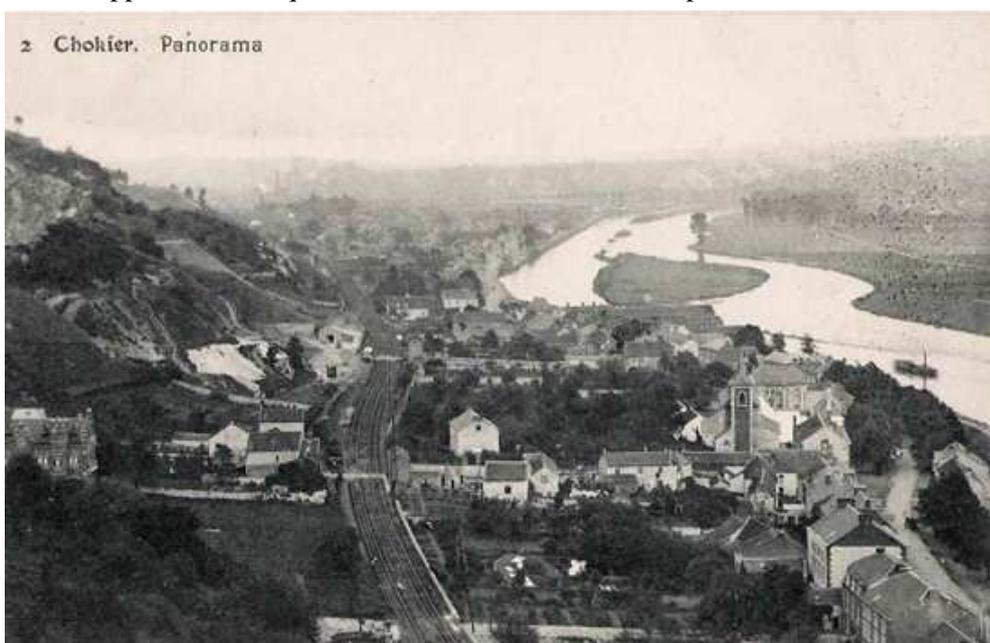
Extrait des cartes de Ferraris (vers 1775)

Le cours de la Meuse a peu changé au cours des siècles. Dans une étude commandée par le gouvernement belge en 1839, on décrit le passage pour la navigation près de Chokier comme ayant de belles eaux (eaux valables pour la navigation), passage navigable étroit mais rapide.

On signale également dans un même rapport en 1841 qu'il faut absolument améliorer la passe de Chokier.

« Ainsi, à Chokier, où commence la navigation du bassin houiller de Liège vers les Pays-Bas, un courant rapide, étroit, sinueux, était un obstacle à la remonte et un danger à la descente ». Effectivement, la Meuse entre Chokier et le Val Saint-Lambert, étant remplie d'îles, îles qui ne disparaîtront que dans le courant du 20ème siècle. On les voit très bien sur la carte de Ferraris (vers 1775) et sur cette carte postale (vers 1900).

Ces îlots allongés et verdoyants portaient les



noms de « Rensonnet (famille qui louait l'île comme pâture) », « Anonyme », « Des champs des Bures », « Trou des veaux », « de l'Avocat (ou Degives ou Gruselini) ». Entre l'île des « Champs des Bures » et la berge, le bras de Meuse se nommait le « Saucy » partiellement asséché dans lequel venait se jeter le ruisseau de la Rochette. Les 3 bras se réunissaient dans une courbe sèche et le courant rapide léchait la base d'un éperon rocheux aménagé en butte « le Bouc » jusqu'à l'embouchure du ruisseau de Villencourt, limite territoriale entre Seraing et Yvoz, dépendance de Ramet .

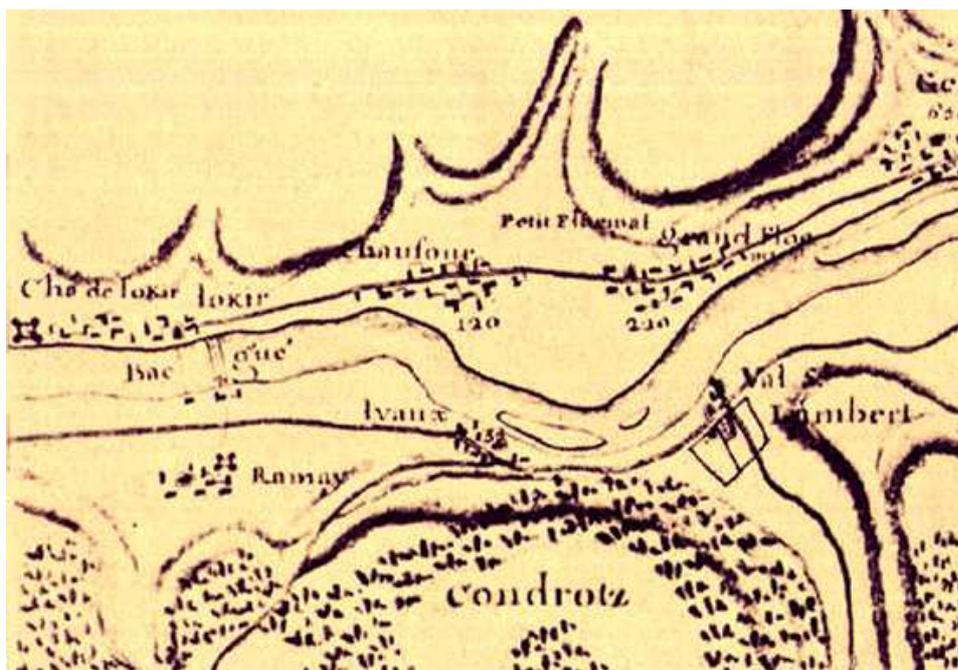
Jadis, vu la rareté des ponts (Huy a connu le sien dès 1294), les passages d'eau ont joué un grand rôle dans la vie économique. Entre Chokier et Ramet, le passage d'eau représentait un trait d'union entre la Hesbaye et le Condroz. A Flémalle, il nous semble que le plus ancien soit celui de Chokier et le premier passeur dont on a retenu le nom s'appelait précisément « Hans le passeur », c'était en 1477.

Il est question de ce même passage dans un acte de 1486 relatif à « court, maison, jardin, barge et passage de chockr ». Cité d'autre part, *passage d'eawe, parmi les « appartenantz et appendices »* de la « signorie de chockier » (en 1564.)

Il figure également sur une carte anonyme dressée fin du 17ème siècle ou début du 18ème siècle.

A remarquer, Ramet s'écrit Ramay, Ivoz devient Ivaux, Chokier est Iokir. Les chiffres y figurant représentent le nombre d'habitants.

Il s'agit certainement d'un extrait d'une carte qui servait à un usage militaire.



Les noms s'écrivaient comme on les entendait phonétiquement..

Collection E. Florani

Pour peu que le « géographe-dessinateur » soit autrichien et transcrive sur la carte notre langue wallonne ? Néanmoins, elle nous est utile : le gué, le passage y est indiqué.

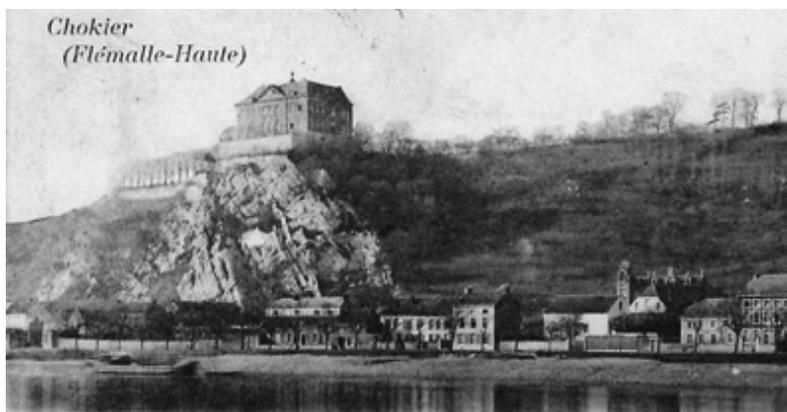
Pour traverser le fleuve, on sait où se rendre et en plus on y fait mention d'un bac; y figurent également les îles ainsi que les courbes de niveaux (vallées et obstacles à franchir).

Les services réguliers de transport pour les particuliers et les marchandises étaient du ressort des Princes-Évêques (droit « régalien » du latin « rex-regis » = souverain). Ceux-ci en accordaient la concession à des particuliers et parfois, ils allaient jusqu'à arrêter les tarifs, les salaires des bateliers et les jours et heures de départ des barques.

Il semblerait que les seigneurs locaux (Chokier et Flémalle-Grande), aient assumé ce droit pour les passages d'eau jusqu'à la période française.

On fait mention du passage d'eau de Chokier comme appartenant à la famille Surlet, les propriétaires, entre autres, du château, sur le site internet consacré à Chokier (voir www.Chokier.com).

« Le 12 mars 1446, trépassait Jean Surlet, seigneur de Chokier; tréfoncier de Liège, prévôt de Maeseyck, arrière petit-fils d'un autre Jean Surlet en son temps seigneur de Chokier par sa femme, Dernier mâle de



cette branche de la famille, notre chanoine avait disposé de Chokier en faveur de Fastré Baré, son parent au

huitième degré, le plus proche du nom de Surllet...

... Le legs était d'importance. Il comprenait la « maison, forteresse, hauteur, seigneurie et justice de Chokier, avec ses rentes, chapons, brassine, moulin, **passage d'eau**, pêcherie, et autres appartenances et appendices de la dite hauteur, commençant au moustier dudit Chokier et durant jusqu'au rieu de Frimesée qui est un plein fief, et les dîmes dudit Chokier qui est aussi un plein fief ».



Collection E. Florani

Nous ne savons pas quand ce passage est devenu « un fermage public avec bail », d'autres recherches nous renseigneront peut-être. Il faut passer à la période française pour retrouver mention des différents passages sur l'entité. A ce moment, c'est réglementé par des lois et ordonnances.

Il y a : cahier des charges, adjudication, bail et acquittement de sommes à l'avance. Des procédures que nous retrouvons au 20ème siècle et dont nous parlerons plus loin.

Chaque période y ajoute ses prescriptions, il est amusant de parler de quelques-unes. Mais avant, remercions Paul Crepin, pour le prêt de sa collection de mémoriaux administratifs de la période française et la Régie des Voies Hydrauliques (Voies Navigables) pour nous avoir permis la consultation de leurs archives.

L'extrait ci-contre est tiré du mémorial administratif, il s'agit d'un acte du 1er fructidor an 12, soit le 19 août 1804, où on proclame la mise en ferme définitive des produits des bacs et bateaux. (A remarquer les f se prononce s comme « Mife » = Mise, « déposé » = déposé, bien entendu la lettre f s'écrit aussi f à l'époque).

Il ne fallait pas être pauvre pour poser sa candidature, puisque on était tenu de fournir un cautionnement en immeubles de la valeur d'une année de bail ou plus si c'était pour 6 ou 9 ans. Il

MÉMORIAL ADMINISTRATIF
DU DÉPARTEMENT DE L'OURTE.

Du 1^{er}. Fructidor an 12.

N^o. 206.

ACTES DE LA PRÉFECTURE.

Mise en ferme définitive des produits des bacs & bateaux.

LE public est informé qu'il sera, par-devant le préfet, procédé en l'hôtel-de-ville à Liège, le 12 fructidor an 12 & jour suivant, s'il y a lieu, à neuf heures du matin, à l'adjudication des produits des bacs & bateaux des cinquante passages établis dans le département sur les rivières de Meuse, Ourte, Vesdre & Amblève. Nul ne sera admis à enchérir s'il n'a déposé au secrétariat de la préfecture, au moins trois jours à l'avance, un certificat délivré par le maire ou l'adjoint de sa résidence qui constate sa capacité, sa solvabilité & sa moralité.

Tout adjudicataire sera tenu de fournir un cautionnement en immeubles. Ce cautionnement fera pour les baux de trois ans, de la valeur du prix d'une année de bail ; pour les baux de six & neuf de la valeur du prix de deux années de bail, & pour les baux de 12, 15 & 18 ans de la valeur du prix de trois années de bail.

Le cahier des charges, ainsi que les nouveaux tarifs, seront déposés & communiqués à la préfecture (4^e. division, bureau

Tome VI.

Hh

fallait payer à l'avance, donc l'état se garantissait contre tout avatar de paiement.

Le matériel pour la traversée doit toujours être en bon état, il en est de même pour les débarcadères et les escaliers, permettant de gagner facilement les berges. A remarquer, que l'autorité française reprend, au compte de l'état, tous les passages existants: les particuliers et ceux gérés antérieurement par la Principauté de Liège.

loi du 6 frimaire en 7 (26 novembre 1798) (pour rappel dans le texte ci-dessous lire s pour f en lieu et place de cette consommation placée au début ou dans le mot, mais jamais à la fin s reste s au pluriel des mots – on dit aussi oit au lieu de ait)

« Art. 48. Tous individus, voyageurs, conducteurs de voitures, chevaux, bœufs ou autres animaux & marchandises passant dans les bacs, bateaux, paffe-cheval, feront tenus d'acquiescer les sommes portées aux tarifs.

Art. 56. Toute personne qui se foutrairoit au paiement des sommes portées auxdits tarifs sera condamnée par le juge-de-peace du canton, (tribunal de police municipale) outre la restitution des droits, à une amende qui ne pourra être moindre de la valeur d'une journée de travail, ni excéder trois jours. En cas de récidive, le juge-de-peace prononcera outre l'amende, un emprisonnement qui ne pourra être moindre d'un jour, ni être de plus de trois, & l'affiche du jugement sera aux frais du contrevenant.

Art. 57. Si le refus de payer étoit accompagné d'injures, menaces, violences, ou voies de fait, les coupables seront traduits devant le tribunal de police correctionnelle & condamnés, outre les réparations civiles, & dommages & intérêts, en une amende qui pourra être de cent francs, & un emprisonnement qui ne pourra excéder trois mois.

Art. 58. Toute personne qui aura aidé ou favorisé la fraude, ou concouru à des contraventions aux lois sur la police des bacs, sera condamnée aux mêmes peines que les auteurs des fautes ou contraventions.

1870 -

« Ni le passage d'eau projeté, ni les ouvrages à établir sur les dépendances de la voie navigable, ne peuvent avoir pour objet de desservir ou de faciliter l'accès à un débit de liqueurs fortes. »

1904 -

« le point où le niveau des hautes eaux est considéré comme dangereux et comme ne permettant plus le passage, sera indiqué sur le poteau portant mention du tarif; ce poteau portera également l'indication du maximum de la charge et du nombre des passagers que peut recevoir chaque embarcation ».

1923 -

« art 30 – Le passage sera refusé :

1° - A toute personne manifestement en état d'ivresse;

2° - Lorsque la rivière charriera des glaces; en cas de vent extraordinaire ou de débordement des eaux. Il y aura même lieu à interdiction du passage en vertu de décision de l'administration communale pour cause de sûreté publique.

Si la largeur de la rivière ou toute autre circonstance le rendait nécessaire l'administration se réserve d'imposer au concessionnaire l'obligation de placer à ses frais, sur une rive opposée à sa demeure, soit une cloche suspendue à un poteau ou un bâtiment voisin, soit tout autre appareil propre à avertir le passeur. Elle pourra même exiger à cet effet la présence d'un homme en permanence. »

leurs se servent pour passer les coutures au fer; au plur. des passe-carreau.
PASSE-CHEVAL, s. m. *pace-*, petit bac destiné à passer un cheval. Au pl. des *passes-cheval*.
PASSE-DEBOUT, s. m. *pacedebou*, permission de passer des marchandises à travers une ville, sans payer de droit. Au pl. des *passes-debout*.

C'est à la période française que les deux passages d'eau de Flémalle, sont signalés, parmi d'autres des environs comme ceux d'Engis, de la Maillieue à Hermalle, de Seraing et de Jemeppe.

Voici, ci-dessous, un extrait de ce tableau, qui relève, avec l'écriture de l'époque (paffage en minuscule et PASSAGE en majuscule), les passages existants. Un passe-cheval, comme nous le décrit un dictionnaire du 19ème siècle, est un petit bac destiné à passer un cheval.

Communes où les passages font établis	Noms des PASSAGES	Rivières fur lesquelles ils font établis	Désignation du bac, paffe-cheval ou bateau
Chokier	Chokier	Meufe	Bac & bateau
Baffe-Flémalle	Baffe-Flémalle	Meufe	Paffe-Cheval

Un tarif du début de cette période française, celui du passage d'Engis, nous donne une idée du coût des différents modes de passages et surtout nous donne une comparaison entre l'argent de France et celui de Liège.

Mais avant de revenir à un tarif pour le passage de Chokier voyons un tarif du temps de la principauté.

Il existe un ouvrage de 1733 sur le « tarif du passage d'eau du village de Seraing », écrit par un certain « de Bergh ». Malheureusement l'université de Liège où il était signalé, le porte « manquant », autrement dit il est soit déclassé ou soit emprunté à long terme ! Cependant, dans les annales des travaux publics de Belgique de 1847, on trouve mention de ce tarif, « quand les eaux seront basses », autrement dit le prix est plus élevé quand les eaux sont hautes..

Il est intéressant qu'il soit fixé en argent de Liège, pour permettre la comparaison entre 1733 et 1800. La première colonne est en Fls. (Florins), la deuxième en S. (sous) et la troisième en L. (liards). Il faut 6 centimes français pour un sou liégeois. N'oublions pas que les anciennes monnaies ont toujours cours.

Il fallait jongler avec les chiffres ! D'après ce que nous en savons, le florin Brabant-Liège se divisait en 20 sous ou patards de Liège. Le sou, apparemment valait 4 liards. Et puis, il y a encore les deniers, mais là c'est une autre histoire. Dans le texte, nous trouvons le mot recès, il s'agit de procès-verbaux.

Une charrette vide est dite vide, elle est chargée ou vide. Pour un cheval de cosson, est-ce le cheval de la mine ? Manque sur ce tarif le prix de passage d'un piéton ! Ne traversait-on à ce passage de Seraing qu'avec une calèche, un chariot ou un animal ? Ou bien le piéton ne payait-il pas ?

BACS ET BATEAUX.
Tarif des droits à percevoir pour le passage établi sur la rivière de Meuse dans la commune d'Engis.

		ARGENT de	
		France.	Liège.
		Fr. Cent.	Fl. S. L.
Par personne.	{ Dans les basses & moyennes eaux	n- 3	n-n-2
	{ Dans les hautes eaux	n- 6	n-1-n
Cheval.	{ Pour un cheval de selle & son cavalier.	n-18	n-3-n
	{ Pour un cheval de blavier chargé ou non	n- 6	n-1-n
Animaux.	{ Une chèvre.	n- 2	n-n-1
	{ Un mouton.	n- 3	n-n-2
	{ Une vache.	n- 3	n-n-2
	{ Un porc.	n- 3	n-n-2

Lorsque la Meuse sera débordée les droits pour les chevaux & animaux au-dessus de six centimes seront perçus à raison d'un tiers en sus, & ceux de six centimes & au-dessous seront perçus doubles.

« Les Députés de nos États du pays de Liège et comté de Looz, Nous ayant présenté leur recès en date du 9 courant, avec le nouveau tarif ci-dessous inséré, par lequel ils ont modéré, selon Nos intentions, celui qui avait été fait et approuvé, le 13 septembre 1732, pour régler les droits qui s'exigeront à l'avenir pour le passage de la Bage de Tilleur à Seraing, Nous déclarons de l'agréer et confirmer de notre autorité principale, ordonnant que la présente soit affichée, pour que tous et un chacun s'y conforment. **Donné à Seraing, le 12 juillet 1733. GEORGE-LOUIS.**

« S'ensuit le dit tarif des droits à payer au passage d'eau à Seraing, quand les eaux seront basses :

Pour un carosse à six chevaux	1 - 10 - n
Pour un à quatre chevaux	1 - 2 - 2
Pour un carosse à deux chevaux	n - 15 - n
Pour une calèche à un cheval.	n - 10 - n
Pour un chariot à six chevaux, chargé.	1 - 10 - n
Pour un chariot à six chevaux, à vuide	1 - n - n
Pour une charette à quatre chevaux, chargée.	1 - n - n
Pour une à vuide, à quatre chevaux	n - 15 - n
Pour une charette à trois chevaux, chargée.	n - 15 - n
Pour une à vuide	n - 10 - n
Pour une charrette à deux chevaux, chargée	n - 10 - n
Pour une à vuide	n - 5 - n
Pour une charette chargée, à un cheval.	n - 8 - n
Pour une vuide	n - 4 - n
Pour un cheval sellé, avec la personne	n - 1 - 2
Pour un cheval de cosson, chargé ou non, y compris le conducteur	n - 1 - n
Pour un bœuf.	n - 1 - 1
Pour une vache.	n - 1 - n
Pour un veau.	n - n - 1
Pour un cent de moutons	n - 10 - n
Pour une chèvre.	n - n - 1
Pour un porc	n - n - 1

Maintenant abordons le tarif pour le passage d'eau de Chokier. Il figure dans le mémorial administratif des six premiers mois de l'an 13 soit du 23 septembre 1804 au 21 mars 1805 (n° 213 à 248). Il a été relevé dans les archives, par un de nos regrettés membres fondateurs de la commission, Désiré Mattard.

Bac de Chokier sur la Meuse	
Tarif	
<i>Pour le passage d'une personne non chargée ou chargée d'un poids au dessus de myriagrammes.</i>	<i>3 centimes</i>
<i>Il est noté : le batelier ne pourra être contraint à passer que lorsque les passagers lui assumeront une recette au moins égale à ce qui est dû, d'après le tarif, pour six personnes à pied, et dans ce cas il emploiera le bac ou batelet à sa volonté.</i>	
<i>Pour denrées ou marchandises non chargées sur une voiture, sur un cheval ou mulet, mais embarquées à bras d'homme et d'un poids de cinq myriagrammes.</i>	<i>3 centimes</i>
<i>Pour chaque myriagramme excédant</i>	<i>1 centime</i>
<i>Nota : le chargeur déclarera le poids qui pourra être vérifié par le passeur</i>	
<i>Passage d'un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise</i>	<i>20 centimes</i>
<i>le même tarif s'applique « chargés »</i>	
<i>D'âne chargé ou ânesse chargée</i>	<i>10 centimes</i>
<i>Cheval ou mulet non chargé</i>	<i>15 centimes</i>
<i>Par veau ou porc</i>	<i>3 centimes</i>
<i>Ane non chargé ou Anesse chargée</i>	<i>5 centimes</i>
<i>Par cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employé au labour ou allant au pâturage</i>	<i>5 centimes</i>
<i>Par bœuf ou vache appartenant à des marchands et destiné à la vente</i>	<i>18 centimes</i>
<i>D'un mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, paire d'oies ou dindons</i>	<i>1 centimes</i>
<i>Observations : lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou dindons seront au-dessus de cinquante, le droit sera diminué d'un quart</i>	
<i>Lorsque les moutons, brebis, boucs et chèvres iront au pâturage on ne payera que la moitié du droit</i>	
<i>Les conducteurs des chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc. payeront</i>	<i>2 centimes</i>
<i>D'une voiture suspendue à deux roues, celui du cheval ou mulet, ou pour une litière à deux chevaux et du conducteur</i>	<i>60 centimes</i>
<i>D'une voiture suspendue à quatre roues, du cheval ou mulet et du conducteur</i>	<i>75 centimes</i>
<i>Idem mais attelée de deux chevaux ou mulets y compris le conducteur</i>	<i>90 centimes</i>
<i>Les voyageurs payeront séparément par tête le droit d'une personne à pied</i>	
<i>D'une charrette chargée attelée d'un seul cheval ou 2 bœufs y compris le conducteur</i>	<i>75 centimes</i>
<i>idem de deux chevaux, mules ou 4 bœufs y compris le conducteur</i>	<i>90 centimes</i>
<i>idem de trois chevaux, mulets et le conducteur</i>	<i>1 fr 15 centimes</i>
<i>idem mais à vide, le cheval et le conducteur</i>	<i>50 centimes</i>
<i>idem chargée employée au transport des engrais, ou à la rentrée des récoltes, le cheval ou deux bœufs et le conducteur</i>	<i>25 centimes</i>
<i>Pour le retour charrette à vide, le cheval ou les deux bœufs et le conducteur</i>	<i>10 centimes</i>
<i>Une charrette chargée ou non, attelée seulement d'un âne ou d'une ânesse et le conducteur</i>	<i>10 centimes</i>
<i>D'un chariot de ferme à 4 roues chargé, les deux chevaux ou bœufs et le conducteur</i>	<i>60 centimes</i>
<i>idem à vide</i>	<i>40 centimes</i>
<i>D'un chariot de roulage à 4 roues chargé, un cheval et le conducteur</i>	<i>80 centimes</i>
<i>idem deux chevaux</i>	<i>1 franc</i>
<i>idem trois chevaux</i>	<i>1 franc 50 cent.</i>
<i>idem à vide, attelé un seul cheval et le conducteur</i>	<i>60 centimes</i>
<i>Le fermier est tenu de passer un personne seule sans exiger d'autre droit que le droit simple lorsqu'elle aura attendu sur le port un laps de temps qui sera d'un quart d'heure, et d'une demi-heure si, au moment de son arrivée au port les bateliers manœuvreront pour se rendre à la rue opposée.</i>	

A noter qu'un myriagramme vaut dix mille grammes, soit maintenant 10 kg.

La loi du 7 germinal an III (le 18 avril 1795) marque la véritable naissance du « système métrique ». Elle définit le gramme comme unité de base, la nomenclature étant celle que nous utilisons aujourd'hui, à part quelques noms d'unités comme le décagramme (10 g) et le myriagramme (10 000 g) tombés depuis en désuétude.

La tarification en 1904 est-elle plus simple, après 74 ans de notre état belge. Voyons cela avec un extrait, tarif général pour les passages d'eau de la Meuse Liégeoise et Namuroise :

<u>Type de transport</u>	<u>En fr. belge</u>
- pour le passage d'un cheval, bœuf, vache, mulet ou âne non chargé ou chargé d'un poids n'excédant pas 50 kilogrammes.	0,1
- idem mais chargé d'un poids excédant 50 kilogrammes	0,15
- pour le passage d'un cheval, bœuf, vache, mulet ou âne employé au labour ou allant au pâturage	0,05
- pour le passage d'une voiture suspendue	
a) à deux roues, attelée d'un cheval, d'un mulet ou d'un âne	0,40
b) à quatre roues, attelée d'un cheval, d'un mulet ou d'un âne	0,55
c) dans tous les cas, pour chaque cheval, mulet ou âne en plus	0,1
- pour le passage d'une charrette chargée, attelée :	
a) d'un cheval, d'un mulet ou d'un bœuf	0,45
b) de deux chevaux, de deux mulets ou de deux bœufs	0,60
c) pour chaque cheval, mulet ou bœuf en plus	0,10
d) d'un âne	0,30
e) pour chaque âne en plus	0,10
Pour le passage d'un chariot à 3 ou 4 roues chargé, attelé :	
a) d'un cheval, d'un mulet ou d'un bœuf	0,70
b) de deux chevaux, de deux mulets ou de deux bœufs	0,80
c) pour chaque cheval, mulet ou bœuf en plus	0,10
- pour le passage d'une charrette chargée et attelée d'un chien	0,15
idem à vide	0,08
pour chaque chien en plus	0,04
<p style="text-align: center;"><i>Les taxes fixées seront réduites à la moitié pour les chariots et les charrettes transportant des récoltes des champs qui les ont produites vers la ferme, ainsi que pour les mêmes véhicules transportant des engrais ou des semences de la ferme vers les champs à fertiliser ou ensemençer</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Les dites taxes seront réduites en quart pour les chariots et les charrettes passant à vide en allant chercher des récoltes dans les champs pour les conduire à la ferme, ou après avoir transporté des engrais ou des semences dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent.</i></p>	
- pour le passage d'une automobile :	
a) à deux roues	0,15
b) à trois roues	0,30
c) à quatre roues	0,60
<p style="text-align: center;"><i>N.B. Dans tous les cas visés ci-avant, le conducteur et, le cas échéant les personnes qui l'accompagnent, paieront séparément et par tête le droit dû pour une personne à pied.</i></p>	



Extraits d'une carte postale de la collection de la Commission Historique, photo prise certainement au premier quart du 20ème siècle. Vue prise depuis Ramet.

Maintenant abordons, plus spécialement, nos deux passages.

CHOKIER - RAMET

Le passage d'eau entre Chokier et Ramet est certainement celui qui a été le plus photographié, c'est peut-être aussi le plus ancien. Cette carte postale vers 1900, d'une photo prise de Ramet, évoque la traversée en barque avec à bord, le curé, mais de quelle paroisse ?



L'exploitation était soumise à des règles strictes. Nous avons relevés dans le mémorial administratif de 1844 :

Embarcations : un grand bac de 17m80 de longueur sur 3m04 de largeur au milieu mesurée au fond et de 0,60m de hauteur de bord. Un passe-cheval de 14 m de longueur de 1m90 de largeur au milieu, mesurée au fond et de 0,58m de hauteur.

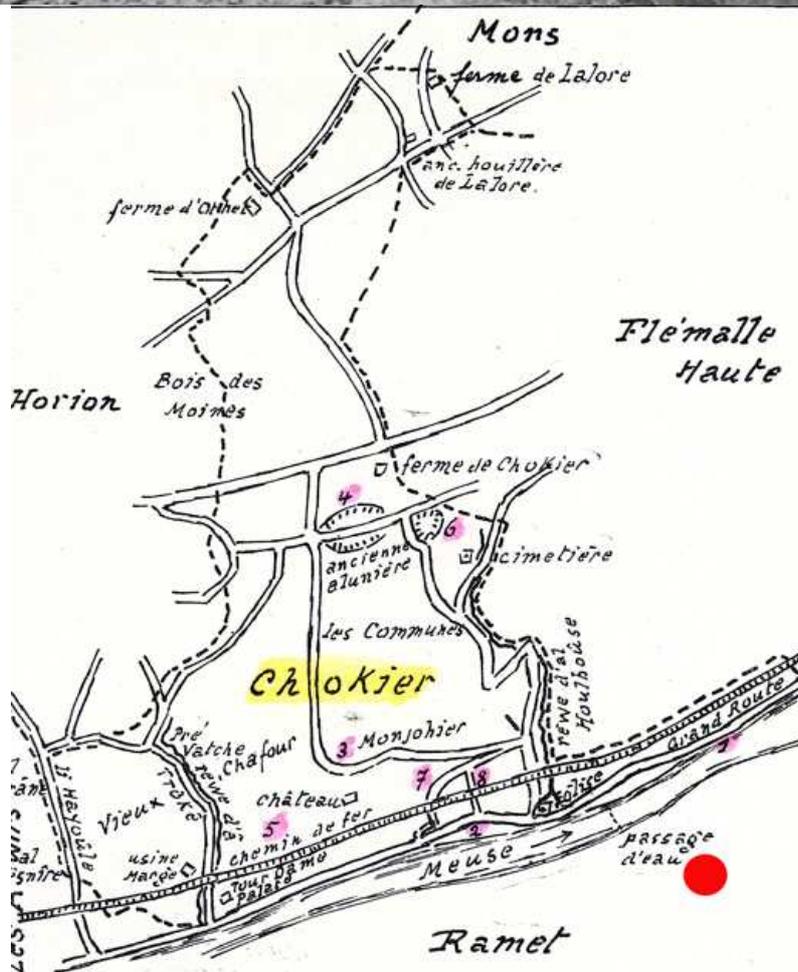
Agrès : deux pieux d'amarre à fournir et à placer, un sur chaque rive. Chacun de ces pieux devra avoir 2m50 de longueur sur 0m25 d'équarrissage et être fiché en terre sur au moins 2m de profondeur. Une chaîne de 6m de longueur avec un cadenas pour le grand bac et une chaîne de 4 m avec un cadenas pour le passe-cheval, deux gros ferrés et deux avirons.

Mariniers : deux mariniers

Tarif : un tarif sans poteau cloué contre la façade de la maison du sieur Winand. Les voyageurs, par tête, payait à ce moment 3 ou 5 centimes. Une charrette à vide plus le cheval ou 2 bœufs plus le conducteur coûtaient 10 centimes. Une voiture suspendue 4 roues plus le cheval ou mulet et le conducteur coûtaient 75 centimes

Repères des hautes eaux: importants pour imposer soit la double taxe, ou pour refuser le passage :

Relatif à la double taxe : un clou de 0m01 de diamètre à fiché dans un pieu de 0m20 équarrissage à planter dans la berge de la Meuse contre l'abordage de



- 1. li Bate, al Rivire
- 2. so l'Bati
- 3. al bin toumêye
- 4. li Buscâdje
- 5. al mâ toumêye
- 6. li p'tit bwes
- 7. rouwale às pipes.
- 8. rouwale di li scale

droite, et à battre au refus d'un mouton de 100 kg, ce clou devra se trouver à une hauteur correspondante à la côte de 2m50 à l'échelle du pont des Arches à Liège.

Relatif à l'interdiction du passage : un clou de 0m01 de diamètre à ficher dans un deuxième pieu de 0m20 d'équarrissage à planter également sur la rive droite et dans le talus de la Meuse; ce clou devra se trouver à une hauteur correspondante à la côte de 4m à l'échelle de Liège.

Chargement au maximum : un chariot et 4 chevaux pour le bac, 4 chevaux ou 6 mulets ou bien 6 bêtes à cornes pour le passe-cheval.



Le passeur d'eau, Fernand Jadoul (1913-1917), depuis la rive de Chokier (Coll. C. Martin)

Le passeur d'eau François Mensier, côté Ramet, en 1925 (collection C.Martin). Par une adjudication publique de l'état, il a obtenu le 8 août 1927, et pour la deuxième fois, la concession du passage d'eau pour un fermage annuel de 4.200 fr. Ce passeur qui aurait exercé son métier de 1923 à 1931 avait d'autres occupations, avec son épouse, pour augmenter ses revenus:

a) la tenue d'un débit de boissons. Le 20 mai 1925, il obtient l'autorisation de l'administration communale, de laisser son estaminet, ouvert toute la nuit du dimanche au lundi de la Pentecôte. Il faut dire que la fête à Chokier a toujours été importante à la

Pentecôte et les gens d'Yvoz-Ramet s'y rendaient volontiers, surtout en attendant la musique ! L'estaminet est apparemment la maison du passeur d'eau qui est devenue un lieu de libations (voir la photo sur la page suivante).



b) l'utilisation de la publicité sur son bac.

Elle invitait à se rendre au magasin de vêtements « Ville de Paris » - chez Thonon, dont la fille, pour la petite anecdote, a épousé le fils de la brasserie Hacha de Flémalle-Haute.

c) la pratique de la vannerie, du moins si on se base sur l'écrit journalistique de R. Résimont, vers les années 80.

Cette photo du bac, également de la collection C. Martin, serait de la même époque ou plus tardive.

On est curieux de savoir ce que mangeait la dame à droite. Un sachet de ... frites, provenant de l'estaminet ?

Les renseignements recueillis, il y a quelques temps par la commission historique, doivent être complétés, mais nous pouvons déjà, d'après le document, trouvé aux archives vous donner une liste, non exhaustive, des passeurs d'eau de Chokier-Ramet.



François Van Den Ackerveken (1925-2007), a rédigé, d'une belle écriture, ses souvenirs d'enfance. Un témoignage intéressant, à prendre dans son contexte, la mémoire est-elle toujours fidèle? Néanmoins, ce sont de bons souvenirs de ce passage d'eau.

Les voici :

« A quelques mètres en amont de ce moulin de Chokier se trouvait le passage d'eau. Les habitants de Chokier et des communes avoisinantes empruntèrent pendant longtemps ce dispositif pour se rendre d'une rive à l'autre par nécessité ou tout simplement par plaisir ... cela fut souvent le cas pour moi. C'est d'ailleurs un de mes meilleurs souvenirs. Une rampe d'accès en pente douce, suivie d'un embarcadère en bois goudronné, facilitant la montée et la descente des passagers dans la barque à fond plat, longue de sept à huit mètres (nb : au 20ème siècle, il y avait donc, aussi un bac plus petit, cela correspond aux photos), dont la peinture était toute délavée par la pluie, la neige et les bourrasques de la mauvaise saison. Un câble en acier reliait les deux berges et maintenait la barque dans la bonne direction tout en l'empêchant de partir à la dérive. Ce filin pendait profondément dans l'eau permettant ainsi le passage des trains de péniches chargées parfois jusqu'à ras-bord. Le passeur d'eau muni d'une sorte de maillet en bois cranté, tirait de toutes ses forces pour faire progresser l'embarcation. C'était le travail de notre homme, qui, par tous les temps, hiver comme été, était présent à son poste. Sauf pendant les crues ou lorsque la rivière, prise par les glaces, empêchait toute navigation ... Ce qui arrivait assez souvent à cette époque.

Quand j'étais enfant je m'asseyais à l'avant de la barque, et

1477	Han(e)s le passeur
1485	Gilles
1486	Johan le febre
1488	Symon (fils de Johan)
1522	Pacquea
1531	Johan dit Grosjean
1541	Pacquea
1547	Franchoy
1558	Johan Moreau
1565	Franchoy le manchon
1575	Jehan Servais
1585	Symons
1587	Franchoy
1608 à 1611	Renkin
1634	Jean Donnay
1680	Philippe Dahier et Remy
.....
1908	Hubert Mathot
1913 à 1917	Fernand Jadoul
1923 à 1931	François Mensier
1940 à 1945	Adm.Com.Yvoz-Ramet
1945	Herten
1946 fin de l'activité du passage	

tout en écoutant le clapotis des vagues contre la coque en bois, je prenais un réel plaisir à voir le câble surgir des profondeurs comme un long serpent d'où s'égouttaient les dernières perles d'eau.

Les personnes qui possédaient un vélo, soit une brouette ou une voiture d'enfant, parfois même un animal, attendaient que la barque soit fermement amarrée avant de monter à bord. Les difficultés commençaient lorsqu'il fallait embarquer les animaux : vache, mouton, chèvre ou un goret acheté dans une ferme établie sur le plateau des Trixhes ou sur les thiers d'Ivoz-Ramet. Ces animaux, souvent récalcitrants, notre passeur d'eau les empoignait à bras le corps et les déposait dans la chaloupe qui oscillait alors bien dangereusement. Le plus important consistait à les maintenir fermement afin de les empêcher de se jeter à l'eau et d'être entraînés au large par le courant.

Chacun prenait place sur la banquette qui n'était qu'une simple planche de sapin toute usée par le temps; alors, seulement, la traversée pouvait commencer. Mais au préalable et afin d'éviter une collision au beau milieu de la rivière, il fallait s'assurer qu'aucun bateau n'arrivât au loin, en aval comme amont, car, à cet endroit, la Meuse étant assez large, la traversée requérait une dizaine de minutes.

Arrivés à bon port, nous devions payer le prix du voyage, quelques centimes à peine. Notre homme ne s'enrichissait certainement pas en pratiquant ce dur métier. Heureusement pour l'aider à vivre, sa femme exploitait un petit café où l'on pouvait se désaltérer en été, se réchauffer en hiver. Oh ! ce bistrot n'était qu'une modeste bâtisse toute en longueur, surmontée d'un toit à deux pentes couvertes de tuiles noires et descendant quasiment jusqu'à hauteur d'homme. Les volets extérieurs de couleur verte tranchaient sur les murs blanchis à la chaux; le soubassement, noirci au goudron, s'harmonisait à l'écrin de verdure.

Sur la terrasse ombragée par une glycine, deux ou trois tables et quelques chaises pliantes invitaient les passants à venir déguster une petite goutte de « pêket », un verre de bière ou une limonade, tout en devisant entre copains.

Des géraniums occupaient les appuis des fenêtres percées de chaque côté de la porte d'entrée... Cette porte d'entrée qui me semblait bien basse pour laisser passer notre passeur d'eau bâti en Hercule. Dans le potager, fleurs et légumes se complaisaient à grandir et à s'épanouir à l'abri d'une haie vive ou s'entremêlaient noisetiers, aubépines et sureaux. »



L'estaminet du passeur d'eau (Coll C.Martin). Photo antérieure aux souvenirs de F. Van Den Ackerveken. Admirez la mode, tous avaient un couvre-chef ! Ils ont l'air endimanchés, est-ce un jour de fête, la pentecôte ?

Une autre photo de la coll. C. Martin. Nous sommes à la fin des années 30, de gauche à droite M. Gérardon, une fille Carlens du vélodrome de Crotteux. Les trois autres personnages ne sont pas connus.

Les activités du passage d'eau s'interrompt, à la construction du pont-barrage en 1937, pour reprendre du service en 1940.

Examinons, maintenant, quelques extraits de délibération du Collège échevinal d'Yvoz-Ramet (Yvoz et non Ivoz à cette époque).



Collège du 16 octobre 1908

Le fermier du passage d'eau de Ramet, Hubert MATHOT, demande que la commune lui vende le terrain sur lequel son aubette est établie.

Collège du 20 novembre 1923

Examine la lettre de M. Houard Conducteur principal du service de la Meuse, relative aux réclamations produites sur la façon d'agir du passeur d'eau.

Collège du 25 janvier 1928

L'administration de Hermalle s/Huy demandant à être prévenue directement par téléphone si un cadavre était repêché sur le territoire de la commune pour l'identification des victimes de la catastrophe de la quinzaine dernière au passage d'eau de la Mallieue. Les services sont prévenus.

Délibération du Collège échevinal en séance du mercredi 23 janvier 1946

Présents : MM Houba, Bourgmestre-Président; Lange et Linsen, échevins, Galant, Cochart, Séré et Lacaille, conseillers; Hansenne, secrétaire. (à remarquer qu'à cette époque les conseillers communaux de la majorité assistait aux séance du Collège)

Passage d'eau public sur la Meuse

Le Collège,

Comme déjà mentionné dans le rapport de 1940, le passage d'eau entre Chokier et Ramet a été remis en exploitation par la commune, dès mai 1940, avec le concours des éclusiers d'Ivoz et une barque appartenant à l'État.

A partir du 1er août 1940, du personnel a été engagé et le service a été assuré à partir d'octobre au moyen d'une barque achetée 17.500 fr aux chantiers navals d'Ombret; des abris publics ont été construits, sur les deux rives, à cette époque.

L'exploitation a été normale jusque fin 1944, avec résultat financier bénéficiaire qui, pour 1944, était encore de l'ordre de 17.000 fr; mais les prévisions pour 1945 étaient en grave déficit par suite de l'augmentation des salaires, des charges sociales nouvelles, de l'exigence de l'administration des domaines de 10 % de la recette brute, de l'augmentation de tous les frais généraux.

Dès le 16 février 1945, la commune a manifesté aux administrations des Ponts et Chaussées et des Domaines, son intention d'abandonner l'exploitation.

Le conseil communal, le 2 mai 1945, a pris la décision de principe de vente du matériel; décision confirmée le 6 juin avec fixation du prix de 32.500 fr. La vente a été décidée le 5 juillet, sous promesse de l'intéressé de continuer à assurer l'exploitation, avec le matériel acquis, aussi longtemps que la rentabilité pourrait, pour lui, être assurée.

M.HERTEN a repris l'exploitation le 12 juillet.

Notons que l'exploitation communale du passage d'eau a été endeuillée, le 13 janvier 1943, par le décès de M. Godin, aide-passeur, tombé à l'eau en prenant son service le matin, en pleine obscurité.

Collège du 8 janvier 1941

Le Collège note la suspension depuis 3 jours, jusqu'à nouvel ordre, et en raison de l'accumulation des glaçons sur la Meuse, du passage d'eau public de Ramet. Reprise le 22 janvier.

Une lettre est envoyée, le 3 mars 1945, au surveillant M. Thomas pour signaler que « notre barque a été endommagée à la suite de l'explosion d'un robot. ».

Avec la reprise par l'Administration communale du passage d'eau pendant la seconde guerre mondiale, nous avons quelques préposés comme passeur ou aide-passeur, en plus du pauvre M. Godin cité plus haut :

Demany Florent entre en fonction le 22 août 1940

Desseranno René le 23 septembre 1940

Adam Maximilien le 15 mars 1945

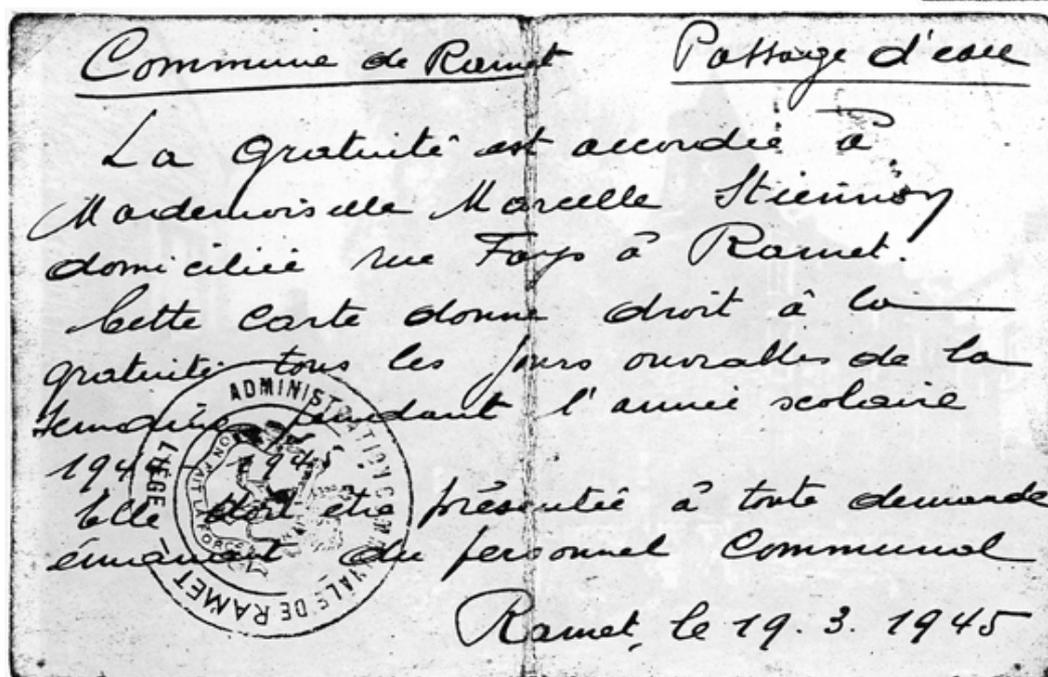
En 1940, nous trouvons trace comme passeur ou aide passeur : Danthine Jules, Ribauville Georges et Mathot Hubert (l'ancien ou le fils du Mathot Hubert de 1908 !). En 1945, un piéton paye 0,50 fr et un cycliste 1 fr.



Une photo inédite du passage d'eau prise à partir de Ramet. (Collection P. Crepin)

Un ticket, ci-dessous, datant de la période de gestion de l'administration communale de Ramet. (Collection M. Stiennon)

Et pour terminer l'évocation de ce passage, un libre parcours accordé par la commune de Ramet à Marcelle Stiennon pendant sa période scolaire. (collection M. Stiennon)

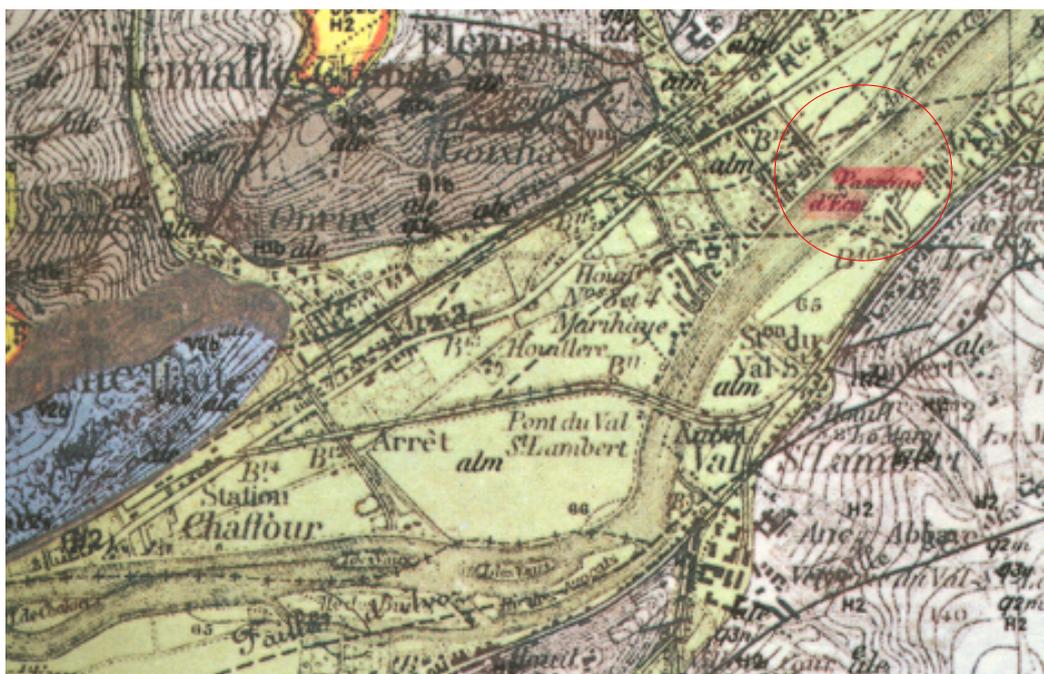


FLEMALLE - GRANDE

Maintenant abordons le passage d'eau entre Flémalle-Grande et Seraing. Il était situé en aval du pont actuel du Val-Saint-Lambert.

Cette carte géologique (coll. C. Martin) nous le montre bien dans son contexte.

C'est principalement grâce aux recherches de M. Franz Berck concrétisées dans son livre « Parcourons Flémalle-Grande » que nous aborderons l'histoire ancienne du passage d'eau de Flémalle-Grande.



Déjà, sous l'Ancien Régime, un chemin allait du château de Flémalle-Grande à la Meuse (cfr. le plan Popp où il s'appelait « Lâ Vâ ». Cette voie se situait entre l'actuelle rue du Passage d'eau et la rue du Ruisseau. Au bas, ce trouvait le passage de la Meuse. Il existait depuis une date indéterminée.

Ce lien de communication entre Flémalle-Grande et Seraing a été supprimé officiellement par arrêté royal du 7 novembre 1950.

Apparemment, la période de plus d'activité de ce passage se situe entre 1850 à 1930. En effet, au cours de ces années de grandes prospérité économique, les charbonnages du bassin étaient en pleine activité, les cristalleries du Val-Saint-Lambert, les usines Espérance, Decauville, ... réclamaient une main-d'œuvre nombreuse domiciliée sur l'autre rive de la Meuse. Le prix de la traversée raisonnable, drainait un pourcentage assez élevé d'ouvriers, d'ouvrières et d'employés allant et revenant de leur travail. D'autre part, certains houilleurs de Seraing venaient alors travailler dans les mines flémalloises.

Aux siècles antérieurs, nous connaissons l'existence du passage, bien entendu à la période française, comme nous l'avons évoqué, mais aussi à d'autres périodes grâce à certains écrits ; En 1406, il y a des contestations entre l'ordre de Saint Jean de Jérusalem et l'Abbé du Val-Saint-Lambert parce que les moines de cette abbaye étaient venus pêcher face au passage d'eau (Archives du Val). On pourrait penser que cet ordre installé à Flémalle-Grande vers 1175 a relié les deux rives de la Meuse par un passage régulier, mais on ne trouve pas trace de l'existence d'un tel moyen.

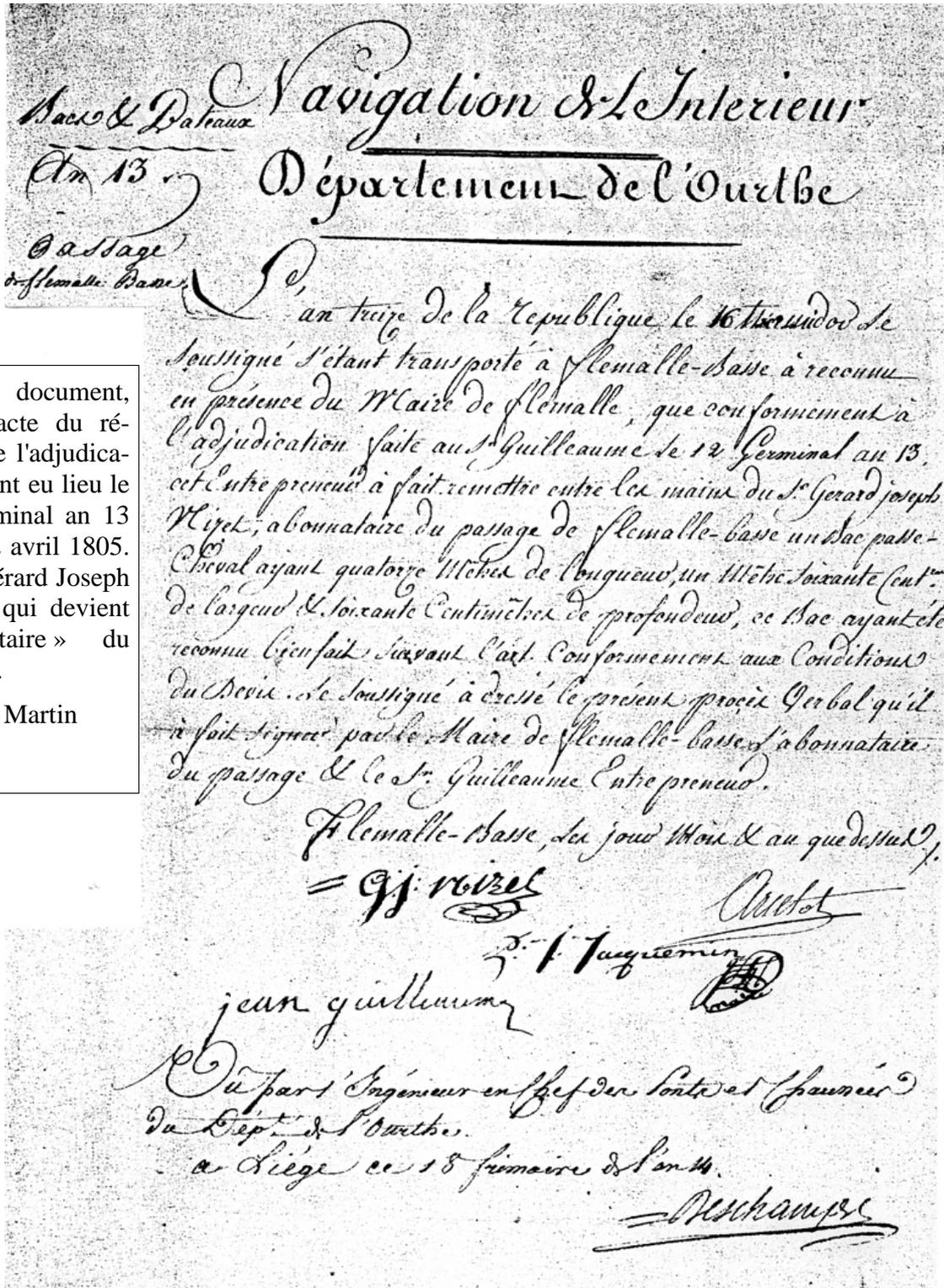
En 1555, nous trouvons trace d'un certain Franchoy qui se faisait payé avec 1 pain.

En 1746, référence du passage est faite dans les archives, « Saisies et Rôle 1742-1750 », « le seigneur de Cartier contraint Thomas Wilmotte à produire en cour de justice les prétendus titres en vertu desquels il s'est présumé et se présume de passer et repasser l'eau en abordant sur la juridiction de Flémalle sans en avoir le droit ».

On en déduit que c'était certainement encore un « droit du seigneur local », comme celui de Chokier, de défendre ou d'autoriser l'exploitation d'un passage d'eau. En réponse à un questionnaire envoyé par le préfet du « département de l'Ourte » (Ourthe), le maire Jacquemin de Flémalle-Grande répond à celui-ci, le 2 thermidor an 8 de la république :

« Il existe un passage d'eau. Rarement des chevaux. Abordage difficile en temps de crues. Existait avant la révolution. Thomas Wilmotte l'exploite sans jamais avoir rien payé pour ce faire. Desservi par deux petites nacelles qui appartiennent aux enfants Wilmotte. Il n'existe ni dépendances, ni magasin ou bureau. On paye 2 liards par personne. Pour un homme et un cheval on paye 2 sous. Il n'y passe pas de voiture. Il serait malaisé d'augmenter le tarif (fonds français n°1824 -Fl Gde) ».

En 1810, c'est Joseph Jacquemin qui est passeur d'eau moyennant un fermage annuellement de 50 fr payé aux autorités françaises. Joseph Jacquemin était aveugle; il a sollicité, le 5 septembre 1810, de pouvoir poursuivre son métier car il lui serait impossible d'en retrouver un autre ! Il conserva sa situation et fut remplacé par Gérard Nizet quelques années plus tard. Vers 1815, la traversée de la Meuse s'effectuait par un bac de 11 m67 de longueur, de 1 m16 de largeur au milieu et de 55 cm de profondeur.



Ce document, donne acte du résultat de l'adjudication ayant eu lieu le 12 Germinal an 13 soit le 2 avril 1805. C'est Gérard Joseph NIZET qui devient « bonnataire » du passage.
Coll. C. Martin

De 1816 à 1822, un appelé Longrée était nautonnier attiré et exerce en plus le métier de menuisier (une famille fixée à Flémalle-Grande depuis la fin du 17ème siècle).
En 1844, Guerin Lambert était fermier du passage d'eau.

Pendant le vingtième siècle, différents marinières ont assurés le passage, nous avons relevé :

1918 – Gérard Defize, passeur, (nous en parlerons plus loin lors de la catastrophe de 1918).

1927 – Gérard Defize. Sa concession est renouvelée le 9 août 1927 pour un fermage annuel de 3.000 fr.

1932 – Gonze Félix et Gonze Hubert

Le matériel repris par les Gonze est acquis au montant de 4.410 fr., dont la nacelle en fer expertisée à 4.000 fr.

Le 9 octobre 1937, Félix Gonze écrit au service spéciale de la Meuse pour revendiquer une réduction de fermage à cause des travaux interdisant la circulation dans les rues Lava et Passage d'Eau.

1935- Un certain Balaes, sans plus de précision.

1940 – Raymond Lahaye et en 1943 il est rejoint par François Devos.

1945 – 1950 François Devos, le dernier passeur, dont nous parlerons plus loin.

Flémalle Grande le 5-4-32

Monsieur le Directeur

N'étant pas d'accord avec le titulaire entrant du passage d'eau de Flémalle Grande pour la remise de la barque, j'ai l'honneur de vous faire savoir qu'il y a lieu de faire l'expertise. Je vous présente comme expert :

Monsieur Peemackers Constructeur à Troy Beumet

Recevez Monsieur le Directeur mes salutations sincères.

Le titulaire sortant

Defize Gérard

Ci-contre, la lettre de G. Defize adressée au Directeur, de l'époque, du service des voies d'eau de l'Etat belge (archives RW). Nous remercions le service des voies hydrauliques de Liège qui nous a permis de consulter leurs archives et d'en copier certains extraits, bien utiles.



Le passage au début du 20ème siècle. Le passeur est peut-être Gérard Defize. (Coll. Com. Historique.)

LA CATASTROPHE DE JANVIER 1918

Les extraits qui vont suivre sont tirés principalement du journal « Le Télégraphe » datés du samedi 26 janvier au jeudi 4 avril 1918 (extraits coll. Martin et bibliothèque « Ulysse Capitaine » de la ville de Liège).

Ce journal liégeois était installé rue Cathédrale 37, à Liège. Un numéro coûtait 15 centimes. Le journaliste, l'envoyé spécial était André Dussart, mais d'autres, aussi, ont signé des articles. Ce journal était le seul à être publié pendant cette période de guerre. La Meuse et la Gazette de Liège n'ont repris leur parution qu'après l'armistice.

La catastrophe est arrivée dans la soirée du mercredi 23 janvier 1918, en plein hiver.

Le vendredi 25 janvier, le journal a donné brièvement connaissance de cette catastrophe.

«Le Télégraphe du vendredi 25 janvier 1918»

Effroyable catastrophe à Flémalle

Une barque chavire. -- Plus de 30 victimes.

Sinistres rumeurs

Mercredi, vers six heures, une poignante nouvelle se répandait dans les communes industrielles de la Haute-Meuse. A Flémalle, à Jemeppe, à Seraing, une angoisse indescriptible serrait tous les cœurs. On annonçait une catastrophe sur le fleuve, la noyade de tous les ouvriers empruntant le passage d'eau de Flémalle.

Nous croyions à des exagérations, à de fausses nouvelles, peut être à une de ces plaisanteries stupides qui nous ont tant de fois affolés. Mais les rumeurs n'étaient que trop fondées, et c'est une épreuve de plus qui s'abat sur notre population.

L'accident

Chaque soir, les ouvriers occupés dans les usines de la rive droite regagnent Flémalle et Jemeppe en empruntant le passage d'eau. Près de quatre-vingt ouvriers se massent sur les berges, le travail achevé, et forcent le bac à faire deux voyages.

Mercredi, le second transport arrivait à quinze mètres du rivage, quand le crochet qui guide la barque le long du câble se rompit. Les ouvriers pris de panique, se précipitèrent à l'avant; la bousculade compromit l'équilibre de la barque, et l'embarcation chavira, précipitant ses passagers dans le fleuve. Ce furent des appels, des cris de terreur; les malheureux s'accrochaient l'un à l'autre, ou s'efforçaient de saisir une épave.

Pais quelques remous, qui se perdent dans le courant, et ce terrible silence qui plane partout où des hommes viennent de mourir.

Le sauvetage

Aussitôt l'alarme donnée, les sauveteurs,

détachent l'amarré des barques ancrées à proximité. Leurs tentatives paralysées par l'obscurité, n'eurent guère de succès. Seuls, les nommés Linder et Rouveroy de Flémalle, purent être recueillis. Transportés dans les maisons voisines, réconfortés par des soins énergiques, ils ont regagné leur domicile.

Deux habiles nageurs, MM. Leburban, de Jemeppe, et De'cominette, de Fontaine parviennent à aborder sains et saufs sur la rive gauche.

Le nombre des victimes dépasse la trentaine. Jusque bien tard dans la nuit, une foule immense a stationné sur la berge commentant le désastre qui vient d'écouler notre vaillante population.

Les premiers arrivés sur les lieux du sinistre furent M. Donnay, bourgmestre et député, M. le curé de Flémalle-Grande et MM. les docteurs Dejaco et Simonis.

Nouveaux détails

Il nous revient, que le jour de l'accident, le maître passeur s'était fait remplacer par deux jeunes gens: H. Lafontaine et Beckers. Le courant était encore rapide, et au second voyage, les bateliers laissèrent envahir l'embarcation par un trop grand nombre de passagers. Quelques-uns, jugeant le bac trop chargé, en sautèrent de leur propre mouvement.

Le lit du fleuve a été sondé mercredi jusqu'à 5 heures, mais sans succès.

Judi, les recherches ont repris, et les écluses de Jemeppe ont été fermées. Bien que nous ne soyons pas encore à même de dresser la liste des victimes avec une exactitude absolue, il se confirme que Lafontaine et Beckers ont succombé.

Nous donnerons demain de plus amples détails.

V. D.

Voici retranscrit au fil des gazettes certains récits (certainement « améliorés » par le (les) journaliste(s)), certaines anecdotes ou des faits relatifs au sujet.

D'abord, le récit d'un témoin oculaire, un employé de l'usine Decauville, Auguste Wéry qui a assisté aux péripéties ultimes de la tragique noyade.

- *« Il était 5 ½ h., et les ouvriers venaient de quitter l'usine. La plupart d'entre eux habitent Jemeppe et Flémalle-Grande, et ils regagnent leur domicile au moyen du bac du passeur d'eau.*
- *C'est un bateau de 10 m de longueur, pouvant aisément contenir une soixantaine de personnes, et soutenu, ainsi que toutes les embarcations de l'espèce, par un câble, en fil d'acier tendu d'une rive à l'autre. Dans leur hâte à rentrer chez eux, nos ouvriers n'ont pas plutôt dépassé le seuil de l'usine qu'ils hèlent à tue-tête le passeur «A l'ewe! A l'èwe ! ...» et qu'ils s'élancent de toutes leurs forces pour être certains de ne pas manquer le premier bateau. Ils étaient à peine partis de quelques minutes que l'un d'eux, un nommé Blanvalet, hors de lui, pâle comme un linge et la voix altérée, revient en courant et nous crie : - Venez vite, et avec des secours ! ...Le bateau vient de chavirer ! ... Tous les ouvriers sont à l'eau !...*
- *Puis il entre dans plus de détails. Il était le dernier de la bande, et il allait mettre le pied sur l'arrière du bac, quand le passeur lui dit : «Restez ou vous êtes! Le bateau est déjà trop plein, il n'y a plus place pour vous !». Désappointé, Blanvalet reste sur la hargue et regarde le bateau s'éloigner dans la nuit; après un temps qu'il n'a pu évaluer, mais qui lui a paru extrêmement court, il a entendu des cris affolés, des imprécations, des appels désespérés, et il a distingué la masse noire du bac qui s'inclinait par le côté et chavirait ...*
- *Les plaintes et les cris arrivent déjà jusqu'à nous. Et bientôt, le cœur étranglé, muets de terreur, nous assistons à l'épouvantable scène. Il est 5 h45 environ. La nuit est tout à fait venue. La lune assez haute dans le ciel mais voilée, répand une clarté confuse, juste suffisante pour distinguer toute noire sur l'eau plus claire, la proue du bateau émergeant des flots et collée, à cette proue, une grappe de formes humaines qui s'y accrochait avec désespoir ... Nous brûlons de désir de porter assistance à nos infortunés compagnons. Mais comment nous y précipiter ? L'embarcation en péril est en plein milieu de la Meuse, très large à cet endroit, et précisément là où le courant est le plus impétueux. Aucun bateau n'est en vue. Nous appelons désespérément, vains efforts ! Et nous devons rester là, la mort dans l'âme, et assister, impuissants et dévorés de douleur, à la terrible fin de ces malheureux. Nous les voyons qui se cramponnent à cette tâche noire qui est l'avant du bateau, puis ils semblent lâcher prise, car nous ne distinguons plus aucun mouvement. Il nous paraît, de temps à autre, que des bras s'élèvent hors de l'eau, qu'un appel affreux et déjà presque mourant se fait entendre. Puis c'est la nuit et le silence. Et force est de revenir sur nos pas, n'ayant pu rien faire pour le salut des nôtres... »*

A ce moment, on pense qu'il y a 37 victimes, dont 35 appartenant au personnel des usines Decauville les 2 autres sont les mariniers au service du passeur d'eau, qui assumaient ce jour-là la manœuvre du bac.

Quatre personnes seulement ont survécu dont Jean ROUVEROY, forgeron, dont nous racontons le témoignage recueilli par le journaliste. C'est un quadragénaire de haute taille, grisonnant, d'aspect robuste et de regard énergique. N'était une écorchure qu'il porte près de la tempe, on ne pourrait jamais deviner qu'il a été à deux doigts de la mort ... C'est en vérité un homme d'attaque et qui n'a pas froid aux yeux.

- *Ah ! Voilà donc notre réchappé ! Vous devez pouvoir en raconter des choses !*
- *Oui, j'ai été un peu dans cette affaire là!*
- *Un peu ! Un peu ! Dites que vous y avez été beaucoup, au contraire ! Et alors, comment ça s'est-il passé!*
- *Et bien voilà. Nous venions donc de monter dans le bateau. Il était très chargé, et le batelier avait du refuser plusieurs personnes. Nous venions de quitter le bord, lorsque le pilote crie à l'homme du gouvernail de pencher à bâbord. Mais le marinier fit précisément le mouvement opposé. L'embarcation, entraînée par le courant, pencha vers l'aval et commença à faire eau.*
- *Dji creux qu'nos y estaus, valet (Je crois que nous y sommes), me crie mon compagnon Gillet.*
- *A l'wâde di Diu, camarade ! (A la garde de Dieu) - Il faut faire équilibre, crie le pilote, mettez-vous tous du côté de l'amont ...*
- *Mais la panique est si grande que tous se précipitent précisément vers l'aval, ce qui a pour effet immédiat de faire culbuter la barque. Tous les passagers sont précipités à l'eau ...*
- *Moi seul ai gardé ma présence d'esprit. J'ai saisi à pleines mains le câble qui soutient le bateau et je m'y accroche avec force. Je me sens bientôt saisi par le cou. C'est Delcominette qui s'accroche à moi. Solidement cramponné, il ne me lâchera plus.*
- *J'enfonce, mais en tenant toujours le câble. Tout-à coup je me sens violemment tiré par-dessous. Des mains que je sens curieuses et désespérées m'empoignent par les pieds, les jambes, par tous les endroits du corps où elles peuvent trouver prise. Je ne puis plus résister et je lâche le câble.*

- *Me voilà sous l'eau, aveuglé ...Le courant me rejette plusieurs fois contre la barque. Mais la volonté ne me quitte pas un seul instant de sauver ma peau coûte que coûte. Sous l'eau, je distingue bientôt au-dessus de moi une tache noire qui doit être la proue de la barque, et vers laquelle je dirige mon bras ...*
- *C'est ainsi que je parviens enfin, à ressaisir mon câble, le câble sauveur...*
- *Delcominette me tient toujours au cou. Mais peu à peu je sens que la charge que j'ai sous moi s'allège. Les malheureux qui s'étaient accrochés à moi, vaincus par l'asphyxie, ont dû un à un lâcher prise. Suspendu de toute mes forces au câble, je crie au secours. Et quelques secondes à peine se sont écoulées qu'une barque arrive à force de rames.*

Le lendemain, dimanche 27 janvier 1918, notre journaliste, André Dussart, retourne sur place.

Ironie, le soleil est là et la Meuse est tout bleue, « *d'un bleu comme n'en sauraient trouver les plus audacieux des peintres. La traîtresse a mis son plus beau masque, ce masque d'olympienne impassibilité qui dérobe de si cruelles perfidies* ».

Il nous décrit la maison du passeur : « *une modeste mais charmante habitation en bois, à un étage, peinte en vert clair : un tout petit café, qui est bien le type classique de ces auberges du bord de l'eau, où l'on allait se restaurer le dimanche; avec ce soleil, avec le fleuve étincelant en face, on évoque tout de suite, dans ce décor, de joyeux et rustiques repas de canotiers.*

Il en profite pour prendre le témoignage de M. Defize, concessionnaire du passage d'eau, qui, dès les premiers appels au secours, sauta dans une barque et recueillit Rouveroy et Delcominette.

- *Vous renseigner, je ne demanderais pas mieux. Mais vraiment je ne connais pas grand'chose, sinon que j'ai entendu appeler au secours et que je me suis précipité là où on me demandait.*
- *Et vous n'avez rien vu de l'accident ?*
- *Rien, rien. Et pour une bonne raison : je dormais à poings fermés lorsqu'il s'est produit : Aux appels de Rouveroy, je me suis réveillé en sursaut, et j'ai sauté dans un canot sans perdre le temps de m'habiller.*
- *Combien de personnes y avait-il dans la barque lorsqu'elle a chaviré ?*
- *Il devait y en avoir une quarantaine. C'est le nombre habituel des passagers qu'elle prend à la sortie de l'usine Decauville.*
- *Était-ce, comme l'a déclaré Delcominette, au second transport des ouvriers que l'accident s'est produit ?*
- *Non, il était 5 h ½ et c'était précisément l'heure de la sortie des ouvriers. On n'en avait donc pas encore chargé.*
- *A votre avis, lorsqu'à eu lieu la catastrophe, la barque était-elle trop lourdement chargée ?*
- *Je ne le pense pas. Le bac du passage d'eau est une embarcation longue de dix mètres et elle peut supporter 53 personnes sans prendre eau. Mais, comme je vous l'ai dit, nous n'en prenons généralement qu'une quarantaine.*
- *Et alors, ce fut plutôt dur, ce sauvetage des deux hommes ?*
- *Je vous crois ! Songez qu'il me fallait ramer contre le courant, et un courant terrible, je vous en réponds ! En d'autres circonstances, je n'aurais peut-être jamais eu la force d'engager une lutte pareille. Mais pensez, si on se sent du courage et des muscles quand il y a des hommes à sauver ! J'ai donc ramé avec rage jusqu'à l'endroit où je distinguais communément des formes noires qui se mouvaient au gré du courant. Arrivé tout auprès, je distingue deux hommes, l'un cramponné des deux mains au mât, la tête et les épaules hors de l'eau, le second tenant embrassé le cou du premier. Je leur dis d'avoir du courage, de prendre patience et de tenir bon. Comme je ne pouvais en aucune façon me servir de mes mains, devant employer toute ma volonté et toutes mes forces à résister au courant, je crie à Rouveroy :*
- *Accroche-toi au bord de mon canot et surtout ne lâche pas prise.*
- *N'aurais-je pas plus facile de lever une jambe et d'essayer de monter près de toi ?*
- *Non, ne fais pas ça ! Accroche-toi au canot et surtout que Delcominette ne te lâche pas ! M. Rouveroy a fait comme je disais et c'est comme cela que j'ai pu remorquer les deux hommes jusqu'à la rive.*
- *Comme j'en ai eu l'impression d'après le récit de Rouveroy, Delcominette avait perdu connaissance ?*
- *Totalement. Il a du reste passé la nuit ici après les soins que lui a donnés aussitôt M. Le Docteur Dejace.*
- *Mais Rouveroy, lui, a toujours gardé sa présence d'esprit ?*
- *Ah ! Oui, c'est un homme ! Même dans l'eau, il n'a pas un seul instant perdu la tête, et il me parlait, lui qui était en danger de mort, aussi tranquillement que nous parlons ici. Et pourtant, Dieu sait s'ils étaient en péril, lui et son compagnon. Si je n'avais pas été chez moi, ou si j'avais tardé à répondre aux appels, il y aurait à l'heure actuelle deux cadavres de plus ! ...*
- *Est-ce que en sautant dans votre canot, vous n'avez pas eu l'impression que vous alliez sauver plus de*

deux personnes ?

- *Mais certainement. Et vraiment, quand j'ai vu qu'il n'y avait que deux à sauver entre tous les passagers de cette barque que je savais devoir contenir plus de quarante personnes, j'ai été pris d'une déception et d'un découragement que vous ne pouvez imaginer. Quand j'ai entendu les appels, j'ai d'abord pensé que je pourrais certainement sauver un certain nombre de disparus en redescendant le courant, lequel évidemment les avait déjà emportés. Mais, il fallait aller au plus pressé et me diriger du côté où j'entendais les appels. C'est ce que j'ai fait. Un autre canot a d'ailleurs redescendu le courant et fait des recherches. Mais tous les efforts ont été inutiles.*
- *Quand on y songe, il est vraiment incroyable de penser qu'il n'y ai eu que quatre survivants sur cinquante passagers (le journaliste écrit bien, mais ne sait pas compter !) N'y avait-il donc pas au moins quelques nageurs dans autant de jeunes gens ?*
- *Mais si. Certains d'entre eux même, nageaient comme de véritables poissons. Mais il faut vous dire, d'abord, que le courant à cet endroit est extrêmement violent; en outre, que, serrés comme ils étaient, ils se sont accrochés les uns aux autres, en sorte qu'aucun d'eux n'a gardé la liberté de mouvements nécessaire pour nager.*
- *Leburton et Linder, qui ont été recueillis à Seraing, étaient, eux, de bons nageurs .*
- *Linder, oui, mais non Leburton. Celui-ci, c'est par un vrai miracle qu'il a été sauvé. Il me l'a raconté: c'est vraiment à ne pas y croire. Songez que jamais il n'a su nager, que jamais il n'a appris à le faire, et cependant, il a su se maintenir sur l'eau tout comme un vrai nageur pourrait le faire. La présence d'esprit, Monsieur, tout est là pour quelqu'un qui veut se sauver!*
- *Quand j'ai enfoncé, m'a-t-il dit, j'ai résolu de garder la bouche fermée et de me laisser aller sans résister. J'ai senti que je remontais à la surface, et j'ai fait des mouvements avec mes bras pour m'y maintenir. Vous voyiez que Leburton a vraiment fait les mouvements instinctifs du chien que l'on jette à l'eau et qui son instinct commande tout naturellement ce qu'il doit faire.*

Leburton et Linder ont été repêchés par 2 marinières, l'un par Léonard de Beser, patron du bateau « l'Indomptable » et l'autre par celui du bateau « Ariens ».

Il est intéressant de prendre le dernier témoignage, celui de Linder qui s'est sauvé en nageant.

Linder est un beau gars d'une vingtaine d'années. Large , bien découplé, les cheveux noirs, le teint vermeil, l'œil vif et brûlant, la voix mâle et assurée, il a vraiment une allure sympathique. Lui non plus n'a pas l'air de quelqu'un qui a été à deux doigts de la mort.

- *Pourriez-vous nous dire comment la chose s'est passée ?*
- *Nous étions dans le bateau et nous avons fait une trentaine de mètres quand voilà Lafontaine, qui était à l'avant, qui crie à Beckers : - Tourne le gouvernail du côté du Val. Beckers fait comme on lui dit, et le bateau reprend une bonne direction.- Remets-le maintenant, crie alors Lafontaine. Beckers veut le faire,mais il n'y parvient pas. - Je ne peux pas, dit-il, le gouvernail est cassé! Nous voilà tous pris de panique et nous nous précipitons du côté de la corde. Et voilà le bateau qui culbute ... Mes camarades sont jetés à l'eau, et je les vois qui s'accrochent les uns aux autres. Je distingue nettement Lesuisse, un camarade à moi qui habite dans la maison à côté, et qui était assis dans le fond, qui est jeté violemment à l'eau. Cela me fait même croire qu'ils s'y est jeté exprès et qu'il sait nager. Mais non! Il a coulé à fond! Et j'entendis Leburton qui me dit : - As-tu vu mes deux frères ?*
- *Oui, que je fais. Est-ce qu'ils savent nager ? - Non, qu'il dit Leburton, pas plus que moi. - Alors, leur affaire est claire ! ... - Laisse-toi aller, Leburton, et essaie de te maintenir ! Et en disant cela, je le pousse hors du courant. Pendant ce temps, je nage de toutes mes forces car je dois tenir tête au courant. C'est un dur moment, et je m'en souviendrais toute ma vie ! Il faisait noir, noir, à faire peur, et je luttais avec l'eau de toute mon énergie. J'essayais de voir s'il n'y avait pas une barque ou un bateau en vue. Et je nageais toujours, ne perdant pas espoir, et gardant tout mon courage. Un moment, j'ai senti que malgré tous mes efforts, toute ma vigueur allait m'abandonner. A ce moment j'ai vraiment cru que tout était fini pour moi. Je faiblissais, mes poignets devenaient mous, j'allais me laisser couler. Mais tout à coup, voilà que j'aperçois quelque chose de noir et de très grand ... Un bateau, c'est un bateau ! Est-ce que vous pouvez bien comprendre comment alors j'ai senti mes forces revenir, mon courage redevenir entier ... J'ai nagé avec autant d'ardeur qu'à la première minute, et bientôt le batelier pouvait me recueillir ... J'étais sauvé !*

LES VICTIMES ET LA RECHERCHE DES CORPS

Dès le samedi 26 janvier, le journaliste a publié la liste des victimes, elle a été rectifiée par nos soins, à l'aide de documents officiels; la lettre du Commissaire de Police de Jemeppe qui écrit au Bourgmestre de Flémalle-Grande en lui donnant « la liste des personnes de Jemeppe s/Meuse qui ont péri dans l'accident survenu au passage d'eau à Flémalle-Grande, le 23 janvier 1918 à 6 heures du soir », ensuite un pro justitia provenant de la commune de Flémalle-Grande, qui dresse une liste des disparus et également, les actes de décès quand nous avons pu les trouver. Enfin, nous avons utilisé les différentes coupures de presse qui évoquent les victimes.

Tous les articles de presse vous pourrez les trouver dans une annexe, en fichier PDF. Il est à remarquer que la plupart des corps restent longtemps dans l'eau (le froid de l'hiver). La date de décès est la date où l'on retrouve les corps. Le journal du 22 février signale : à ce jour on n'a retrouvé que 9 corps.

Les survivants : Jean ROUVEROY, Jules LEBURTON, Joseph DELCOMINETTE et Félicien LINDER

Les deux mariniers :

- LAFONTAINE Henri Simon, Passeur d'eau, **26 ans**, célibataire, né à Flémalle-Grande, le 6/9/1891, fils de Lafontaine Dieudonné, décédé et de Cools Jeanne. Il est officiellement décédé le 20 février 1918 à Liège.
- BECKERS Eugène, Chaudronnier, **28 ans**, célibataire, né le 28/9/1889 également à Flémalle-Grande, fils de Beckers Alfred, Caudronnier et de Rouffose Marie-Anne Julienne. Il est officiellement décédé le 18 février 1918 à Angleur.

<p>BERNARD Joseph Hubert ajusteur, 20 ans, célibataire Né à Flémalle-Grande, le 27 février 1897 fils de : Bernard Jean Joseph Houilleur et de Neujean Céline Marie-Françoise Il est décédé officiellement le 25 février 1918 à Angleur</p>
<p>CLAES Jean Louis, 17 ans Né à Jemeppe le 15 juillet 1900, il y est domicilié Il figure sur la liste des victimes de Jemeppe et dans le journal du 31 janvier 1918</p>
<p>DEBRAS Georges, manoeuvre, 15 ans Né à Flémalle-Grande, le 6 septembre 1902 décédé à Liège le 27 février DEBRAS Hubert Nicolas, ajusteur, 25 ans, célibataire Né à Flémalle-Grande, le 19 juin 1892, célibataire Il est décédé officiellement le 25 février 1918 à Tilleur Tous les deux sont les fils de : Debras Charles Hubert, Houilleur et de Letawe Marguerite</p>
<p>DETHIER Godefroid Léon, Tourneur, 18 ans, célibataire Né à Flémalle-Grande, le 28 avril 1899, fils de : Dethier Godefroid Jean Joseph, Forgeron et de Decaigny Marie Jeanne Il est décédé officiellement le 24 février 1918 à Jemeppe</p>
<p>DEWITTE Dieudonné Carlos, ouvrier d'usine, 22 ans Né à Flémalle-Grande, le 24 juillet 1895, célibataire Il est décédé officiellement le 20 février 1918 à Liège DEWITTE Henri 20 ans Né le 4 juillet 1897, tous les deux sont les fils de : Dewitte Jean Baptiste, Houilleur et de Content Marie-Elisabeth</p>
<p>EVERS Antoine Joseph, 15 ans Né le 1 novembre 1902 à Jemeppe, fils de Joseph,. Il y est domicilié. Son nom est inscrit sur la liste des victimes de Jemeppe et sur le journal du 1er mars 1918</p>
<p>GALERE Gaston Pierre, 22 ans Né à Flémalle-Grande le 2 septembre 1895 domicilié à Jemeppe. Son nom figure sur la liste des victimes de Jemeppe et dans le journal du 3 mars (Gaston Galler)</p>



<p>GILLET Edmond Jacques, Ajusteur, 34 ans, époux de Lonay Marie Joseph père de 2 enfants Né à Mons-lez-Liège le 15 octobre 1883, fils de : Gillet Mathieu décédé et de Radelet Marie-Louise Joséphine Il est décédé officiellement le 21 février à Tilleur</p>
<p>HEYNEN Lucien, 17 ans, domicilié à Grâce-Berleur Il est inscrit dans le journal du 25 février 1918.</p>
<p>JACQUEMIN Alexis ? marié et père d'un enfant – d'après la première liste du journaliste</p>
<p>JEAN MART Alexandre, Né à Couillet le 13 septembre 1886 Il est inscrit sur la liste des disparus du pro justitia de Flémalle-Grande</p>
<p>KIMMES Nicolas, ouvrier monteur, 33 ans, époux de Dargent Noéline Né le 28 mars 1884, à Ougrée, fils de : Kimmes Jean et de Kleis Elisabeth Il est décédé officiellement le 23 février 1918 à Tilleur</p>
<p>LARUELLE Moise, Ajusteur, 53 ans, époux de Ramioul Marie père de deux enfants Né à Flémalle-Grande, le 28 mars 1865, fils de : Laruelle Désiré et de Jacob Anne Henriette, décédés. Il est décédé officiellement le 20 février 1918 à Angleur</p>
<p>LEBURTON Renier et Nicolas. Les 2 frères du survivant : Renier, 26 ans, est né à Jemeppe le 26/11/1891. Il y est domicilié et est repêché face à l'hôtel de Ville de Seraing le 29 janvier 1918 Nicolas, 25 ans, est lui né à Jemeppe le 15 mai 1892, il y est domicilié. Son nom apparaît dans le journal du 6 mars 1918. Il figure tous deux sur la liste des victimes de Jemeppe.</p>
<p>LEENAER(T)S Edouard, Machiniste, 51 ans Né à Hollogne-aux-Pierres, le 26 mai 1867, il y est domicilié. Son nom figure dans le journal du 21 février 1918 Il serait marié et père de 3 enfants dont 2 sont soldat belge.</p>
<p>LESSUISE Arthur Mathieu, Manoeuvre, 20 ans Né à Flémalle-Grande le 2 janvier 1898, célibataire, fils de : Lessuise Henri Joseph, Houilleur et de Havasse Marie Clémentine Il est décédé officiellement le 25 février 1918 à Tilleur</p>
<p>MARNEFFE Joseph, 20 ans Né le 20 mai 1896 à Horion-Hozémont. Il y est domicilié. Son nom est inscrit dans le journal du 29 janvier 1918</p>
<p>MATHIAS Jean Pierre, ouvrier d'usine, 21 ans. Décédé à Seraing le 19 février Né à Seraing le 27 octobre 1896. Célibataire et fils de Mathias Pierre, Houilleur et de Berckenbos Marie Ernestine Il est inscrit dans le pro justitia et dans le journal du 22 février</p>
<p>MATHYS Pierre Joseph Né à Saint-Georges le 28 septembre 1883, domicilié à Jemeppe. Il est inscrit sur la liste des victimes de Jemeppe ainsi que dans le journal du 22 février 1918</p>
<p>MESTREZ Edgard, On en fait mention dans la première liste du journaliste, mais aussi dans des documents décrits plus loin</p>

La découverte d'un cadavre

Aux environs de midi, un remous se produit dans la foule qui stationne aux environs du passage d'eau, et tout aussitôt des femmes, des enfants courent par les rues répandre cette nouvelle : on vient de repêcher une des victimes !

Le corps a été retiré de la Meuse, vers 11 1/2 h., au barrage de Seraing, à quelque 600 m. en aval du lieu de l'accident, par les nommés Van Boeschhot, chef de la brigade des sauveteurs, et Jean-Louis Malongée. On le hissa dans la barque de sauvetage et celle-ci, accrochée à un remorqueur, fut conduite en vue de Flémalle. Le corps du malheureux fut déposé dans un hangar dépendant de l'habitation du passeur d'eau. M. le garde-champêtre Detrooz, qui se trouvait sur les lieux depuis 6 h. du matin, fit aussitôt les constatations d'usage.

Le cadavre retrouvé est celui de Nicolas Marneffe, célibataire, né le 20 mai 1896, habitant rue des Cahottes, 149, à Horion-Hozémont. C'est un solide gars de taille moyenne, d'une figure ouverte et sympathique, d'après ce que nous avons pu voir par la photographie de sa carte d'identité.

La montre du défunt s'était arrêtée à 5 h. 46, soit un quart d'heure à peine après le départ de l'usine !

Un faux bruit

Le bruit court avec persistance, depuis samedi, que le cadavre d'un des disparus aurait été retrouvé à Renory. Nous avons pu nous convaincre sur place que ce bruit est absolument dénué de fondement.

ANDRÉ DUSSART.

«Journal du 31 janvier»

La Catastrophe de Flémalle-Grande

(De notre correspondant)

On repêche un quatrième cadavre

Mardi, vers 2 h., régnait aux abords du barrage de Seraing, une animation peu ordinaire. Bientôt la rumeur se répand qu'on retire un nouveau cadavre des t.o.s. Nous nous empressons de gagner l'autre rive par le pont de Seraing. Les yeux étaient fondés. Enfin, les sauveteurs sont encore un peu récompensés de leurs efforts. Les ecusiers occupés au relevement du barrage aperçurent un corps empêchant le placement des barres. Ils s'empressèrent aussitôt de le retirer de la Meuse. Sa dépouille fut transportée de suite à la morgue de Seraing, où après les constatations d'usage il fut reconnu pour être l'infortuné Louis Claes, célibataire, âgé de 18 ans à peine, domicilié rue Arpette, 134, à Jemeppe. C'est un beau gars de corpulence moyenne. Comme aux autres victimes repêchées, la montre du défunt s'était arrêtée à 5 h. 48, indiquant ainsi l'heure approximative de la catastrophe.

Détails curieux : Les gros sabots que chaussait le malheureux étaient restés aux pieds et des cailloux s'étaient introduits dans les poches du costume. Y. D.

<p>NANKIN Maurice, 19 ans, de Flémalle-Haute Il a été repêché le dimanche 3 février. Son nom figure dans le journal du 5 février 1918. Il est le fils aîné du chef-garde du charbonnage du Xhorré. NANKIN Gaston</p>
<p>OLIVIER Auguste Félicien, 17 ans, Né à Jemeppe le 10 juin 190. Il y est domicilié. Il est inscrit sur la liste des victimes de Jemeppe</p>
<p>ORBAN Annibal Louis Gérard, Aide Forgeron, 22 ans, Né à Flémalle-Grande, le 19 février 1896, célibataire, fils de : Orban Mathieu Joseph, Houilleur et de Debuissou Marie-Louise Il est décédé officiellement le 17 février 1918 à Tilleur</p>
<p>PONCIN Paul Léon Lambert, Manoeuvre, 15 ans Né à Flémalle-Grande, le 12 décembre 1902, célibataire, fils de : Ponsin Lambert Alexandre Joseph, houilleur et de Médart Marie Elisabeth Il est décédé officiellement le 20 février à Liège</p>
<p>SECRETIN Pierre, monteur, 23 ans Né à Flémalle-Grande, le 1 mai 1894 décédé à Liège le 27 fév SECRETIN Victor, Menuisier, 18 ans, célibataire Né à Flémalle-Grande, le 29 mars 1899 Il est décédé officiellement le 23 février 1918 à Liège tous les deux fils de : Secrétin Victor décédé et de Dejasse Marie-Adolphine</p>
<p>TORCHET Marcel ? Il est inscrit sur la première liste du journaliste</p>
<p>VAN DEN DYCK Gérard, 35 ans Né à Jemeppe le 7 juin 1883, y domicilié. Il est inscrit sur la liste des victimes de Jemeppe et sur le journal du 28 février 1918</p>
<p>VANSTRAELEN Désiré Joseph, 17 ans Né à Jemeppe le 22 juillet 1901, y domicilié Il est inscrit sur la liste des victimes de Jemeppe et sur le journal du 28 février, corps repêché à Renory le 19 ou 20 février</p>
<p>VERVINK Désiré ? Il est inscrit sur la première liste du journaliste</p>
<p>WERY Edgard Armand Hubert, ouvrier d'usine, 27 ans Né à Flémalle-Gre, le 17 février 1891 dcd à Seraing le 23 fév. WERY Maurice Louis Joseph, Menuisier, 23 ans Né le 6 juin 1895 à Jemeppe, célibataire, tous deux fils de : Wéry Louis Joseph décédé et de Christiaens Anne-Marie Il est décédé le 21 février 1918</p>

Journal du 5 février

La Catastrophe de Flémalle-Grande

On repêche un cinquième cadavre

Dimanche, dès l'aube, deux courageux marinières se remirent à nouveau à fouler la Meuse. Vers 11 1/2 heures du matin, un remous se produisit aux abords de l'ancien débarcadère de Seraing et sitôt circula la rumeur que les sauveteurs tenaient à leur gaïfe une épave humaine. En un instant, une foule de curieux s'entassèrent sur le quai et peine fut à la police de maintenir l'ordre.

Le corps repêché est celui de Maurice Nankin, célibataire, âgé de 19 ans, domicilié rue de la Croix, à Flémalle-Haute, fils aîné du chef-garde des charbonnages du Xhorré. Rappelons que la famille Nankin déplore encore la perte du cadet Gaston qui subit le même sort que son frère.

La dépouille du pauvre infortuné fut reconduite à son domicile. V. D.

«Journal du 22 février»

On repêche encore de nouvelles victimes

On vient de retrouver les corps de Pierre Mathys, rue Aripette, à Jemeppe, et de Jean Mathias, rue de la Fontaine, à Flémalle. Leurs cadavres décomposés étaient presque méconnaissables. Jusqu'à présent, on a donc repêché 9 victimes.

V. D.

Mercredi vers 11 h. du matin, on a retiré des eaux de la Meuse, au quai de Fragnée, le cadavre de Henri Lafontaine, 28 ans, domicilié à Flémalle.

Un autre cadavre, que l'on a pu identifier jusqu'à présent, a été également repêché, vers 9 h. du matin, au barrage d'Avroy.

Voici le signalement: 1m70 de long; corpulence forte; visage imberbe; cheveux châtain très longs; vêtu de deux vestons gris-noir usagés; gilet idem; caleçon en coton blanc; pantalon foncé; sabots en bois; sandales en étoffe; chaussettes en laine grise; âgé de 20 à 22 ans. Les deux cadavres ont été transportés à la morgue.

(1.)

«Journal du 24 février»

La Catastrophe de Flémalle-Grande

Encore un nouveau cadavre

On vient encore de retirer des eaux, le corps d'Edmond Giliet, de Flémalle-Grande. Après les formalités d'usage, le cadavre a été remis aux parents. V. D.

«Journal du 23 février»

La Catastrophe de Flémalle-Grande

Un nouveau cadavre

Jeudi, vers 11 h., des bateliers ont repêché, non loin de Fécluse, le cadavre de Maurice Wéry, de Wérihay (Flémalle-Grande). V. D.

«Journal du 21 février»

La Catastrophe de Flémalle-Grande

On repêcho de nouveaux cadavres

On a retiré des eaux de la Meuse, les cadavres de trois victimes. M. le commissaire Defrère, après avoir relevé leur identité a procédé aux formalités d'usages. Ce sont les nommés : Laruelle Moise, ajusteur, né à Flémalle, le 28 mars 1868, et y domicilié rue Saule, 200, sa montre était arrêtée sur 5 h. 52' 1/2; Leenaers Edouard, machiniste, né à Hologne-aux-Pierres, le 26 mai 1867 et y domicilié, rue de l'Hôtel communal, 46; Beckers Eugène, (remplaçant du passeur) né à Flémalle, le 28 septembre 1889; sa montre était arrêtée sur 6 h. 16'. J. B.

«Journal du 6 mars 1918»

La Catastrophe de Flémalle-Grande

Un nouveau cadavre

On a repêché près de l'ancien débarcadère de Seraing, le corps de Nicolas Leburton, place d'Armes, à Jemeppe-sur-Meuse. Après les formalités d'usage, le corps a été remis aux parents. Il reste encore à retirer des eaux, les corps de 6 personnes habitant Flémalle (dont 2 de Flémalle-Haute) et une d'Engis. (V. D.)

Nous voici à l'ultime coupure de presse. Elle mentionne les dernières victimes trouvées. Ce jour là, le 6 mars, on y évoque l'enlèvement du corps de Leburton Nicolas, un des deux frères du survivant.

D'après ce journaliste, il reste cependant à trouver 6 corps. Quelques noms de la première liste nous laissent d'ailleurs perplexes. Nous ne comptons d'ailleurs pas, le même nombre de victimes que le journaliste. Les recherches continuent.

Honorable le garde

J'ai l'avantage de vous informer que je viens de repêcher dans les eaux de la Meuse le cadavre du nommé Mestrez Edgard domicilié à Flémalle Haute rue Spinette 48.

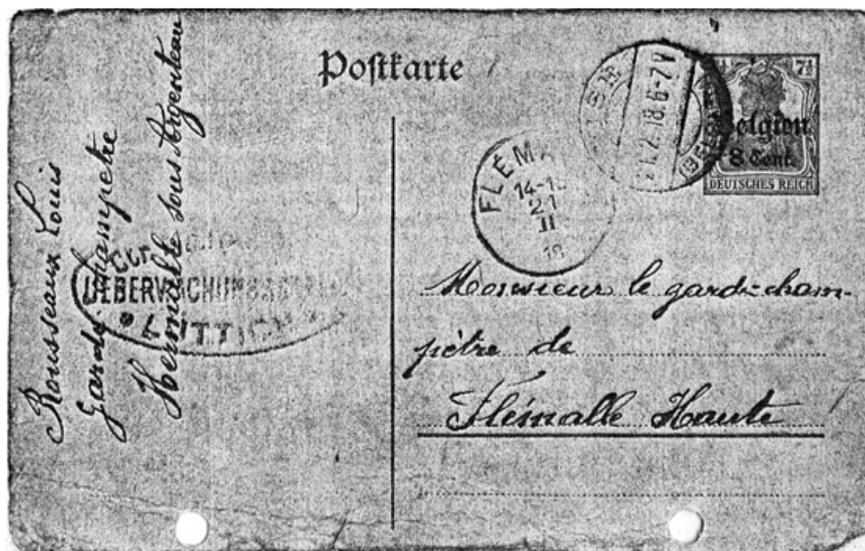
Prière d'informer la famille le plus tôt possible. Mes sincères salutations

Loussaux

le 20 - 2 - 1919.

Les deux faces de la carte postale (collection C. Martin) que nous exposons ci-contre sont intéressantes. En effet elle est écrite par le garde-champêtre de Hermalle-sous-Argenteau à l'adresse du garde-champêtre de Flémalle-Haute, pour lui dire que l'on a retrouvé le corps de MESTREZ Edgard de Flémalle-Haute.

Par contre, c'est daté du 20 février 1919. Alors que l'autre face nous montre un cachet de la poste apposé en période de guerre.



Il s'agit bien du 20 février 1918, le cachet de la poste faisant foi. De plus Mestrez Edgard est bien signalé disparu dès la première liste. C.Martin possède le portrait de cette victime, le voici.

LA LISTE DE SOUSCRIPTION

Pour les familles des victimes

Ainsi que nous avons déjà eu l'occasion de l'apprendre à nos lecteurs, un Comité de secours, composé de personnalités appartenant aux communes de Flémalle-Haute, de Flémalle-Grande et de Jemeppe-sur-Meuse et absolument dégagé de tout esprit sectaire et politique vient de se former pour venir en aide aux familles des victimes.

De son côté, *Le Télégraphe* qui ne pouvait rester étranger à cette manifestation toute spontanée de cet esprit de solidarité qui n'a pas cessé un seul instant, depuis plus de trois ans, de nous animer tous, a pensé qu'il était de son devoir d'ouvrir en ces colonnes, comme il le fit, déjà avec le succès que l'on sait, en différentes

autres circonstances, une liste de souscription dans la même intention.

Les malheureux à soulager sont grandes et cruelles. Aucun de nos concitoyens, aucun des habitants du pays wallon ne peut y rester indifférent. Au cours de nos voyages d'investigations dans les localités endeuillées, nous avons eu l'occasion d'interroger les parents des victimes, de nous enquerir un peu de leur situation. Elle est navrante. Lorsque nous avons publié la liste des victimes, nous avons fait d'ailleurs déjà ressortir l'étendue et la malignité du mal. Certaines familles semblent vraiment avoir été désignées par une destinée marâtre pour éprouver la coupe des douleurs humaines. Six d'entre elles, nous l'avons dit, perdent deux fils en même temps. Une malheureuse veuve, qui a deux enfants soldats, s'en voit arracher deux aujourd'hui par un sort vraiment trop cruel. Si vous ajoutez à cela que les victimes étaient pour la plupart des jeunes gens dans la force de l'âge, qui assuraient la subsistance de leurs vieux parents, d'une famille nombreuse, et que ceux d'entre elles, les passeurs d'eau ont péri victimes du devoir, vous concurrez que notre conscience à tous nous commande de n'écouter en ce moment d'autre sentiment que celui de l'amour fraternel que nous devons avoir les uns pour les autres, et de contribuer dans toute la mesure où cela nous sera possible, à alléger les souffrances matérielles qui, se sont abattues du jour au lendemain sur ces infortunés.

Ils ont confiance en vous, amis lecteurs. Ils connaissent votre bon cœur. Ils savent que vous ne les oublierez pas, que vous comparerez à leur infortune.

Ne trompez pas l'espoir qu'ils placent en vous.

Envoyez-nous votre obole, large ou petite, et dès aujourd'hui. Est-ce entendu?

Les différentes listes de souscriptions recueillent la somme de 12.235,07 fr, ce qui est considérable pour l'époque (n'oublions pas que nous sommes toujours en guerre). C'est assez amusant d'évoquer les motifs des dons. Ils sont inscrits en explication des sommes données. Nous avons classé arbitrairement des exemples, dans différentes listes. Certains motifs nous interpellent. Cette neuvaine publique est d'un autre temps ! Voici les exemples :

- religieux :

Pour que St-Julien m'accorde la grâce que je lui demande	2,50
Pour que N-D de bon Secours protège notre enfant chérie	2,50
Pour que Dieu exauce mes prières, M.	0,50

- charitables :

Collecte faite par Jules au Café Gaston, rue Chéravoie	20,65
Collecte faite au concert organisé par l' « Espoir » d'Aigremont	32,10
A. Toussaint, marchand de journaux. Pour que tous nos clients suivent notre exemple	1,25
Ce qui reste de mon demi veau	32,00
Bénéfice d'une soirée au café Renkens à Flémalle-Grande	17,50
La famille de l'ancien passeur d'eau Laroche	6,25

- de santé :

Pour que mes chers petits enfants guérissent de leur gros rhume. L. B.	6,25
Pour qu'Emmelle ne boive plus	2,50
Pour que N.D. De Lourdes me guérisse	1,25
Pour que Dieu guérisse ma mère	0,25
Pour la guérison de la jambe de mon mari	1,25

- d'amour :

Pour qu'Eugène L. nous aime	0,25
Pour que mon amie ne se marie pas trop vite	1,25
Pour avoir la paix avec Pierre	2,50
Pour qu'Em... m'aime autant que je l'aime	1,00
Pour que Maria revienne dimanche	1,25
Pour que Georges m'aime toujours davantage	2,50

35^e Liste de souscription

Report frs	10.585,91
Société An. des Ateliers de la Meuse à Selessin	250,00
Cercle Wallon de Flémalle-Grande, Bénéfices de concerts	100,00
Bénéfice de la soirée organisée à la salle Suray-Verbist, au Val-St-Lambert, le 14 février dernier	76,65
Anonyme de Halleux-Comblain-au-Pont	20,00
Pour la réussite d'un procès. Vve C.	5,00
Pour que St-Joseph protège mon fils Richard	1,25
Pour des grâces obtenues; ép. L. Herstal	1,25
Pour un bon retour. P. et J. Herstal	1,25
Bienvenu	6,25
Pour être exaucée	2,50
Pour que cousin Auguste donne de ses nouvelles. J. Th. et F.	2,50
Pour la guérison de notre oncle. Cl. G. et J.	2,50
Trois jeunes filles; pour la réussite de leurs concours	1,25
Mugatche	2,50
Collecte faite au concert donné par l'Union dramatique selessinoise au cercle «En avant» d'Ougrée	10,84
Pour une grâce obtenue	1,25
Marguerite	2,50
Pour que Jeanne console Julien de la mort de son père. L. D.	2,50
De la part de notre cher René	6,25
Pour revoir nos chers absents. Louise et maman	2,50
Louise	1,25
Pour être heureuse en ménage. A. M.	2,00
Jr du 6 mars 1918	Total frs 11.087,00

- étranges et parfois comiques :

Pour que Victor ne souffre pas de la dégringolade	5,00
Un brave fermier hesbignon	20,00
Pour que Marguerite m'écrive bientôt	1,25
Pour que mon commerce réussisse	1,25
Pour rester dans la bonne voie	1,00
Pour être préservé de l'arrosage, Oneux-Esneux	1,25
Pour que mon plus beau rêve se réalise M.H.	1,25
10 p.c. de la fortune actuelle d'un ex-baron Vadrouille	0,42
Pour que Germaine participe à nos excursions	2,50
Pour que les trois « porchons » deviennent plus sérieux	1,25
Pour que « Méchante Fille » laisse pousser ses cheveux	5,25
Pour connaître ma vocation	6,25
Pour que Georges ne boussole plus M.	1,25
Pour que Gérard paye plus souvent une tournée	1,25
Pour que Fernand cire mieux ses bottines	1,25
Pour ne plus souper au 13	1,25
Pour revoir le costaud de la rue Hullos	1,25
Deux fraudeurs d'occasion	1,25
A lundi, le « Costaud » de la rue Hullos	1,25
Pour que ma Youyou soit heureuse au Brésil	1,25
Pour que nos têtes deviennent plus petites	1,25

Et puis, il y a les motifs qui évoquent le conflit. Cette absurde « grande guerre » qui a apporté la détresse à beaucoup de familles. Les dons sont donc en partie donnés, dans l'espoir de revoir ses proches.

Si vous êtes intéressé, vous pourrez examiner les 35 listes de souscriptions et les différents articles de presse dans les annexes à cette chronique flémalloise.

Terminons ce chapitre par une publicité de l'époque. Une publicité qui figure dans les journaux, à côté des récits de la catastrophe. Le coût de ces pilules est de 3,75 fr. On ne peut s'empêcher de comparer aux dons.

