

En corollaire de l'insuffisance des produits prévus au ravitaillement qui étaient assez souvent indisponibles ou répugnants, il s'est créé un marché noir principalement pour les produits fermiers. Une certaine tolérance était parfois admise. C'est ainsi qu'il était consenti de faire moudre une faible quantité de grains au moulin du haut à Ombret (Hermalle).

Le 22 mars 1945, un Arrêté royal impose la création d'un Comité de ravitaillement. Avril 1945, formation d'un 'Comité de Ravitaillement' à Ombret-Rausa. Georges Gérard est proposé pour assurer ce service mais, pour une raison inconnue, le 'Prince régent' annule la proposition².

Les contrôles du trafic en noir étaient fréquents. La figure ci-contre l'illustre.

Contrôle du commerce en noir, ce cycliste a été suspecté de dissimuler une livre de beurre dans sa poche intérieure



Santé

Au temps lointain de ma jeunesse, j'ai plusieurs fois assisté au placement de ventouses avec scarification par l'infirmière-accoucheuse qui m'a mis au monde, Julie Thorens épouse de René Salm. Les ventouses sont toujours utilisées dans la médecine traditionnelle chinoise.

Un tampon d'ouate imbibé d'éther est enflammé dans la ventouse, puis elle est prestement appliquée sur la peau, la flamme s'éteint rapidement par manque d'oxygène et la fumée chaude, en refroidissant, crée une dépression qui aspire la peau. Parfois, avant l'application, la peau est scarifiée et la dépression aspire le sang. On traite principalement les maux causés par des problèmes circulatoires notamment la circulation sanguine veineuse, la cellulite, les œdèmes, les maux de dos, les migraines, etc.

On utilisait aussi le traitement par **sangsues medicalis** (thérapeutiques). Ces invertébrés, dotés de deux ventouses et de trois mâchoires, sont capables de sucer dix fois leur poids de sang³. Ils injectent pendant leur repas une salive contenant des produits anticoagulants, antiinflammatoires et antalgiques qui peuvent avoir des effets bénéfiques pour le patient. Les sangsues permettaient de traiter les phlébites, l'arthrose du genou et en petite chirurgie elles permettaient d'améliorer la cicatrisation et même de réduire les risques de rejet. Les plus crédules pensaient que les sangsues pouvaient restaurer une virginité perdue !

² Georges Gérard deviendra bourgmestre d'Ombret-Rausa lors des 2 dernières mandatures avant les fusions de communes.

³ Elles peuvent alors vivre un an sans se nourrir.



Communications

Transport par route et chemin de fer

Le 17 septembre 1926, la 'Société des Chemins de Fer vicinaux' sollicite l'autorisation d'organiser un **service de transports** automobiles entre Ombret-Rausa et Huy-Nord. La commune ne marque aucune opposition.

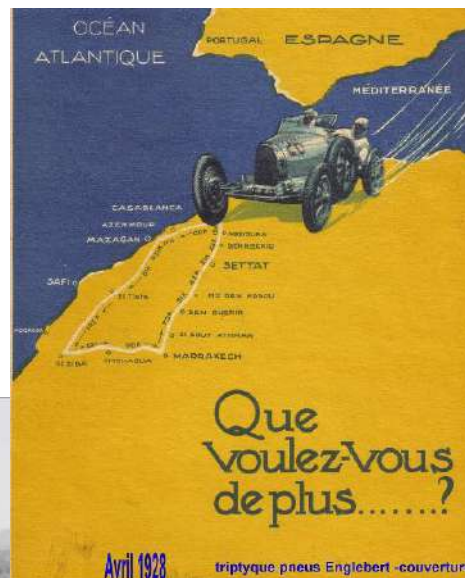
Le réseau des voies ferrées vicinales de la SNCV sillonnait les campagnes. Les locomotives étaient d'abord à vapeur puis de nombreuses lignes ont été électrifiées, sur certaines lignes circulaient des motrices diesel. Ces lignes permettaient aux habitants de se déplacer pour rencontrer la famille, pour aller au marché ou pour aller travailler. Outre ce service voyageur, un service marchandise était très actif, il permettait notamment d'acheminer les betteraves jusqu'aux sucreries de Wanze et d'Oreye et aux diverses râperies qui envoyaient et qui continuent à pomper le jus vers les sucreries. Le réseau ferré de la SNCV (cf. plan ci-après) a été remplacé dans la décennie 1950 par un réseau routier.



Train de marchandise,
à vapeur



En 1939, la SNCV suggère de remplacer la ligne d'autobus passant par Ombret par des trolleybus. Le Conseil communal refuse par crainte de frais communaux.



Brossel

Je roule sur Englebert⁵



Trolleybus FN, au terminus de la place du Batty à Cointe en 1937

⁵ En 1868, Oscar Englebert ouvre une boutique de produits en caoutchouc à Liège. En 1877, il crée dans le quartier des Vennes une usine de produits industriels en caoutchouc. En 1897, l'usine débute la fabrication de pneus de vélo. Après la guerre, en 1920, suite au succès des pneus de vélo l'usine fabrique des pneus de véhicules automobiles. Les pneus Englebert acquièrent une excellente réputation, notamment en courses. En 1966, Englebert, associé à U. S. Rubber, prend le nom d'Uniroyal-Englebert et, en 1979, la firme est intégrée au groupe Continental. La dernière usine liégeoise du groupe située à Herstal ferme définitivement en 2001-2002.

Télégraphe, téléphone, ...

En mai 1881, le ministre propose de relier la Commune à la ligne du télégraphe spécial de la Meuse afin qu'en temps de crue la Commune puisse recevoir promptement les renseignements sur les mouvements des hautes eaux en amont de la commune jusqu'à la frontière française⁶. Le Conseil refuse la proposition qui nécessiterait la présence d'une personne de permanence et il ne juge pas nécessaire cette installation compte tenu des deux postes télégraphiques proches, l'un à l'écluse de Haute-Flône et l'autre à la gare de la Compagnie du Nord Belge.



Tableau de Bernard Buffet

En juin 1908, Le Conseil décide de souscrire un abonnement pour le placement d'une ligne téléphonique à Ombret. Il choisit de placer ce téléphone communal chez la Vve Clément Rorive, près du pont. En ce temps, les postes téléphoniques n'avaient qu'une manivelle pour appeler la standardiste qui devait brancher le correspondant demandé⁷.»



et le 22 à Anière



Cabine téléphonique
1988



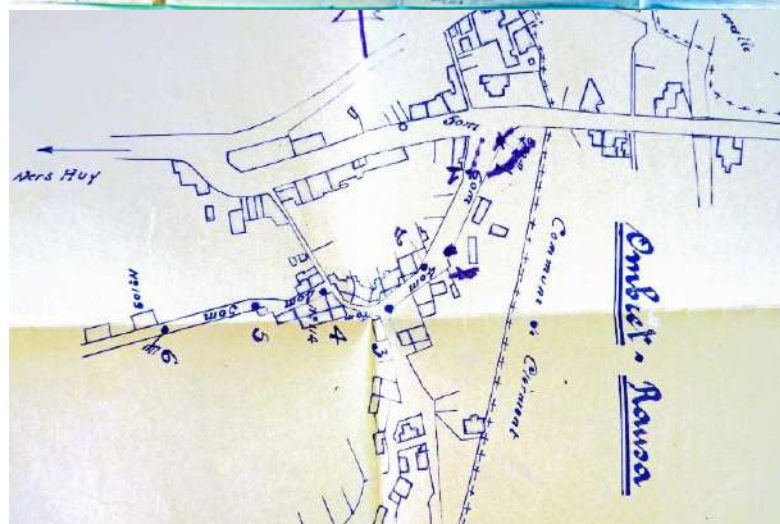
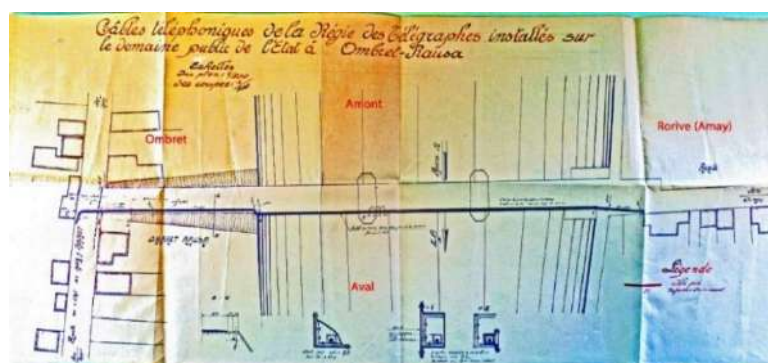
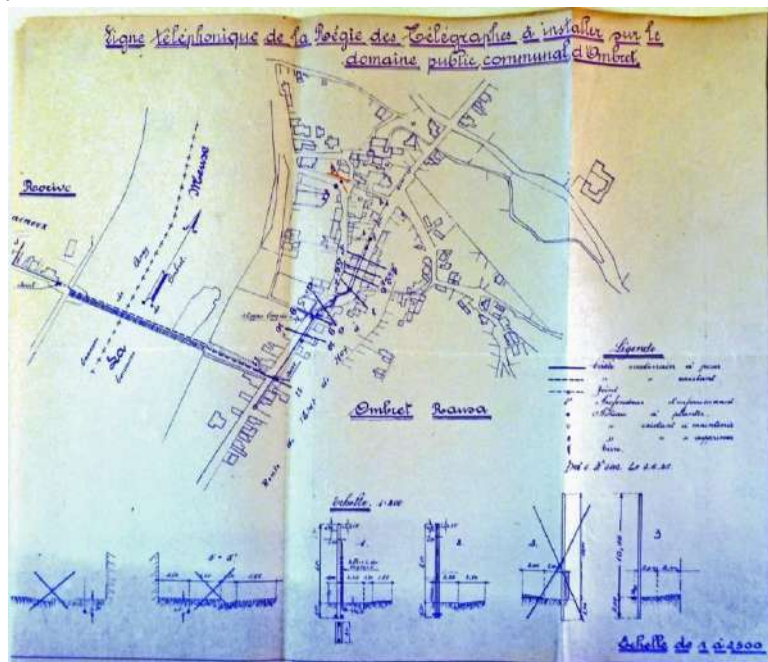
Cabine téléphonique
2018



⁶ Comme si la Meuse n'avait pas de cours en France qui inévitablement influence le débit en Belgique ! On n'imagine mal actuellement, bien que tout ne soit pas devenu parfait, ce manque de communications internationales.

⁷ La cabine de la toilette a été par la suite souvent désignée à cause de la même forme extérieure par « la cabine téléphonique » ou « le téléphone » mais, effectivement, ce n'est qu'après l'apparition des GSM que le fait s'est concrétisé bien que les lieux aient été intégrés aux habitations.

En 1936, un plan⁸ de placement de lignes téléphoniques entre le pont et le Centre est dressé, puis en 1937 une extension vers les Croupets est prévue. Le réseau téléphonique est donc amélioré dans le centre d'Ombret par la pose d'un câble souterrain et le placement de poteaux pour lignes aériennes jusque sur les Croupets



Les lignes téléphoniques et télégraphiques étaient gérées par la RTT (Régie des télégraphes et téléphone).

⁸ Le nombre de piles n'est pas correct, à cette époque, l'île du Centre existait encore et une pile y était établie.
Ombret-Rausa – François Bonnechère 2021 - Chapitre 3 Gestion communale – page 79

Article 3.1.4 – Patrimoine communal (bâtiments, voiries, cimetières, sarts, ...)

Biens communaux

Extrait d'un procès-verbal d'une vente publique aux enchères dans le bureau du Juge de Paix, d'une maison, propriété communale, adjugée aux sieurs Rorive et Jabon lors d'une vente à la bougie.

Après avoir obtenu permission de ce respectueux Officier Public
à l'effet qu'il a été procédé à la vente de la dite
propriété
En conséquence, il a été déclaré les enchères ouvertes.
La dite maison a été mise en vente sur le
mise à prix de quatorze mille francs.
Celle mise à prix a été offerte par M. Joseph
Mathieu Rorive Bourgmestre de la Commune
d'Ambleux et par M. Hubert Joseph Auguste
Jabon Echevin de la dite Commune.
Les bougies ayant été allumées et étant éteintes
sans aucun des deux cette maison a été adjugée
pour la dite somme de quatorze mille francs à
M. M. Rorive et Jabon susnommés, lesquels ont
déclaré acquiescer pour et au nom de la Commune
d'Ambleux autorisée à cet effet par un Arrêté Royal
daté de Buckingham le vingt sept Avril
mil huit cent quarante quatre dont une copie
est demeurée déposée et sous le sceau que le
présent procès verbal sera soumis à l'approbation
de la Députation Provinciale.
M. M. Rorive et Jabon ont déclaré Communier
les conditions de la vente et ont prouvé la
Commune à la requête et ont signé lecture
faite / signé / M. Jabon, J. M. Rorive B.
M. l'Officier les vendeurs ont déclaré Confirmer
l'adjudication qui précède.
Dont acte
Fait et Passé à Liège au bureau de M. le Juge
de Paix.
Les Jours, Heures et au soudit.
En présence de M. M. Jacques Louis Leger Quirini
Docteur en médecine et Louis Leger, légiste,
demeurant tous les deux à Liège.
Finem recognis et approb.
Et ont les parties signé avec les Officiers Off. le Juge de
Paix et son greffier lecture faite et le closé.

Ce

PV notifie notamment que la vente a été autorisée par un arrêté royal daté de Buckingham le 27 avril 1844.

Lors d'une vente à la bougie (à la chandelle), les enchères commencent à l'allumage de la première bougie. Au moment de son extinction, une seconde chandelle est allumée et ensuite, une troisième. Les enchères se terminent quand la dernière bougie s'éteint.

Sarts et bois communaux

Dans des chapitres précédents, j'ai abordé le fait que la plupart des habitants cultivaient leurs jardins et élevaient du bétail et de la basse-cour pour tenter de subvenir à leurs besoins alimentaires. J'ai aussi abordé les difficultés rencontrées lors de maladies des cultures, principalement de la pomme de terre qui était l'aliment de base. Les conflits conduisaient à des disettes causées par les restrictions d'approvisionnement.

Certains produisaient plus que leur consommation familiale, notamment des produits laitiers (lait, beurre, maquées), des œufs, de la volaille, des fruits, des pommes de terre, etc. D'autres pêchaient anguilles, brochets, chevennes, barbeaux, brèmes, ablettes, goujons, truites, écrevisses qu'ils vendaient ou échangeaient avec leurs concitoyens.

En 1846, le bourgmestre Rorive met aux enchères des coupes.

Quand les prairies flétrissaient, les autorités permettaient temporairement de laisser pâturer ou récolter l'herbe dans les bois communaux, et souvent aussi de ramasser les feuilles mortes qui étaient utilisées comme litière des animaux, de ramasser les branches mortes pour se chauffer. Les Ardennais qui se chauffent souvent au bois, continuent à pouvoir acheter ou simplement bénéficier de coupes de bois communaux.

Souvent les propriétés n'étaient pas suffisamment grandes pour produire les quantités nécessaires. Pour pallier à cette insuffisance, l'administration communale mettait en location des sarts. Un sart est un terrain qui résulte de l'essartage¹⁰ d'un bois ou d'une broussaille. La commune d'Ombret louait plus de deux cents sarts.



Les sarts du Ry-de-Mer, partiellement trop déclives pour être cultivés, étaient aménagés en prairies où l'on récoltait le foin, ils étaient limités par des haies vives ; à l'avant plan, la Meuse encore idyllique.

¹⁰ Essarter c'est défricher un terrain boisé ou en broussaille. Initialement quand un bois était coupé à blanc, le terrain était semé de seigle, parfois d'avoine ou de sarrasin pour, soit le reboiser, soit, le plus souvent, le transformer en terrain agricole ou pour l'habiter (chalet Bellevue sur la figure). On utilise aussi le terme : sartage.

L'attribution des sarts se faisait par enchères publiques au plus offrant solvable et en règle de paiement communal et aussi seulement si le montant proposé était supérieur à une valeur minimum définie préalablement par la commune. Une caution devait être versée pour garantir le respect de conditions imposées qui étaient assez strictes :

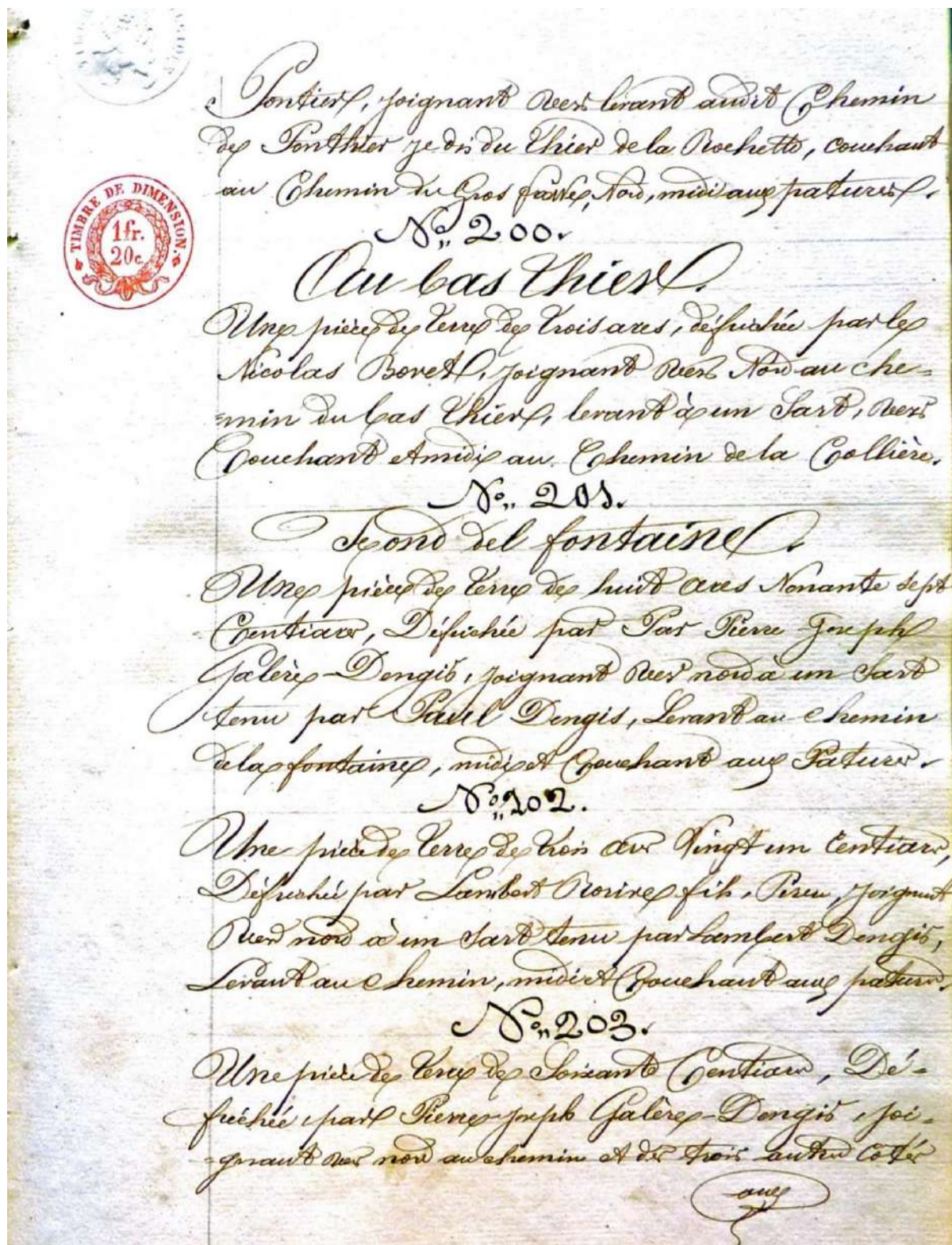
- le bien doit être conservé intact entre les bornes établies en 1822,
- pas de sous-location ni cession de droits,
- interdiction d'exploiter le sous-sol. Ce droit est réservé à la commune qui pourra mener des recherches en vue d'établir une carrière, une minière ou un puits,
- interdiction de couper les arbres non fruitiers qui restent la propriété communale avec obligation de les entretenir,
- les fruitiers doivent aussi être entretenus et s'ils meurent, ils devront, au préalable, être remplacés par deux jeunes vigoureux,
- les preneurs seront chargés en tous les cas fortuits prévus et non prévus, ordinaires et extraordinaires, de manière qu'ils ne pourront jamais réclamer diminution de fermages ou indemnités pour quelles causes que cela puisse être,
- les contributions foncières¹² restent à charge de la commune bailleresse,
- les trescens¹³ devront être payés d'avance par moitié le vingt octobre et le trente juin de chaque année en mains et au bureau du receveur communal,
- les adjudicateurs preneurs seront tenus de bien labourer, fumer, ensemençer les parcelles leur affermées en saison convenable et en véritables pères de famille,
- tous les frais communs seront à charge des preneurs au mars le franc¹⁴,
- pas de droit de préférence pour une adjudication suivante de la même parcelle,
- la commune peut aliéner le bien,
- nulle des clauses, charges et conditions ne sera réputée comminatoire¹⁵, mais toutes seront de rigueur et la transgression ou défaut d'exécution de l'une d'elles emportera déchéance de l'adjudicataire contrevenant pour toutes ses adjudications, si ainsi le veut la commune.

¹² Impôt immobilier

¹³ Plusieurs graphies : trescens, trecens, trécens, trescen, etc. = rente foncière (*trèssin*)

¹⁴ La répartition au marc le franc permet de répartir la quotité disponible entre les créanciers en proportion du montant de leur créance. Le marc était une mesure du poids correspondant à 244,75 g ; une livre poids valait 2 marcs, initialement il s'agissait donc du marc pondéral, ensuite, il y eut confusion entre livre poids et livre monnaie, l'expression au marc la livre (ou au mars la livre puis ultérieurement au marc le franc) a été considérée dans le calcul de la juste répartition d'un montant d'argent. Le marc était une ancienne mesure qui servait à peser les pièces de monnaie en argent qui s'amincissaient à l'usage et se dépréciaient. Il était donc à évaluer la perte de la valeur correspondant à l'usure.

¹⁵ Ceci signifie que pour toutes les clauses et conditions du contrat, leur non-respect n'entraîne aucune sanction (pénale, civile ou disciplinaire) mais que chacune est de rigueur et que le non-respect de l'une d'entre elles donnera lieu à la déchéance de l'adjudicataire.



Un page de la description des sarts mis en adjudication en 1855.

Suivent, à titre d'exemples, des extraits du registre de l'adjudication du 20 septembre 1855.

D'abord, le procès-verbal de l'adjudication des deux premiers lots.

Ensuite, le procès-verbal du produit total des soumissions soit 2.394,50 francs¹⁶.

¹⁶ La conversion en € est imprécise car les modes de vie ne sont pas comparables, à la grosse louche ~8.000 €
Ombret-Rausa – François Bonnechère 2021 - Chapitre 3 Gestion communale – page 84

Lecture ayant été faite des Conditions insérées en tête,
il a été passé à l'Exposition et à l'adjudication, sur
appel Spécial des parcelles sus indiquées, ainsi
Qu'il suit, faisant Remarque que les Numéros
mis ci après en vedette sont ceux sous lesquels sont
indiqués les biens dans l'état de désignation
qui précède.

Premier.

Adjugé pour le prix de Deux francs 2.50
Cinquante Centimes, à Noël Joseph Toku,
demeurant aux Gollat, Commune de Strie, com-
-tion Noël Lammay, cultivateur à Rausa.

Deuxième.

Adjugé pour le prix de Six francs à Joseph 6.00
Conceir, Canton Florent Lammay, tout
Deux Cultivateurs, Demeurant à Rausa.

Commune d'Ombret-Rausa.

Closure.

Et ne s'étant plus rien trou-
vé à louer le présent procès verbal
d'adjudication des bails a été ici closuré
en total des fermages annuels des

Deux Mille Trois Cent Quatre Vingt
Quatorze francs Cinquante Centimes
pour les deux Sciences. cif. 2394.50

Donc Acté.

Le dit et passé et adjugé le dit jour Vingt
Septembre Mil huit Cent Cinquante
quatre, en la salle de la maison Commune
à Ombret-Rausa, en présence des Commis
Qualifiés au préalable.

N ^o Domicile des Receveurs	Noms et Prénoms des adjudicataires Receveurs	Indication par lot.		Total des prix de fermage par adjudication	Quota part des frais communs de 0 f. 19 3/4 par franc
		Lot N ^o	Prix de fermage		
25	Hermann	86	2. --		
	L'Époux Barthélemy	189	1. --		
	à Ponthièvre.	197	1. 50	6. 50	1.38
		199	3. --		
26	Hatton				
	Joseph-Auguste à Ombret.	79	1. --	1. --	1. 20
27	Honnay	87	11. --		
		93	3. --		
	Jean-Jacques, au petit fond d'Orke,	98	2. 50	21. 50	4.24
		102	5. --		
28	Honnay				
	Jean-Pierre, à Ombret.	103	2. 50	2. 50	1. 50
29	Loumaye				
	Noël, des Rausa,	3	6. --	6. --	1.19
30	Loumaye,				
	Nicolas-Jb., des Rausa,	9	19. --	19. --	2.96
31	Lolys Marie	24	54. --		
	- Chérèsel	29	13. --	68. --	13.43
	Meunier Mossouze,	31, 32, 33	11. --		
	à Ponthièvre.				
32	Limet	22	10. --		
	Jacques-André	28	2. --		
	demeurant	29	2. --		
	à Ponthièvre.	106	1. --	16. --	19.01
		128	100. --		

Extrait du livre comptable du receveur communal, dans la dernière colonne la contribution aux frais communs suivant la répartition au mars (marc) le franc

Quand les obligations du bail n'étaient pas respectées, par exemple si le sart n'était pas entretenu, le collège pouvait résilier le bail et l'attribuer à nouveau.

Séance du 15 décembre 1964.

Présent: M. Pi. Fausurge Baumgarte ff. Paul Schrein
Fritz Grogg Helmut Brückel Brattava Böttcher.
Hofmann Secrétaire

Le Conseil approuve le procès verbal de la séance précédente.

Le Conseil;

Considérant que M. Lola Wilkens Secrétaire de la commune n'a pas cultivé les terrains lui loués et de ce fait n'a pas respecté les articles 16 et 18 du bail intervenu entre elle et la commune.

Decide à l'unanimité

1) de résilier le bail avec la petite, conformément à l'art 18

2) et de ouvrir d'intérêt par lettre recommandée

3) de remettre en location les terrains après leur mise à disposition qui prendra fin à la date d'expiration du bail des autres sarts communaux.

Certain, tel le citoyen Ferdinand Philipo, demandait pour essarter une nouvelle parcelle.

A Messieurs les membres du conseil communal
d'Ombret Rausa

Messieurs,

Le soussigné vient vous demander la permission d'essarter et labourer une parcelle de terrain vain et vague d'une contenance de 20 ares environ situé au lieu dit Thier Cossa en dehors du sart loué par Nicolas Sauveur d'Ombret.

J'ose espérer, Messieurs, que vous ferez droit à cette demande.

Je suis, avec le plus profond respect votre

très dévoué secrétaire

Ferdinand Philipo,

Répartition au Marc la Livre

Sur les acquéreurs de parcelles de biens communaux
d'Ombret-Rausa cédés aux habitants qui y
ont fait élever des constructions par acte passé devant
Guénouir Notaire à Hury en date du 17 Avril
1851 & d'un autre acte ensuite du premier en date
du 28 Juin même année.

L'état taxé par la (Députation permanente) du 7 août
1851 relatifs au premier acte porte 231.73
L'état relatif au second acte, taxé par la même députation
le 9. octobre 1851 porte 9.16
Total ----- fr. 240.89

(De cette somme, pour avoir celle qui est à imposer
au marc la livre des prix de Cession, il faut déduire les
frais de 14 inscriptions d'office prises par le Conservateur des hyp.
pothèques à Hury le 9. octobre 1851, Volume 327 N° 187 à 200,
contre 4^{es} acquéreurs qui ne s'étaient pas libérés au moment
de la Cession; ces frais portant pour salaire du Conservateur
ci 14.00 } 18.92
84 pour dimanches & fêtes }
Reste à répartir au Marc la Livre 221.97

Le prix total étant de fr. 1144.91 la proportion est
de fr. 0,193962 soit fr. 0,194.
Les 18.92^c d'inscriptions d'office pour 14 acquéreurs non libérés
C'est pour chacun fr. 1.35^c

Guémar

N ^o 2 ^e ou 3 ^e —	Noms & prénoms des Acquéreurs	Capital du prix de leur acquisition	Frais à payer		
			Pour l'inscription à l'office aux hypothèques	Pour tous autres chefs	Total
	Proport	680. 91	13. 90	132. 09	245. 89
16	Sarto Jean François & frères & mineurs Capital converti en rente à 5%	72. 70	1. 35	14. 10	15. 45
17	Broisson Jean Baptiste à payer le prix comptant	21. 10	" "	4. 09	4. 09
18	Pompe Anne Marie veuve de Jean Joseph Richier Capital converti en rente à 5%	159. 13	1. 35	30. 87	32. 22
19	Gallère Pierre Joseph à payer le prix comptant	18. 34	" "	3. 46	3. 46
20	Piret Anne Jos ^e Veuve de Etienne Mod. Perine à payer le prix comptant	15. 13	" "	2. 93	2. 93
21	Davin Marie Catherine veuve Etienne Piret à payer le prix comptant	6. 88	" "	1. 33	1. 33
22	Piret Charles	63. 64	1. 35	12. 34	13. 69
23	Poucin Joseph à payer le prix comptant	23. 40	" "	4. 54	4. 54
24	Loumoye Nicolas Jos ^e à payer le prix comptant	9. 17	" "	1. 77	1. 77
25	Chavanne Gaspard Capital converti en rente à 5%	74. 51	1. 35	14. 45	15. 80
	Total	1144. 91	18. 90	221. 77	240. 87

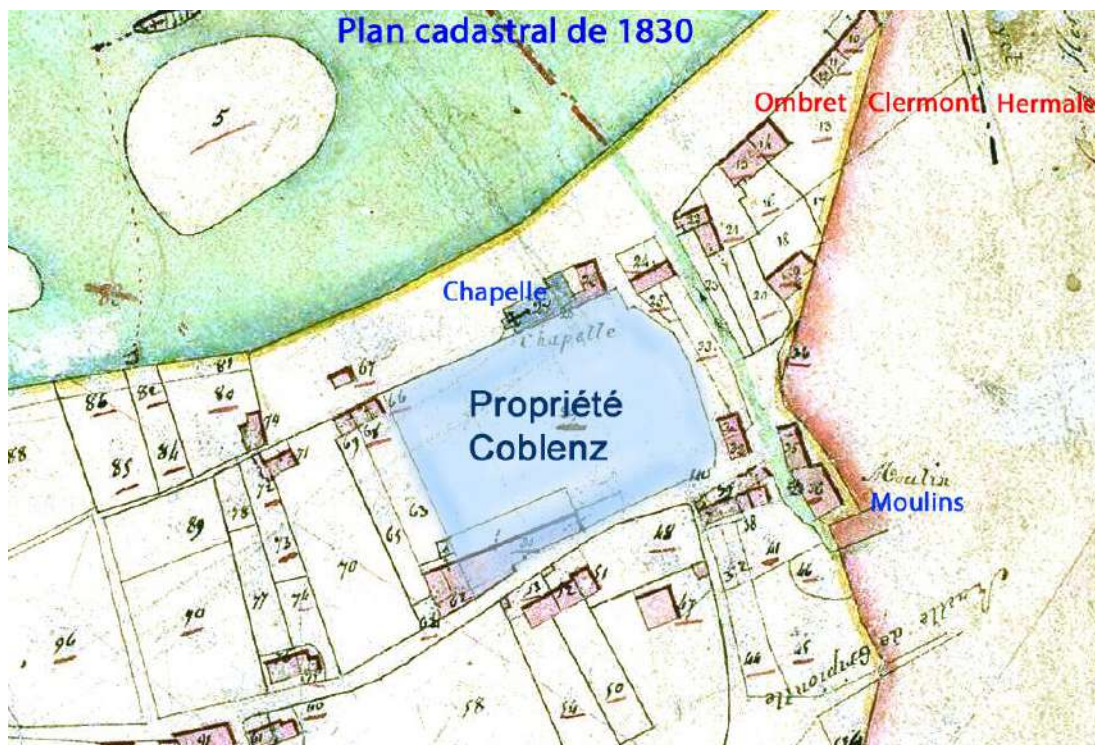
Maison communale



Plan de la façade de la maison communale et du presbytère (Vers 1941)



Vue actuelle après aménagements de logements sociaux début de ce millénaire (Google, street-view)



Madame Arnoldine Elisabeth Hortense Gérard, fille de Jean-Pierre Gérard fondateur de la Poudrerie J.-P. Gérard, veuve de Jean-Simon Coblenz¹⁸ vend, à la commune d'Ombret-Rausa, son bien situé le long d'un chemin au centre d'Ombret (actuellement des Prisonniers Politiques).

Le 1^{er} juillet 1844, le baron Vandensteen de Jehay, alors gouverneur de la province de Liège et président du Conseil provincial, approuve l'acquisition par la Commune de la propriété Coblenz. Voir l'acte ci-après.

C'est le notaire Renoz qui a procédé à la mise en vente par adjudication publique de la propriété Coblenz en juin 1844.

¹⁸ Arnoldine Gérard était la sœur de Léopold Gérard, industriel liégeois qui s'est associé à Pierre Coblenz et John Cockerill pour la réalisation de projets industriels.

En 1844, la société créée par Jean Coblenz et Gaspard Hilgers, poudriers nés dans le duché de Berg, annoncèrent la fusion de leur société avec la Sté Ame J. P. Gérard et Cie

L'acheteur était la commune d'Ombret-Rausa représentée par le bourgmestre Joseph Mathieu Rorive et l'échevin Hubert Joseph Auguste Jabon.

Après avoir obtenu par ce ce requête M^{re} Henry
 a annoncé qu'il allait procéder à la vente de la dite
 propriété —
 En conséquence les enchères ouvertes
 la dite maison a été mise en vente sur la
 mise à prix de quatorze mille francs.
 Cette mise à prix a été offerte par M^{re} Joseph
 Mathieu Rorive Bourgmestre de la Commune
 d'Ombret et par M^{re} Hubert Joseph Auguste
 Jabon Echevin de la dite Commune —
 Deux bourgeois assistés et alliés et s'étant étendus
 sans enchères ultérieures cette maison a été adjugée
 pour la dite somme de quatorze mille francs à
 M^{re} M^{re} Rorive et Jabon susnommés, lesquels ont
 déclaré acquiescer pour et au nom de la Commune
 d'Ombret autorisée à cet effet par arrêté Royal
 daté de Buckingham le vingt sept Aout
 mil huit cent quarante quatre dont une ampliation
 est demeurée déposée et sous la réserve que le
 présent procès verbal sera soumis à l'approbation
 de la Délégation Provinciale —
 M^{re} M^{re} Rorive et Jabon ont déclaré Commis
 les conditions de la vente et ont promis la
 Commune à la exécuter et ont signé lecture
 faite / signé / M^{re} Jabon, J. M^{re} Rorive B^{re}
 Et l'instans les vendeurs ont déclaré Confirmer
 l'adjudication qui précède —

Le bien est ainsi défini : une maison nouvellement restaurée avec cour, écurie, fournil, jardins anglais et légumier, contenant environ quarante-cinq ares, le tout entouré de murs, garnis d'arbres fruitiers et situé à Ombret sur les bords de la Meuse.

La propriété s'étendait donc jusqu'à la berge de la Meuse, elle a été rapetissée notamment pour établir une place communale et aménager le chemin n°1 (dénommé dernièrement rue des Prisonniers Politiques).

La propriété a été, par ce fait, amputée de quelque 7 ares. En 1872, l'église a été construite sur la propriété pour remplacer la chapelle datant de 1712 qui se situait à l'avant de l'église actuelle.

La décision du gouvernement provincial du 1^{er} août 1844, suite à l'avis du conseil communal, de celui du commissaire d'arrondissement et de l'autorisation du roi (depuis Buckingham) est reprise ci-dessous, le gouverneur n'était autre que le baron Vandenstein de Jehay. Le prix était de 14.000 francs

N^o 3183.

Le 3^e juin dernier. Contenant la
vente au profit de la Commune
d'Ombret, Rausa d'une Maison
et Jardin lesquels ont été achetés

Au prix de Quatorze Mille Francs.

Vu l'avis du Conseil Communal et celui du Commissaire
de l'Arrondissement de 15^e juillet dernier.

Vu l'arrêté Royal du 27 Avril dernier. autorisant
la susdite Commune à faire l'acquisition des dits
immeubles.

N^o.
Arrêté :

L'acte susdit est approuvé.

Le présent sera tenu sous le Commissaire de l'Arrond.
de Huy pour son exécution.

À Liège le 1^{er} Août 1844.

Présents. M. M.

B^{on} Vanvieuwensteun, Gouverneur Seron, Schomberg,
de Keu, Koeler, Hubart, et F. D^e. J. Wargé,
Greffier Provincial.

Pour exécution. Conforme,

Le Greffier Provincial / signé / F. D^e. J. Wargé

Pour copie. Conforme,

Le Commissaire Royal de l'Arrondissement de Huy
/ signé / Baron de Bari de Comoyne.

Embr. 9. 77

Salair. 10. 94

Embr. Dépôt hyp. " 32

me. ruc. Doffi. 1. "

facte g^{ra}l. 258

Arb. 144.

timbre 11. 46

Dépôt. 11. 95

Total. 22 = 56

Transcrit au Bureau de la Conservation
des Hypothèques à Huy le 10^e Août
1844 quarante quatre vol. 243 art. 2 tomes
selon détail ci contre. D'après deux francs
Cinquante Aug. Centimes.

Le Conservateur.

Detelle

Division Des Bâtimens

- 1° Logement pour l'instituteur avec cour, fournil, longez etc
- 2° - une belle salle d'école avec une pièce au-dessus qui pourrait au besoin être appropriée pour une salle de filles. -
- 3° - Logement convenable pour le Desservant. -
- 4° - une belle salle au rez de chaussée pour la séance du conseil communal, avec une pièce au-dessus pour les archives, s'il est nécessaire.

Toutes ces pièces seront à peu de frais rendues indépendantes les unes des autres.

Il aurait été impossible de jamais se procurer tous ces avantages réunis au centre du village, ni même dans la commune.

Je puis donc qu'en moyen de les réunir ensemble que vous pourrez donner à la République, elle ne tardera pas de sanctionner cette acquisition, d'une manière si avantageuse.

Vous savez d'ailleurs avec quelle prudence le Collège échevinal a agi dans le plus grand intérêt de la commune lors de la vente, et que d'un autre côté, M^{me} Coblenz n'a cédé à ce prix que par des considérations bienveillantes en faveur de la commune où elle possède encore d'autres propriétés.

J'ai eu à cœur qu'en suite de votre sollicitation l'acte approbatif ne se fût pas attendu aussi tôt qu'il nous sera parvenu, nous aurons l'honneur de vous l'adresser.

Je vous prie, M^{re} le Notaire, d'accepter l'assurance de ma parfaite considération.

Signé. Lognoul

Le 24 juillet 1844.

bien. Il propose d'affecter le bâtiment en 1 : logement pour l'instituteur, 2 : une belle salle d'école avec une pièce au-dessus qui pourrait au besoin être appropriée pour une salle de filles, 3 : logement convenable pour le desservant, 4 : une belle salle au rez-de-chaussée pour la séance du conseil communal, avec une pièce au-dessus pour les archives, s'il est nécessaire. ... Il aurait été impossible de jamais se procurer tous ces avantages réunis au centre du village, ni même dans la commune etc. Vous savez d'ailleurs avec quelle prudence le collège échevinal a agi dans le plus grand intérêt de la commune lors de la vente, et que d'un autre côté, M^{me} Coblenz n'a cédé à ce prix que par des considérations bienveillantes en faveur de la commune où elle possède encore d'autres propriétés. ... Je vous prie, Mr le notaire, d'accueillir l'assurance de ma parfaite considération.

Certains citoyens s'opposent à l'achat comme le montre la réclamation reprise ci-dessous qui attire l'attention sur le fait que le logement initialement prévu pour l'instituteur sera pour le curé.

Ombret le 5 Juin 1844.
A Messieurs les Membres de la Députation du Pato
de la Province
Messieurs
Un fait grave va se passer dans cette commune :
L'Administration locale emploie toutes les manœuvres
possibles pour en empêcher la connaissance à ses subordonnés,
tant elle craint les réclamations, avant que ce fait ne
soit condamné.
Il s'agit d'acheter une propriété pour 20 ou 25 mille
francs à l'effet de loger le pasteur.
Il est vrai de dire que l'acquisition de cette
propriété fut projetée, il y a deux ans, mais c'était
pour y établir une salle d'école, une maison communale
un logement pour l'instituteur avec jardin et un autre
pour le curé et de plus une place publique vis à vis
de l'église.
C'est à ces conditions il n'est personne qui s'oppose à
l'acquisition susdite. Mais venons à l'autre avantage
pour loger un seul homme, c'est ce qui soulève au
ci Général d'indignation dans toute la commune.
J'en assure, Messieurs, qu'informé de ce fait, qui
est de notoriété publique, vous en fonctionnerez pas
l'acquisition que se propose de faire dans quelques jours
notre Conseil communal, s'il était nécessaire d'obtenir
à l'appui de ce que j'avance le témoignage de
4/5 des habitants, je pourrais le fournir.
Il est des intérêts privés qui sont en jeu
dans cette affaire, c'est connu de tout le village,
par crainte on se tait.
Je vous signalerai encore un autre abus: le
Sr Beaumont Hubert, est parvenu à se faire nommer
conseiller en prenant une fausse qualité de
Constructeur de Bataux avec six curries, c'est une
créature de Bourgmestre et du Curé, qui a vu
tout ce que le Messieur demandait
L'Esprit

Enfin Depuis déjà long temps nous sommes séparés
d'Amay et depuis lors l'on n'a pas encore songé à
renvoyer à aucun des Grands articles contre l'Administration
locale de cette Commune. ni maisons d'Ecole, ni route
ni église, ni partage des propriétés, rien n'a
été même projeté. - la seule chose que l'on
pour chasser, c'est l'acquisition de la maison
Coblenz, & cela pour loger le Curé.

Si vous sanctionnez, Messieurs, l'acquisition
susdite, vous ferez un œuvre agréable à
tout ombret, en imposant l'obligation.

1^o d'Etaler dans la Maison Coblenz une
salle d'Ecole et un logement pour l'instituteur
la salle d'Ecole dans la Grande cuisine et
place d'attente. - le logement dans les cuisines
et les deux étages.

2^o la salle Communale dans la place à manger
et le Cabinet pour les Archives.

Si le logement de M^r Le Curé n'est pas
suffisant, ou en mauvais état qu'on le
repare, qu'on s'agrandisse, mais qu'on ne
dépense pas toute la Commune pour avantage
un seul homme qui déjà n'a que trop de
pouvoir ici et qui nous traiterait plus
seigneuriallement s'il était installé dans son
nouveau Château.

J'ai l'honneur d'être avec respect
Messieurs

Votre très humble & obéissant serviteur
Signé / J. Raes. J. J. Hoony. J. L. Hoony
Le Reçu, &c.

Pour copie conforme
Le Greffier Provincial, le membre de la République
Signé / J. L. Leblanc
Pour amplification
Le Commissaire de l'Arrondissement de Paris

M^r de Buisson



Les lieux ont été transformés de nombreuses fois depuis l'achat, citons l'ouverture d'une porte d'entrée à rue, des aménagements pour améliorer le fonctionnement, la construction de l'église en 1872, l'aménagement d'une grotte dédiée à la vierge Marie en 1937 et finalement transformation des bâtiments en habitations sociales, il y a une dizaine d'années.



Le délabrement complet de l'église qui fut déclarée insalubre vers 1970, a nécessité l'appropriation d'une salle dans le presbytère pour y donner les offices, mais elle n'était nullement adaptée à ceux-ci. En conséquence, ils se sont tenus en la collégiale. De

nombreux projets de réaménagement de l'église en logements ont été proposés mais tous ont avortés, sauf, semble-t-il, le dernier plus prometteur consistant en l'aménagement de 20 appartements .

En 1941, des plans (bleus) donnent la situation antérieure des lieux. Ils montrent des projets d'aménagement (en rouge)

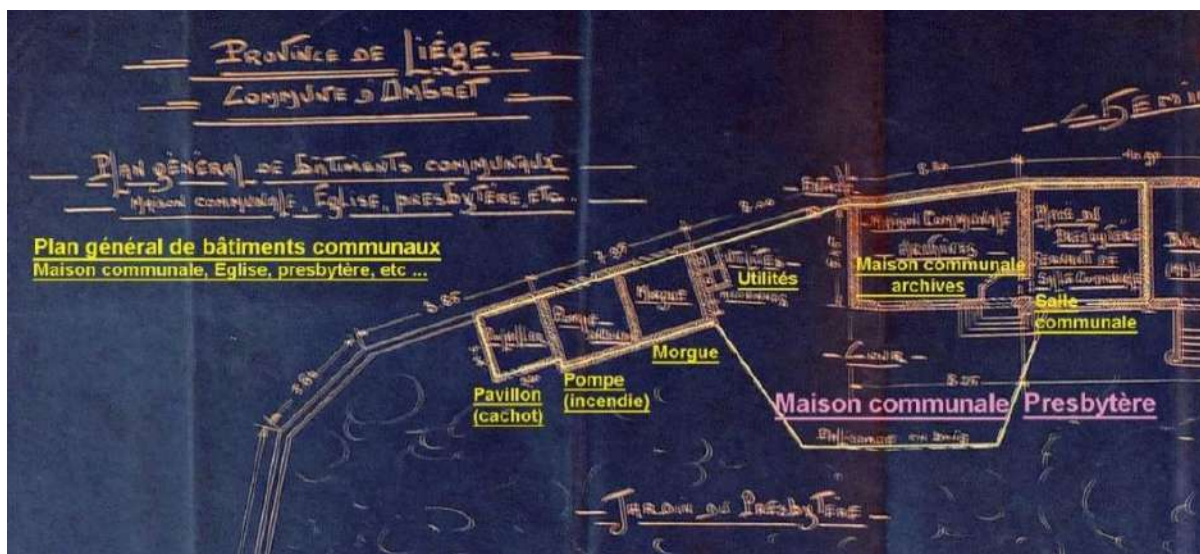
L'aire de la maison communale projetée est limitée par le trait jaune. Au rez-de-chaussée on trouve :

- une salle d'archives,
- une salle communale,
- un cachot,
- un cagibi pour ranger la pompe communale d'incendie,
- une morgue,
- un espace réservé aux utilités.



Les petits espaces utilitaires sont assez évidemment devenus obsolètes depuis la mutualisation des services communaux.

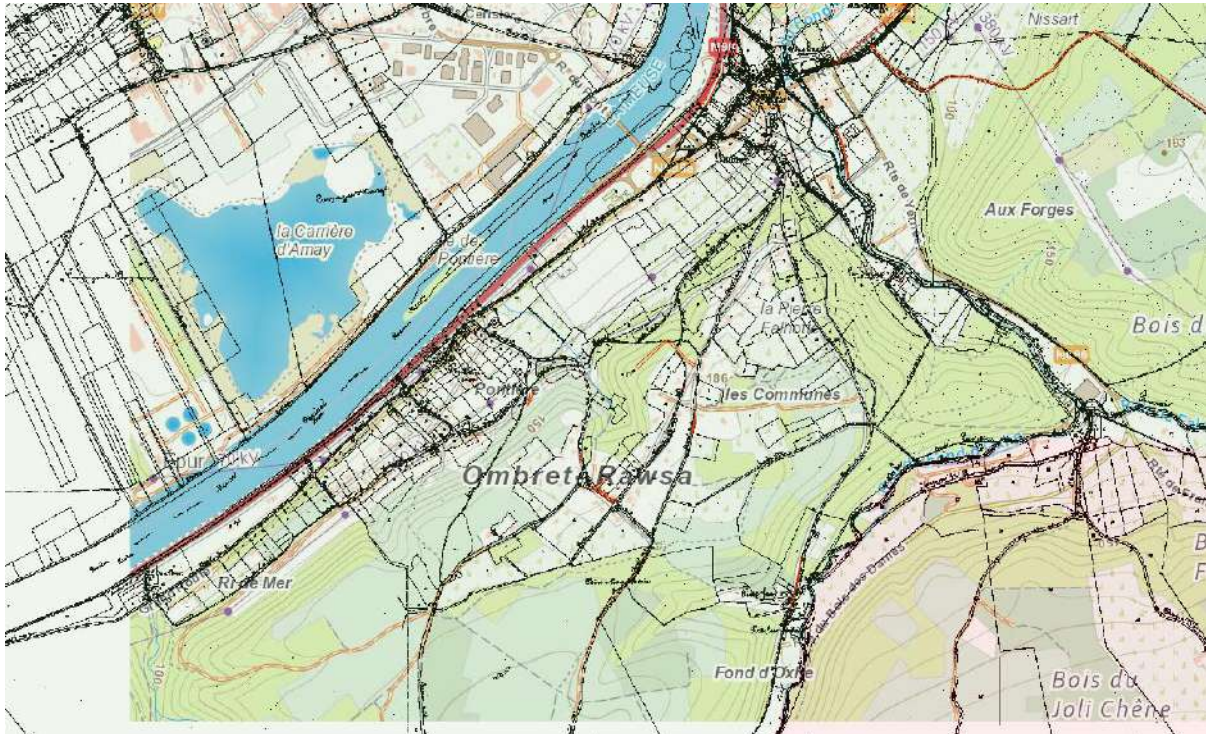
C'était le 30 avril 1874 que le Conseil avait approuvé la construction d'un bâtiment composé d'une salle de détention ou permanence et d'une remise pour la pompe d'incendie et du matériel de voirie (actuellement démolis). Le 1^{er} avril 1874, l'établissement de la place d'Ombret (face à l'église) avait été décidé pour la somme de 640 fr.



Voiries et Meuse

Voiries

L'Atlas des Voiries vicinales, édité en 1841, fait encore foi présentement, il a subi de nombreuses adaptations pour se conformer aux modifications autorisées par l'administration. L'extrait repris ci-après a été superposé sur une carte actuelle pour mieux localiser les lieux.



La plupart de ces routes et sentiers qui étaient utilisés par des piétons ont été réinvestis par la végétation¹⁹.

En 1848, le commissaire d'arrondissement annonce sa venue par le bateau à vapeur de 6 h²⁰.

En 1849, les barrières à péage sur le chemin de grande circulation de Huy à Ramet étaient adjudgées pour un terme de trois ans à des 'fermiers'²¹.

En 1851, des habitants du centre du village, meunier, potier, ..., dénoncent la dangerosité du bié (bief ou biez²²) des moulins. Celui-ci sera, enfin, couvert en 1872 et la route aménagée pour permettre la circulation plus aisée des charrettes, tombereaux, ..., principalement entre le débarcadère en Meuse et les moulins. Plus tard, une voie ferrée Decauville sera établie.



¹⁹ Dans le cadre du Plan communal de Développement de la Nature (PCDN), la commune se propose de réhabiliter certains sentiers avec pour objectif la préservation de la nature et de sa biodiversité.

²⁰ Le service 'passagers' fluvial est très ancien. Il existait des services notamment entre Liège et Huy. Il s'agissait d'un transport régulier et confortable contrairement aux malles-postes. Le coche d'eau offrait la première forme de transport public régulier. C'était un bateau qui était hâlé par un cheval et progressait donc à quelque 4 km/h. Plus tard, ils furent équipés d'une machine à vapeur.

²¹ Fermier dans le sens de concessionnaire, de franchisé ; beaucoup de cars scolaires sont exploités actuellement par des fermiers.

²² Le bief ou le biez est un terme mal choisi car il s'agit du canal d'amenée d'eau au moulin, bié est utilisé en place de canal d'écoulement ou de fuite qui a pour fonction d'éliminer les eaux qui ont servi à entraîner la roue à aube.

Le texte est repris ci-après. Le premier paragraphe est transcrit. Je laisse le challenge de déchiffrer la suite par le lecteur.

Messieurs les membres du conseil communal
d'Ombret-Rausa

Messieurs

Depuis un tems immémorial il existe au centre du village.
d'Ombret un précipice que trop de choses à faire nous
a sans aucun doute empêché de penser à y remédier.
Les soussignés qui sont une partie de vos administrés
prennent la respectueuse liberté de venir vous entretenir un
instant sur cet objet. Le ruisseau ou bié des moulins est un vrai précipice où nos enfants,
nos bestiaux et nous mêmes sont tous les jours exposés
au plus grand danger.

Messieurs nous demandons que le bié soit recouvert.
Depuis le moulin de Delbarré jusqu'au pont à moulins
qu'il soit établi une telle route en un chemin qui nous est
si nécessaire car il n'est pas inutile de dire que nous n'avons
pas qui corresponde du hâlage à nos établissements. Il
nous est inutile de vous entretenir plus longuement de cet
objet nous espérons que vous comprendrez l'importance
d'un bon chemin dans le village et que vous voudrez
bien faire ce qui est à notre juste demande.

En attendant nous sommes avec le plus profond
respect des vôtres dévoués serviteurs

Ombret le 2 mai 1871 J. M. Delbarré

Modeste Larnet François Paquay

A Messieurs les membres du Conseil communal d'Ombret-Rausa

Messieurs,

« Depuis un tems immémorial il existe au centre du village d'Ombret un précipice que trop de choses à faire nous a sans aucun doute empêché de penser à y remédier.

Les soussignés qui sont une partie de vos administrés prennent la respectueuse liberté de venir vous entretenir un instant sur cet objet. Le ruisseau ou bié des moulins est un vrai précipice où nos enfants, nos bestiaux et nous-mêmes sont tous les jours exposés au plus grand danger. »

En 1855, Félix de Sélys, propriétaire cultivateur au Ri-de-Mer (Ry-de-Mer) et souvent échevin, envoie un pli officiel pour exiger de la commune la réparation des dommages causés à sa haie et à son terrain lors de l'entretien de la piécente (piésente²³) des Meuniers longeant le pied du versant et qui sera, 15 années plus tard, transformé en route de Huy à Ramet.



Messieurs les Président et Membres
Du Conseil Communal d'Ombret-Rausa.

Messieurs,

Le Soussigné, Félix de Sélys, propriétaire-
Cultivateur, Domicilié en cette Commune, en lieu
dit au Ri-de-Mer,

A l'honneur de vous exposer qu'il possède
un vergier et une pièce de terre labourable au dit Ri-
de-Mer;

Que le vergier et cette pièce de terre sont
cloûés de haies vives;

Que les dites haies lui appartiennent exclusi-
vement, notamment celle qui longeait l'ancienne
piécente dit Chemin des Meuniers, remplacée
maintenant par celui de grande communication
de Huy à Ramet, qui est en construction;

Que le talus de ce chemin, qui, en cet endroit,
est très-élevé, au lieu d'être en pente est presque
vertical;

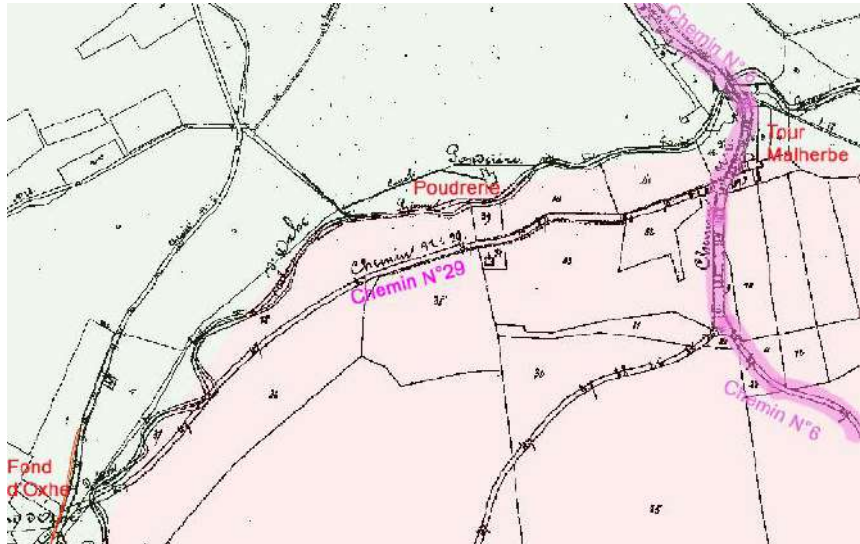
Que dès lors, il en résulte et en résulte
des éboulements sur la dite haie, notamment en
temps de pluie et de végétation;

Que

²³ Piésente = sente pour piéton donc un sentier que l'on ne peut emprunter qu'à pied.

Le 22 juin 1865, le Conseil a accepté l'offre des sieurs Piret et Fouarge, de céder les terrains nécessaires à la construction d'un canal²⁴

En 1865, le société Gérard et C^{ie} veut s'emparer d'un chemin vicinal²⁵ passant sur les communes d'Ombret, de Villers-le-Temple et de Clermont, le collège marque son opposition car le chemin n° 29 relie la commune aux Petit et Grand Fond d'Oxhe et ensuite à Rausa. Il propose une enquête avant de prendre une décision.



En 1871, le chemin des Meuniers menant au pont et situé dans la campagne d'Amay se trouve en zone inondable. La commune d'Ombret demande donc au conseil d'Amay récemment renouvelé, de respecter l'engagement du conseil déchu, de prendre les mesures nécessaires pour rendre l'accès praticable en toutes périodes, notamment par la construction d'une digue dirigeant les eaux vers la Meuse²⁶.

Le 27 X^{bre} 1871 (27 décembre 1871), le conseil décide de l'aménagement de la ruelle d'Elle Fontaine sous la route Huy-Ramet et de l'empierrement des Croupets.

Sur la carte des voiries vicinales datant de 1841, 2 liaisons sont indiquées (Chemins n°s 1 et 3) entre le Centre et les Croupets. Le chemin N°3 a été privatisé et le chemin N°1 a dû être aménagé lors de la création de la route Huy-Ramet. Aucun chemin aisé n'existait entre le Centre, le bief d'amenée d'eau aux moulins le ruisseau d'Oxhe et ensuite vers Hermalle

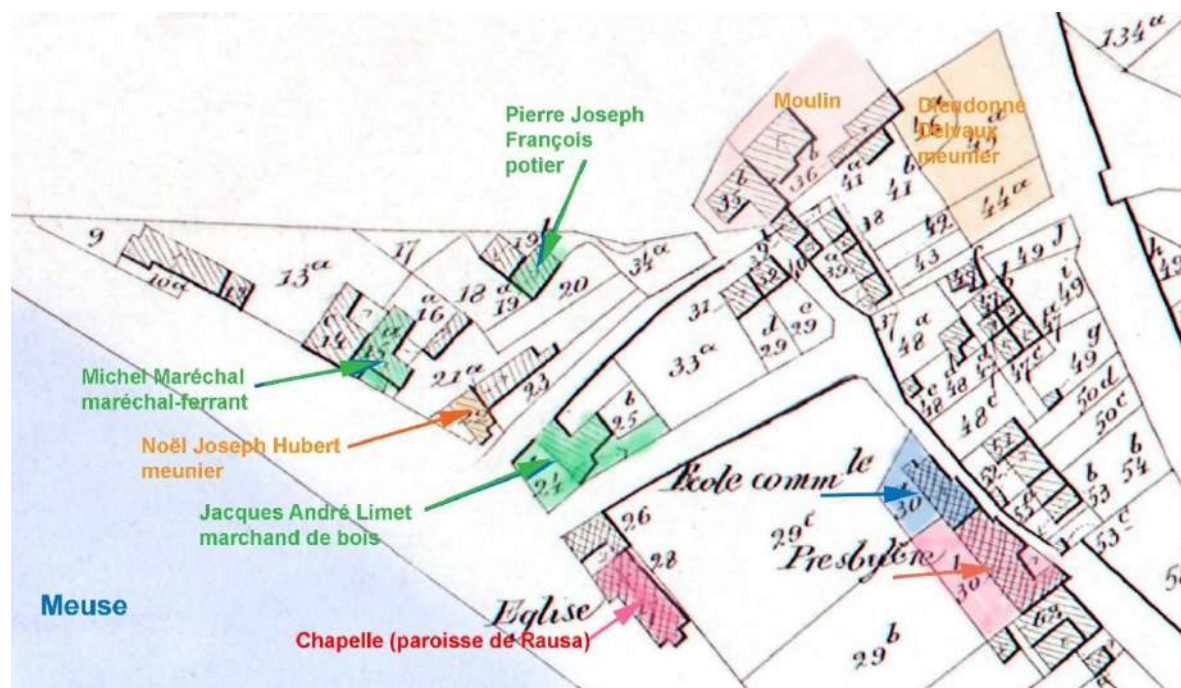
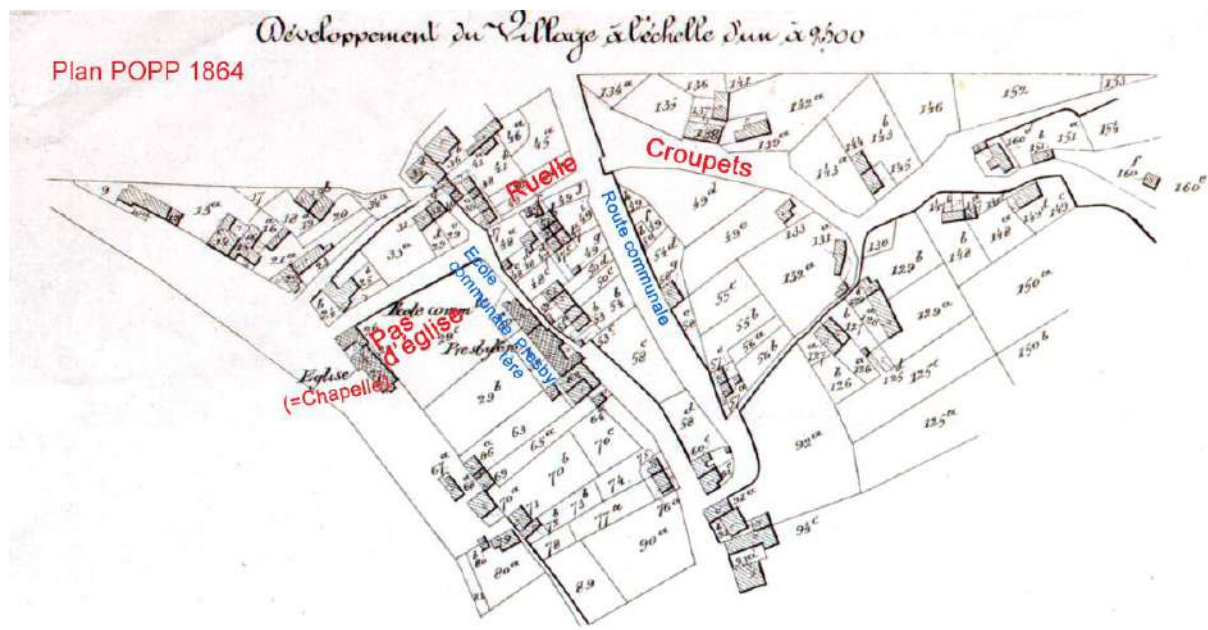


²⁴ Sans doute pour l'amélioration de la décharge des eaux du moulin

²⁵ Les pratiques n'ont pas changé, les patrons de deux grandes carrières régionales ont tenté d'incorporer un chemin communal dans leur domaine (à Moha et à Hoyoux)

²⁶ L'histoire est un éternel recommencement ! Les problèmes sont vite repoussés aux calendes grecques ..., jusqu'à leur réapparition quelques années plus tard.

Ce n'est que sur le plan POPP de 1864 qu'apparaît le tracé d'une route communale permettant de conduire des véhicules d'Ombret vers Hermalle. C'est cette route que servira d'assiette pour établir, quelques années plus tard, la route de grande communication de Huy à Ramet. La ruelle entre le Centre et les Croupets ne semble pas aboutir au Centre sur le domaine public. Cette ruelle, dite d'Elle Fontaine, sera aménagée lors de la construction de la route de Huy à Ramet.



Le chemin de grande communication de Huy à Ramet a été complété au début des années 1870.

En 1851, la construction de ce chemin est évoquée ; l'évaluation de la dépense pour l'empierrement est estimée à 3.600 fr, le contingent d'Ombret est de 2.000 fr et les subsides alloués de 1.600 fr.

En 1852, l'empierrement du chemin en rectification du Thier (Côte) d'Ombret est évalué à 7.000 fr, les subsides alloués de 3.600 fr.

En 1854, le chemin de Huy à Ramet est livré à la circulation de Huy à Ombret. Les travaux d'empierrement sur Ombret sont évalués. La dépense totale devrait être de 18.541 fr, le contingent de la commune à 1.200 fr et les subsides alloués de 2.500 fr.

En 1855, les communes concernées par la route de Fraineux à Ombret demandent qu'elle soit dénommée de grande communication.

L'empierrement du chemin Huy-Ramet est évalué au total à 49.533 fr. La longueur de ce chemin sur la commune d'Ombret est de 3143 m.

Un emprunt de 7.304 fr à 4,5 % en 20 ans est accordé pour améliorer la voirie vicinale.

En 1857, l'empierrement du chemin de la Pêche au chemin de Huy à Hamoir par Rausa (puis par en Gée) est évalué à 5.110 fr.

En 1858, les travaux du chemin Huy-Ramet sont achevés sur Tihange et Ombret-Rausa.

En 1859, l'empierrement de la traversée d'Ombret-Rausa est évaluée à 2.900 fr, le contingent à 1.500 fr et les subsides alloués et sollicités à 1.400 fr.

En 1861, le Conseil discute de l'élargissement à effectuer sur la commune d'Ombret. Afin de donner au chemin (Huy-Ramet) une largeur en couronne de 7 mètres, il est prévu un coût, pour les emprises et travaux 17.200 fr et pour les ouvrages d'art, aqueducs à construire 1.130 fr soit au total 18.330 fr.

Pour le chemin d'Ombret à la route de Liège à Marche, d'une longueur totale de 8.420 m, la contribution d'Ombret est estimée à 2.500 fr. Les produits des péages aux barrières sont évalués, pour le chemin Huy-Ramet à 600fr et pour celui d'Ombret route de Liège à Marche à 209 fr.

Pour le chemin qui rattache la localité d'en Gée²⁷ au chemin de Huy à Hamoir qui est très fréquenté par les habitants de Strée, Rausa, Outrelouxhe et Villers-le-Temple pour se rendre à Huy, le contingent des communes est de 1.000 fr, le subside alloué par la Province est de 200 fr et celui sollicité auprès du trésor de 400fr.

En 1863, la commune est autorisée à faire un emprunt pour travaux publics d'un montant de 6.000 fr à 5% en 66 ans.

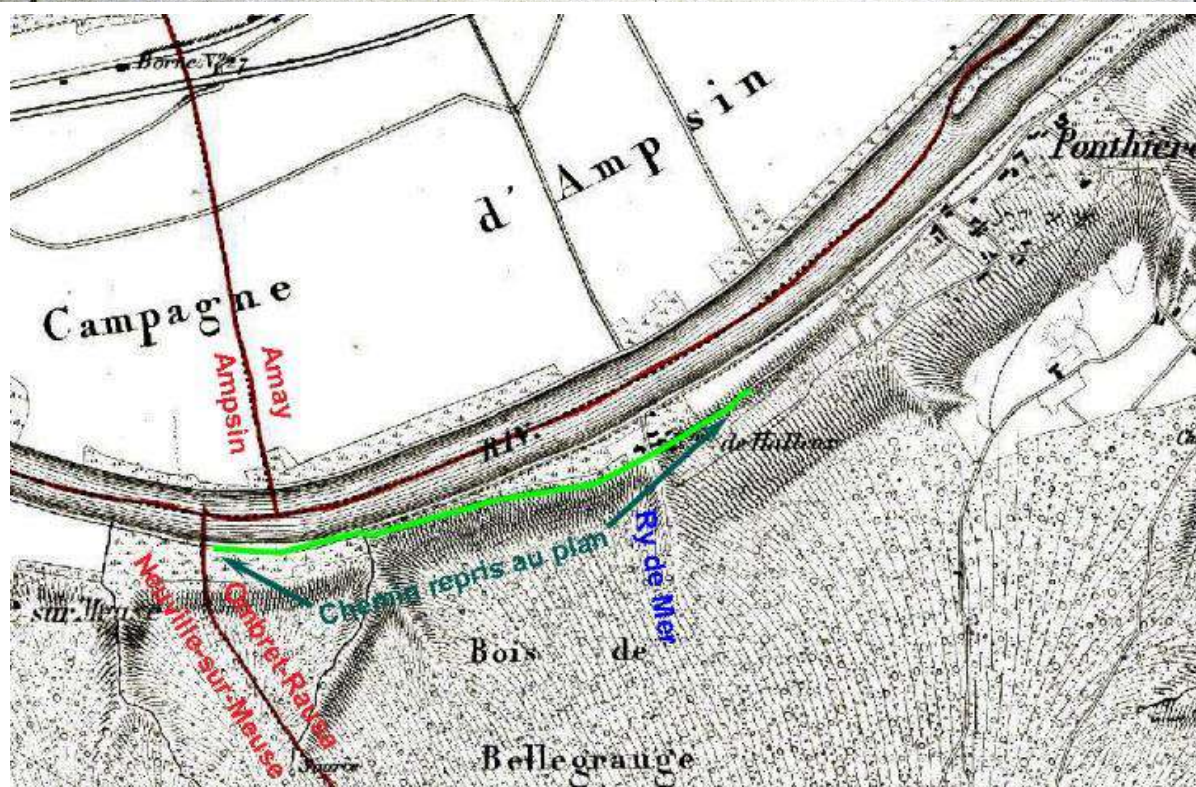
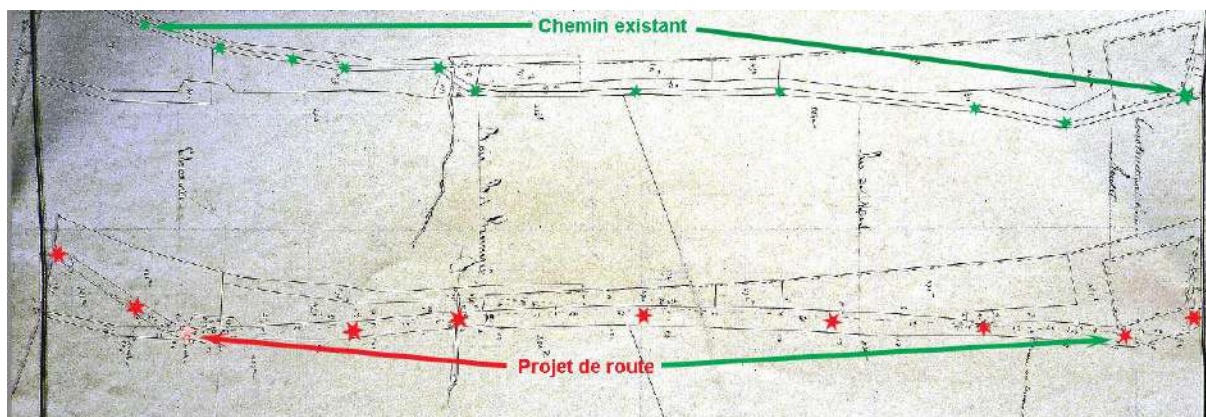
En 1865, l'amélioration de la traverse du village (pavage, murs de soutènement, ...) conduit à une dépense de 1.930 fr.

La réalisation d'aqueducs, le placement de pompes, etc., conduit à une dépense de 3.180 fr.

Les traitements des cantonniers s'élèvent à 800 fr, la fourniture des matériaux à 1.575 fr et l'entretien des travaux d'art à 315 fr, soit à un montant total de 2.700 fr.

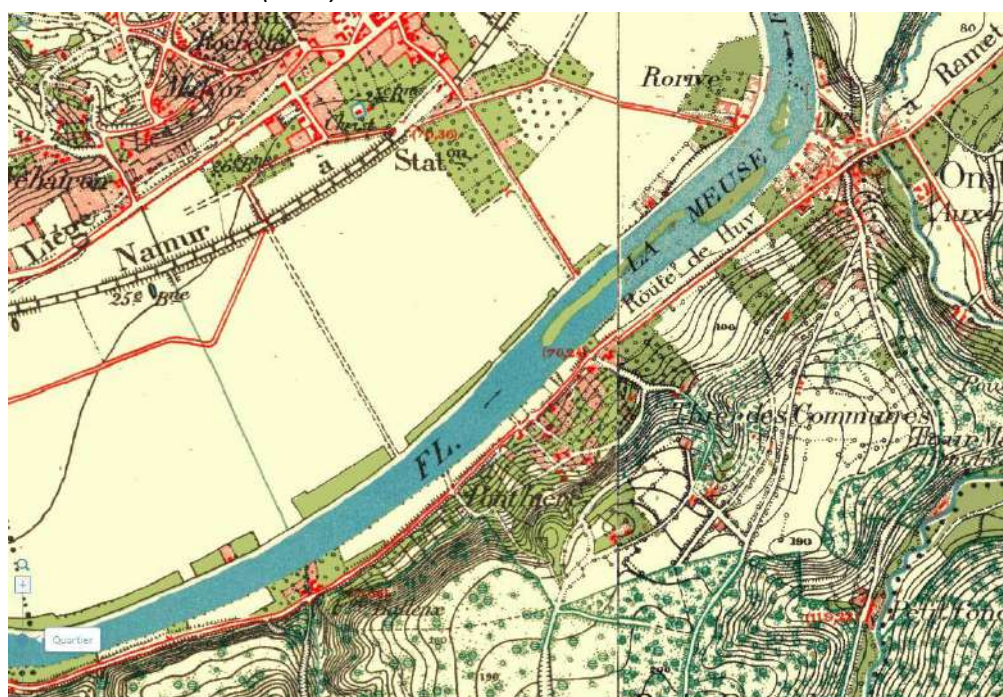
Le tracé de ce chemin est représenté ci-après à son entrée ouest (côté Huy) sur la commune, il est figuré par des étoiles rouges. Cette route était gérée par la Commission administrative du Chemin de grande Communication de Huy à Ramet, les communes y sont notamment représentées. Cette commission gère le péage qui est prélevé aux barrières, l'une d'elles est située à Ponthière.

²⁷ À l'ouest de Rausa, près des Gottes

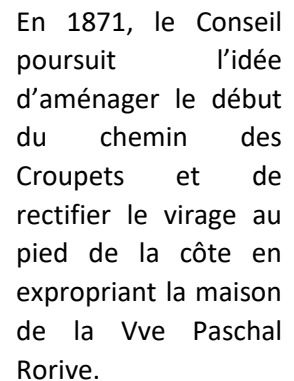


Position sur la carte de Vandermaelen (1850)

et sur la carte
du dépôt de
guerre (1865)



Quelques travaux sont repris chronologiquement ci-après.



Il est favorable au projet de chemin de raccordement aux Communes par les Croupets dressé par Jules Chèvremont. Les travaux précédents dataient d'avant notre ère !

En juillet, suite notamment à un avis du Commissaire voyer, le Conseil décide de demander une entrevue à la veuve Pascal pour préparer l'expropriation de sa maison.

²⁸ Plus exactement donc le canal d'évacuation (dérivation) des eaux des moulins.

En 1873, il est constaté que François Limet, marchand de bois, empiète sur les chemins n°s 1 et 2.

Une chasse aux nombreuses emprises privées sur le domaine public s'engage, de nombreux arrangements sont proposés (achats, échanges).

Le 12 janvier 1873, accord pour que la Commission administrative du chemin de grande communication de Huy à Ramet continue la perception des droits de péage aux barrières.

En 1874, le conseil projette de faire aménager une place communale en face de la nouvelle église et, tout près de la maison communale, une salle de détention²⁹ et une remise. L'exécution des travaux aura lieu en 1881.

En 1875³⁰, un subside de 2.400 fr est accordé à la commune d'Amay pour établir le chemin d'Ombret à la station d'Amay

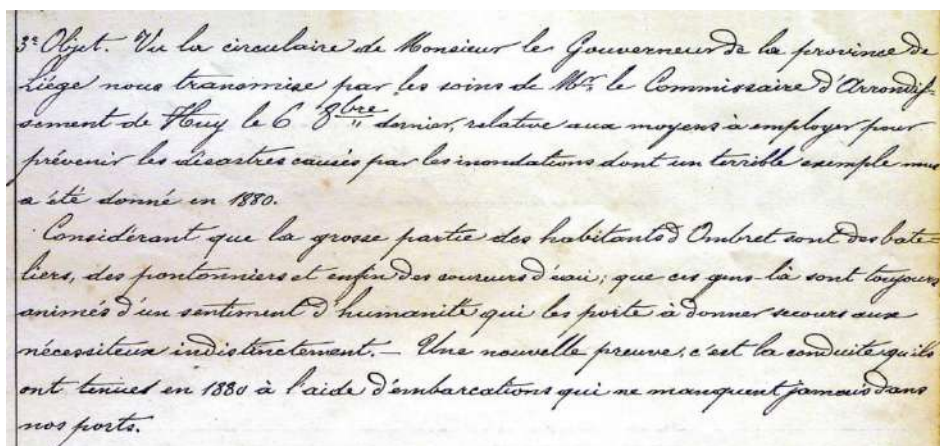
Le 26 mars 1877, il est décidé d'établir un plan d'alignement le long des parties agglomérées les plus denses à Ombret et à Rausa.

Le 8 juillet 1877, La Commune accepte d'intervenir pour 7.000 fr pour la levée de la barrière de péage au pont et la reprise de l'entretien par l'Etat.

En avril 1879, dans le cadre du projet du chemin entre La Pêche et les Neuf-Bonniers, le Conseil espère que le propriétaire des terrains, le baron de Moffart de Rosen cèdera l'emprise gratuitement.

En 1881, Le Conseil souhaite pouvoir exécuter des travaux à la voirie vicinale en 1882, mais compte-tenu des remboursements des prêts consentis pour l'achat de la propriété Coblenz et de son aménagement, pour l'érection de l'église, pour la construction du pont sur la Meuse, ..., il doit décider d'une taxe spécifique de 20 centimes spéciaux additionnels aux contributions directes.

La même année, suite aux inondations de 1880, le Gouverneur de la Province demande aux communes de prévoir des embarcations pour porter secours aux inondés. Le Conseil rejette cette proposition pour les motivations reprises ci-contre.



3^e Obj^t. Vu la circulaire de Monsieur le Gouverneur de la province de Liège nous transmise par les soins de M^r le Commissaire d'Arrondissement de Huy le 6th 8^{bre} dernier, relative aux moyens à employer pour prévenir les désastres causés par les inondations dont un terrible exemple nous a été donné en 1880.

Considérant que la grosse partie des habitants d'Ombret sont des bateliers, des pontonniers et enfin des courageux d'eau; que ces gens-là sont toujours animés d'un sentiment d'humanité qui les porte à donner secours aux nécessiteux indistinctement. — Une nouvelle preuve, c'est la conduite qu'ils ont tenue en 1880 à l'aide d'embarcations qui ne manquent jamais dans nos ports.

Le 15 mai 1881, le Conseil décide de créer un chemin entre les Neuf-Bonniers et La Pêche en continuité de la création par la commune de Neuville-sous-Huy du chemin de La Neuville au Neuf-Bonniers³¹ complétant ainsi cette liaison Meuse-Condroz³².

²⁹ Cachot ou salle de permanence, notamment pour laisser cuver une imbibition exagérée.

³⁰ En continuation de l'érection du pont.

³¹ Ce chemin aboutit à la limite entre Rausa et La Neuville, le hameau des Neuf-Bonniers s'étendait sur les communes de La Neuville et d'Ombret. Actuellement, la limite a été déplacée de manière que toutes les maisons soient sur le territoire de Huy qui, en 1977, a absorbé Tihange qui précédemment avait lui-même assimilé La Neuville.

³² Cette route est actuellement inutilisable car elle devait être améliorée sous le prétexte d'évacuation en cas d'accidents nucléaires à une centrale. Les conflits politiques et les instabilités des roches lors du début de la construction ont conduit à un retard, assez ténébreux, pour la fin des travaux. Paradoxalement, la route risque d'être mise en service après la fermeture des centrales.

Le 15 septembre 1887, le chemin de Strée à la station d'Amay (partie comprise entre le hameau de Ferrée et la Tour Malherbe) est admis après modifications apportées par la Poudrerie suite à un premier refus de la Commune. Sur base des plans et du devis approuvés, il reste à entamer la procédure d'acquisitions des terrains nécessaires.

Le 15 septembre 1887, le Conseil autorise la Commission administrative du chemin de grande Communication de Huy à Hamoir³⁷ à proroger pour 10 ans les droits de péage.

En 1896, le "code de la route" (dénommé règlement sur la circulation des vélocipèdes et autres véhicules) était bien plus simple que maintenant. C'était le collège qui l'édictait. Les routes et les véhicules actuels ne ressemblent plus du tout à ceux qu'il y avait un siècle plus tôt. Même les vélos ne sont plus comparables, le pignon de la roue arrière était fixe, la lanterne était alimentée au carbure de calcium et à l'eau, les pneus étaient pleins donc il a fallu forcément rationaliser le texte.

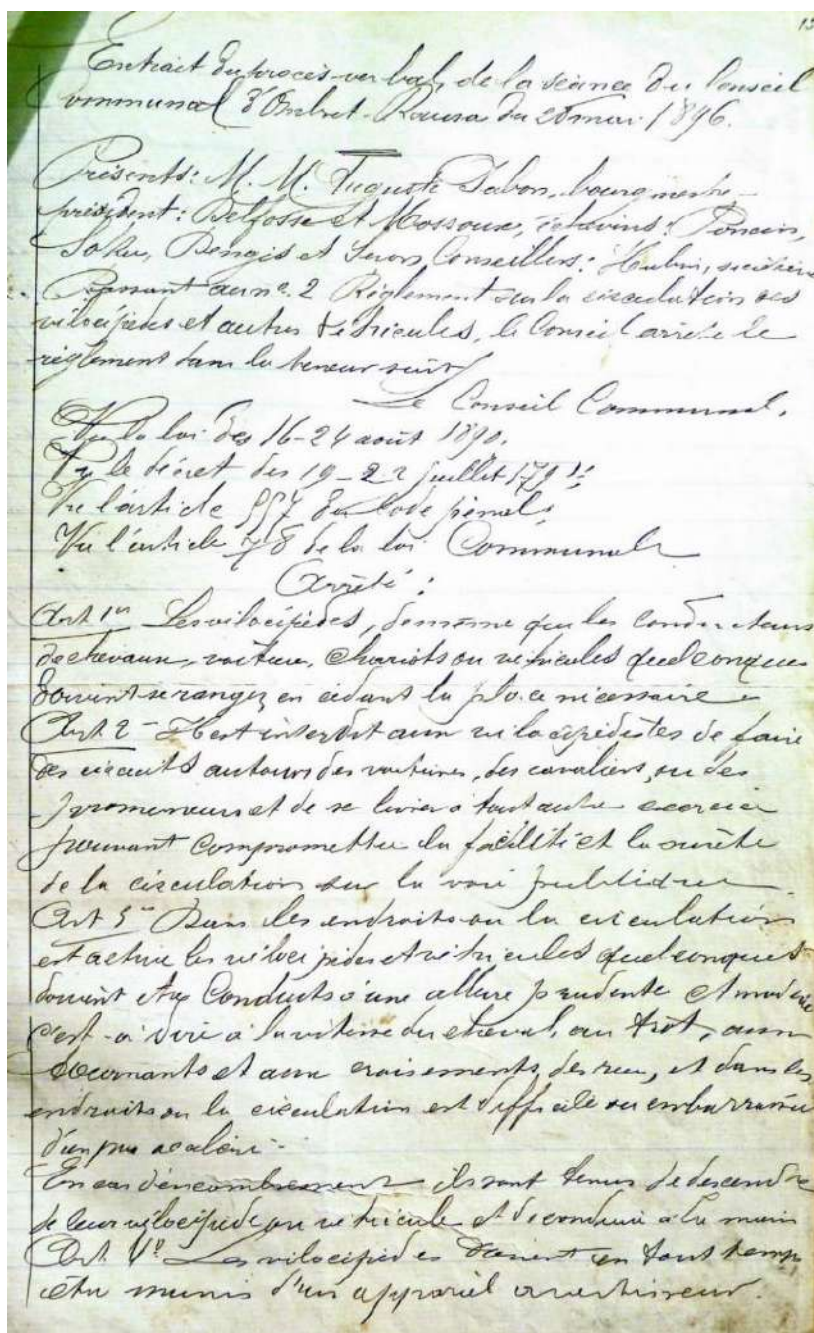
La lecture de ce document repris ci-contre n'est pas aisée, j'ai donc transcrit le texte en une graphie aisément lisible.

Art 1^{er} Les vélocipèdes, de même que les conducteurs de chevaux, voitures, chariots ou véhicules quelconques doivent se ranger en cédant la place nécessaire.

Art 2^{ème} Il est interdit aux vélocipédistes de faire des circuits autour des voitures, des cavaliers, ou des promeneurs et de se livrer à tout autre exercice pouvant compromettre la facilité et la sûreté de la circulation sur la voie publique.

Art 3^{ème} Dans les endroits où la circulation est active les vélocipèdes et véhicules quelconques doivent être conduits à une allure prudente et modérée c'est-à-dire à la vitesse du cheval au trot, aux tournants et aux croisements des rues, et dans les endroits où la circulation est difficile ou embarrassée d'un pas accéléré (?). En cas d'encombrement ils sont tenus de descendre de leur vélocipède ou véhicule et de conduire à la main.

Art 4^{ème} Les vélocipèdes doivent en tout temps être munis d'un appareil avertisseur.



³⁷ Le chemin de Huy à Hamoir tracé sur la carte du dépôt de la guerre de 1865 a été conservé pour établir la route actuelle. Ce chemin passait par Les Gottes, il n'était pas établi sur le territoire d'Ombret-Rausa

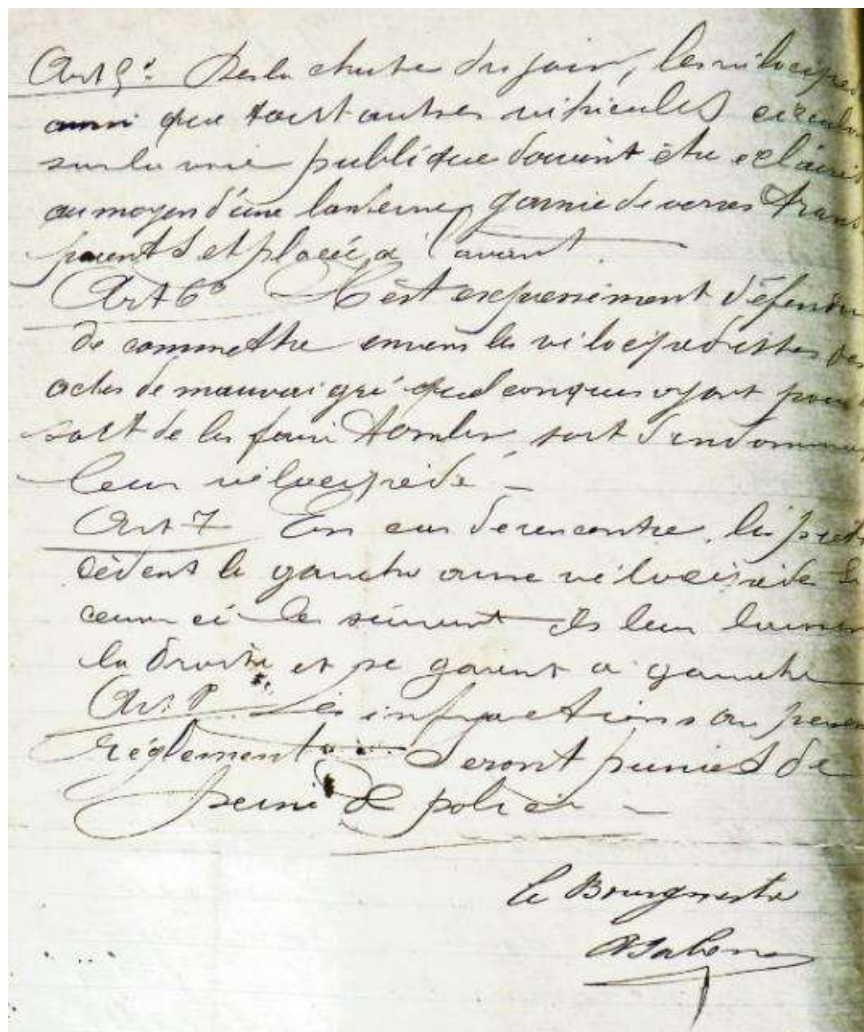
Art 5^{ème} Dès la chute du jour, les vélocipèdes ainsi que tout autres véhicules circulant sur la voie publique doivent être éclairés au moyen d'une lanterne garnie de verres transparents et placée à l'avant.

Art 6^{ème} Il est expressément défendu de commettre envers les vélocipédistes des actes de mauvais gré quelconques ayant pour but soit de les faire tomber, soit d'endommager leur vélocipède.

Art 7^{ème} En cas de rencontre, les piétons cèdent la gauche aux vélocipèdes si ceux-ci les suivent ils leur laissent la droite et se garent à gauche.

Art 8^{ème} Les infractions au présent règlement seront punies de peine de police.

Le Bourgmestre A Jabon



En 1903, le Conseil prévoit un rôle de taxes et de prestations en nature pour l'entretien des voiries³⁸ :

- 1^{ère} catégorie de contribuables : 262 journées de main d'œuvre,
- 2^{ème} catégorie de contribuables : 89 journées de main d'œuvre,
- soit au total : 351 journées à 2fr50 = 877fr50,
- plus journée de chevaux, etc. : 282fr,
- les prestations de toute nature peuvent être converties en argent.

³⁸ Les dépenses relatives aux chemins communaux sont à la charge des communes.

Néanmoins, les conseils provinciaux peuvent statuer que ces dépenses sont à la charge des propriétaires riverains. En cas d'insuffisance des revenus ordinaires de la commune, il est pourvu aux dépenses au moyen :

1. d'une prestation d'une journée de travail pour qui ne paie pas 3 fr de contributions directes,
2. d'une prestation de deux journées pour qui paie plus de 3 fr,
3. d'une prestation de deux journées de chaque cheval à fournir avec conducteur et moyen de transport,
4. des centimes spéciaux additionnels,
5. les prestations non rachetées en argent pourront être converties en tâches.

Le 8 mars 1937, le Conseil adopte les plans d'un nouveau chemin d'accès par véhicules au hameau des Communes par le Bas-Thiers³⁹ qui ont été dressés par l'architecte Ummels, le montant estimatif des travaux est de 1.470.000 fr. Ce chemin ne sera complètement réalisé qu'à la fin des années 1950.

Parcelles cadastrales				
Numéros	Superficies			Superficies à exproprier
493	320	Léon-Eichange, Louis ouvrier à Ombret.	pré	
495		Corbay-Hanquet Léon-Joseph, houvillier à Ombret-Rausa	maison	3
415	410	Bronchiet-Spimont, Joseph dit Lambert, ouvrier à Ombret-Rausa	maison	37
417	140	Dany-Riga Amand, peintre plac. Deleux à Liège et Riga J. Hubert journalier à Ombret.	jardin	161
416	590		maison	66
296	500	Hermann Clapot, Joseph-Désiré, Chaudronnier à Ombret-Rausa.	jardin	61
296	990		verger	33
368	2180	Heine-Fouarge, Alexis, marchand de bois à Ombret.	jardin	89
300	230	Hermann Clapot, Joseph-Désiré Chaudronnier à Ombret-Rausa.	verger	172
303	990	Heine-Fouarge, Alexis, marchand de bois à Ombret.	maison	19
303	430			201
304	1820	Heine Joseph, cultivateur à Ombret et Heine Robert, bûcheron à Ombret.	jardin	215
306	1760	Corbay-Hanquet, Léon-Joseph, houvillier à Ombret.	jardin	317
354	7226	Mosnier-Clair, Joseph-Henri, ajusteur à Ombret.	verger	316
311	442	Bonnichie-Ductus, Albert-Jean typographe à Ombret.	verger	1055
312	2470		pré	184
134	18,13,84	Ombret la Commune	verger	143
210	1760		brasseries.	5075
209	1020	Charlet Eugénie-Maurice-Ouillie à Ombret et Charlet Maurice-Désidonné ouvrier perceur à Ombret.	pré	559
211	1860	Ombret la Commune.	jardin et pré	28
118	664	Charlet Eugénie-Maurice-Ouillie à Ombret et Charlet Maurice-Désidonné ouvrier perceur à Ombret.	pré	859
317	4065	Ombret la fabrique de l'Eglise.	jardin	205
319	731		verger	346
108	1285	Ombret la Commune	pré	286
			pré	6
			trou et pré	54

Toutefois le coût du projet initial a été réduit en suivant le plus possible les voiries existantes donc en restreignant les emprises et en évitant les travaux coûteux. Le tronçon entre le Fond des Fontaines et les Falioux a été réalisé avant-guerre, ce tronçon était dénommé "Nouvelle Route". Le tronçon depuis la Grand-Route jusqu'au Fond des Fontaines a été créé fin 1950. Le parcours au Bas-Thiers a suivi le chemin existant jusqu'au seul accès charretier au Bas-Thiers. Il se faisait depuis la Xhavée, il était difficilement carrossable car très déclive et mal empierré. Le tronçon qui a demandé les plus gros travaux de terrassement est celui entre cet ancien accès et le Fond des Fontaines. Je me souviens que tout ce déblai dans les schistes gréseux a été réalisé manuellement pendant deux années, à la pioche et à la brouette par un seul ouvrier communal (M Polard). Au Fond des Fontaines, le grand remblai prévu pour rectifier la route n'a donc pas été réalisé. Le tracé de l'ancienne courbe très serrée a été conservé avec pour conséquence que les véhicules longs actuels qui suivent un trajet indiqué par un GPS voiture restent coincés et endommagent la maison de Henry Lehance.

En août 1940, le Conseil décide de réexaminer le plus tôt possible par M Ummels le projet du chemin vers les Communes dans le but d'obtenir les autorisations pour l'exécution du dit chemin.

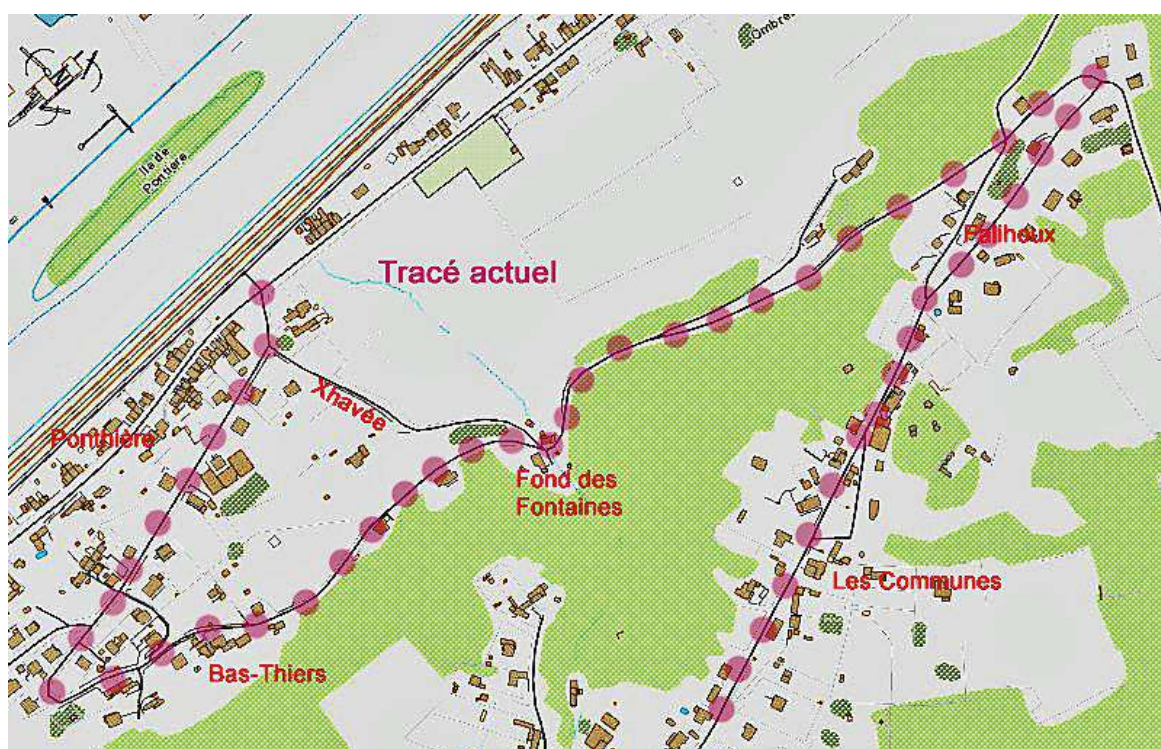
Expropriations prévues

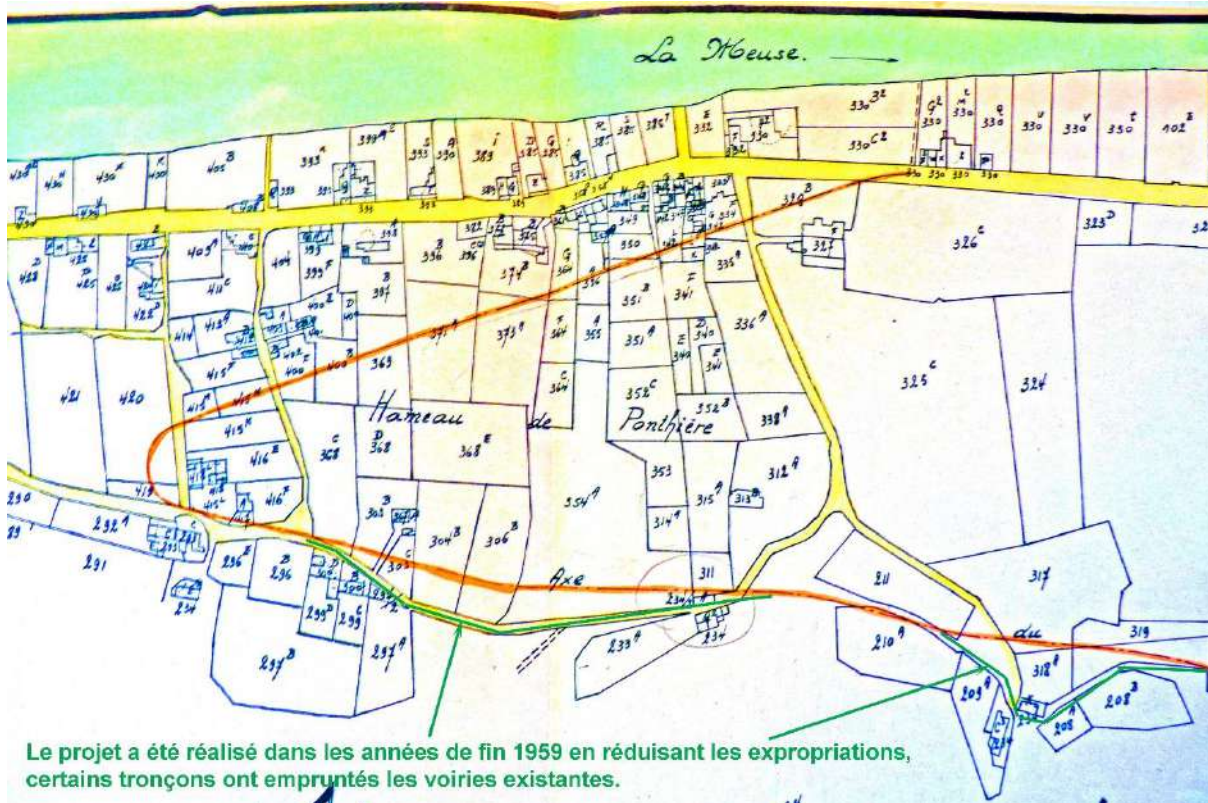
³⁹ Jusqu'en ~1937, la route qui reliait directement le centre du village et les Communes suivait toujours le tracé de la voie romaine, malgré la très (trop) forte déclivité du chemin des Croupets qui le rendait impraticable lors de chutes de neige. Il devenait en ces périodes le terrain idéal de jeu des jeunes jusqu'à 77 ans. Les dangers d'une descente tout schuss contribuaient à une forte poussée d'adrénaline.

Plan d'ensemble

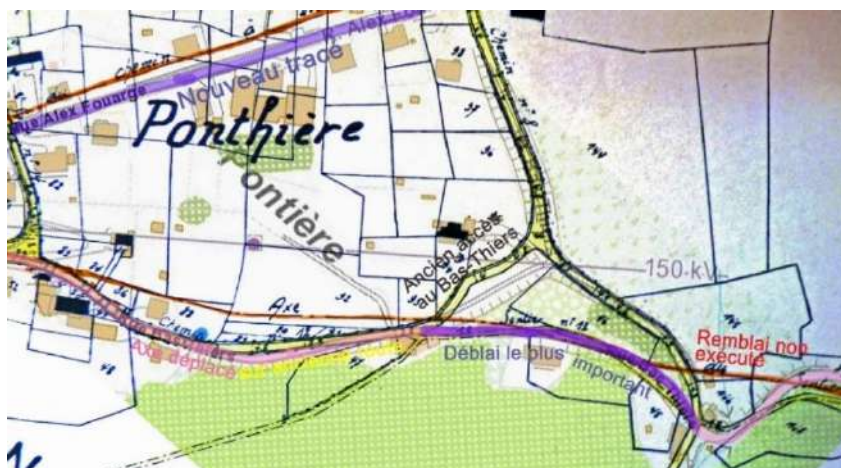


et carte actuelle

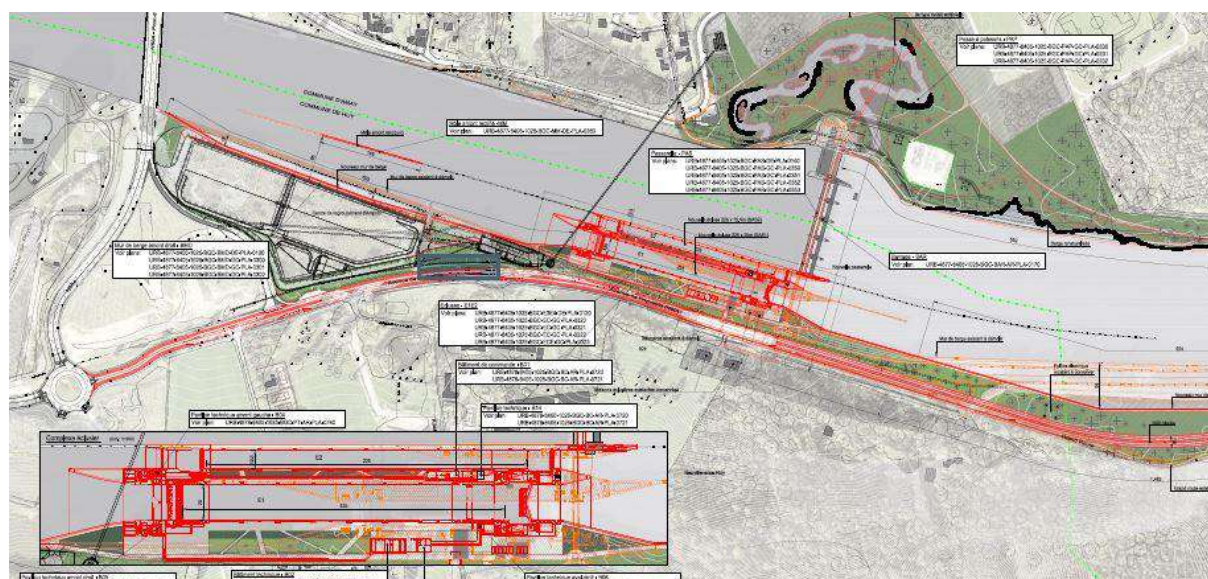
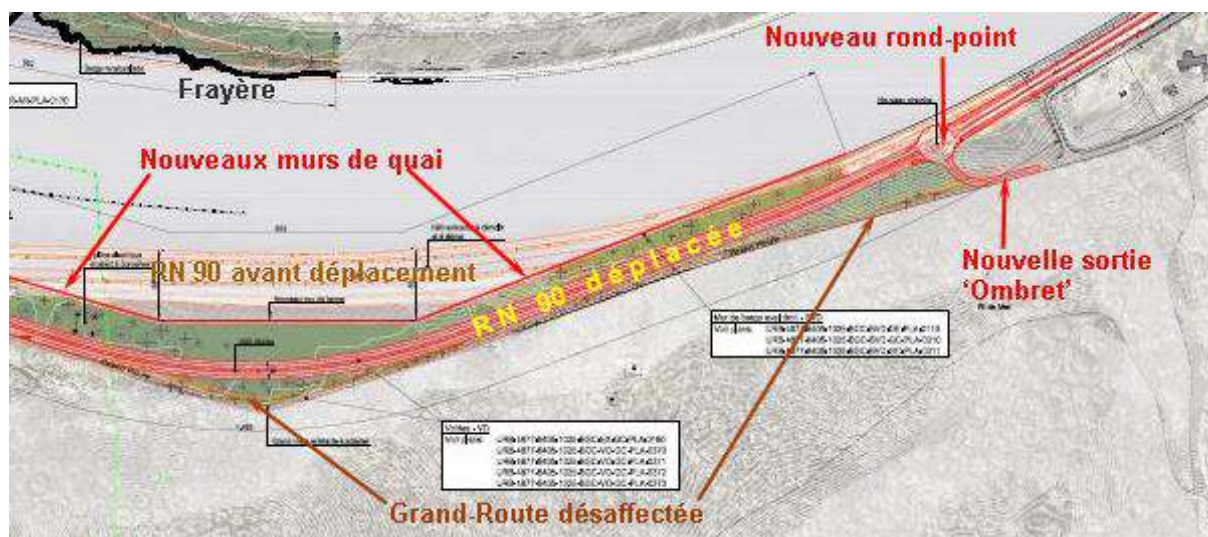




Détails



Ces dernières années, les abords de la Meuse sont de nouveau aménagés suite à la mise au gabarit de 9.000 tonnes de l'écluse d'Ampsin-Neuville.



Meuse

Généralités

L'esprit d'entreprise s'est fortement développé à l'époque de la dénommée « révolution industrielle » au début du 19^{ème} siècle. Elle a certes conduit à d'importants progrès mais a provoqué la réduction d'un grand nombre d'artisans et aussi causé un déséquilibre des milieux naturels qui, précédemment, n'étaient pas des poubelles car ils étaient auto-régénérants donc dépollués. C'est ainsi que la Meuse a été de plus en plus polluée et les anciens qui aimaient pêcher pour se nourrir, n'ont plus pu le faire, principalement, après la seconde guerre car la réserve de poissons a diminué par manque d'oxygène et par la présence de polluants causant des maladies. Certaines catégories ont disparu et d'autres moins indigènes et plus résistantes ont accaparé la niche tels les silures grands carnivores voraces⁴⁰.



Avant la seconde guerre et peu après celle-ci, les rives naturelles de la Meuse avaient déjà été quelque peu aménagées en certains endroits mais étaient généralement restées en pente douce et très arborées⁴¹. Les jardins mouraient naturellement dans la Meuse. Beaucoup de riverains possédaient une chaloupe arimée au fond de leur propriété. Souvent, un banc y était placé en rive et nombreux étaient les pêcheurs qui taquinaient goujons, ablettes, brèmes, rousses, tanches, anguilles, carpes, brochets, chevaines, sandres, chabots, hotus, barbeaux, truites, vairons, loches et encore ombres et écrevisses.



C'est avec un grand regret que je ne peux donc plus déguster un excellent brochet comme je le faisais au temps lointain de ma jeunesse lorsque mon voisin Raoul Mignolet venait présenter les produits de sa pêche.

La Meuse fut une artère économique de premier ordre depuis l'antiquité. Ce fut la colonne vertébrale de l'évêché qui contrôlait la

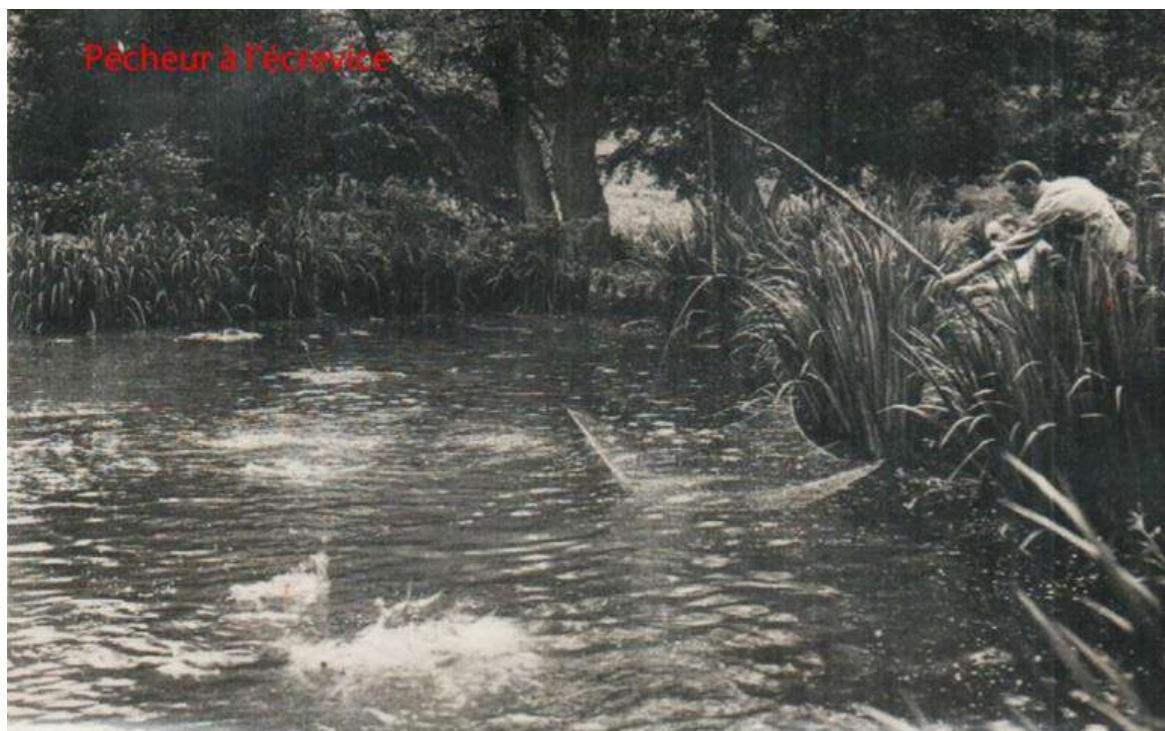
navigation et percevait seul les tonlieux (droits de passage) dans les villes qu'il contrôlait. Quelque difficile qu'ait toujours été la navigation sur la Meuse, ce mode de transport a, sans cesse, été le plus avantageux pour les matières pondéreuses.

⁴⁰ Le silure est un rescapé de l'époque géologique primaire, il a donc prouvé sa résistance à de nombreuses agressions. Il est apparu à l'ère du Silurien il y a quelque 300/400 millions d'années quand les roches d'Ombret se déposaient dans l'hémisphère sud. Des silures de plus de 2 m ont été capturés récemment dans la Meuse un peu en aval de Huy. Les plus longs peuvent atteindre 2m80, ils se nourrissent d'une très grande quantité d'autres poissons. Quand ils sont vraiment affamés, certains silures s'échouent sur des plages pour capturer le pigeon qui recherche aussi une pitance qui s'y se serait déposée.

⁴¹ Le chemin de halage se trouve en rive gauche.

En 1850, les archives de la commune font état d'un premier aménagement pour faciliter la navigation mais qui n'agréa pas les marchands de bois d'Ombret. Pour améliorer la passe navigable entre l'Île de Ponthière et la rive gauche, l'ingénieur des Ponts et Chaussée propose de créer des jetées (digue noyées) aboutissant rive droite. Le but était de dévier une fraction du débit vers la passe navigable. En faisant cela, le tirant d'eau est réduit le long de la rive droite où les grumes abattues dans le bois sont normalement embarquées. La présence des digues noyées ne permet qu'un chargement partiel car la navigation en pleine charge est impossible. Des grumes doivent être charriées jusqu'au port d'Ombret puis embarquées pour compléter le chargement. De plus, le chemin de halage est normalement prévu en rive gauche, une traversée est donc nécessaire pour attacher le bateau à la corde de l'haleur.

Ces arguments sont entendus par l'ingénieur des Ponts et Chaussées qui adapte le projet en établissant une jetée en lit de rivière, à l'aval de la passe d'Ombret en 1855.



Les deux figures illustrent l'environnement sauvage de l'époque disparue.



Je me permets de reprendre un extrait des publications remarquables de Marc Suttor du Département des Sciences historiques de l'ULiège.

"La Meuse est essentielle parce qu'aussi longtemps que l'on remonte dans le temps, on se rend compte que circule sur la Meuse une variété extraordinaire de marchandises" explique Marc Suttor.

Des bateaux plus imposants que les caravelles de Christophe Colomb

L'auteur affirme que la Meuse possède un potentiel de navigabilité qui n'a rien à envier à des fleuves comme la Seine parisienne et les bateaux qui peuvent circuler sur le fleuve ont un tonnage remarquable pour l'époque. A titre de comparaison, l'historien cite Christophe Colomb. *"Quand il part accompagné de deux petites caravelles à la découverte des Amériques, ces caravelles jaugeent 60 tonnes. À la même époque, les bâtiments de Meuse peuvent jaugeer entre 60 et 130 tonnes. Un siècle plus tard, on atteindra 200 à 250 tonnes."*

Du vin, du fer, du laiton, des armes, des textiles mosans, de la poudre...

Parmi les marchandises qui passent par la Meuse, on notera des denrées comme le vin, le sel, des céréales et en plus de cela, des matières premières comme les minerais de fer ou de plomb. Ce sont surtout les produits finis qui feront la renommée du pays mosan. *On exporte bien loin "Les objets en laiton, fabriqués entre autres à Dinant, on peut les retrouver jusqu'à Londres, Francfort ainsi qu'en Pologne, Italie, Espagne et bien sûr en France."*

L'armurerie naîtra elle aussi dans le pays mosan et notamment à Liège *"qui deviendra un centre international du commerce de la poudre fin du 16e siècle avec le célèbre industriel Jean Curtius, souligne Marc Suttor. Toutefois, l'utilisation de fer et de plomb remonte déjà au 1er siècle après J.C. La métallurgie a toujours existé en tout cas dans ce qu'on appelle l'Histoire dont on a des documents écrits qui peuvent l'attester ou des objets archéologiques, complète l'historien."*



Le bateau le plus courant sur la Meuse et sur l'Ourthe était la « bètchète », bateau à faible tirant d'eau.



Sous tous les régimes, la navigation a été taxée.

Par exemple le tarif sous le régime français est repris ci-après :

Tarif des droits de navigation sur la Meuse belge.

(Loi du 30 floréal an X et décret impérial du 10 brumaire an XIV.)

DÉSIGNATION DE L'ESPÈCE DE BATEAUX EN LARGEUR.	Droits à payer à la remonte et à la descente dans les bureaux de								OBSERVATIONS.
	DINANT.	NAMUR.	REY.	LIÈGE :		MALMEIDI.	ROUENDE.	VERVO.	
				Ris- Wilsen.	Coron- meuse.				
De 2 ^m ,40 et au-dessous.	» 30	» 35	» 45	» 50	» 50	» 95	» 40	» 65	Les voitures et coches d'eau, et autres ba- teaux destinés uniquement au transport des voyageurs, payaient 5 fr. par bureau.
» 2 ^m ,40 à 2 ^m ,70 . .	1 00	1 10	1 40	1 75	1 50	3 00	1 25	1 75	
» 2 ^m ,70 à 3 ^m ,10 . .	2 25	2 50	3 00	3 85	3 30	6 60	2 75	4 40	
» 3 ^m ,10 à 3 ^m ,40 . .	3 00	3 30	4 10	5 25	4 50	9 00	3 75	6 00	
» 3 ^m ,40 à 3 ^m ,70 . .	3 60	3 95	4 95	6 30	5 40	10 80	4 50	7 20	— <i>Nota.</i> Le dé- cime p ^r fr. de- vait être ajouté aux droits.
» 3 ^m ,70 à 4 ^m ,10 . .	4 25	4 70	5 75	7 35	6 30	12 60	5 25	8 40	
» 4 ^m ,10 à 4 ^m ,30 . .	5 00	5 50	6 90	8 75	7 50	15 00	6 25	10 00	
Flottes, bois flottants et trains de bois, par 0 ^m ,30 de longueur. .	» 08	» 10	» 12	» 15	» 12	» 20	» 10	» 15	

Les conditions de passage sous et sur le pont des Arches (à Liège) pour un terme d'un an, à commencer le 6 de novembre 1657 et finir le même jour l'an révolu⁴³ sont transcrites ci-après.

Ils pourront exiger de chaque personne de quelle qualité, ou condition qu'elle soit, qui ne payent le dit impost (à la réserve cy devant faite) pour chacune fois qu'elle passera sur ledit pont à pied	1 liart.
Pour un cheval non chargé.	2 liarts.
Pour un chargé.	1 pattar.
Pour un traîneau ou splayon chargé.	2 liarts.
Pour un non chargé.	1 liart.
Pour une brouette chargée	1 liart.
Pour une non chargée.	Rien.
Pour une charrette chargée ou non	2 pattars.
Pour un carosse, char ou chariot, à deux, trois, quatre, ou plusieurs che- vaux ou bœufs	4 pattars.
Pour toutes bestes à cornes	2 liarts.
Pour dix brebis moutons et autant de chèvres	2 liarts.
Pour dix porcs un pattar et à l'advenant.	
Item pourront exiger pour chaque couplée chargée, en dévallant sous le pont, savoir deux nasselles jointes ensemble	20 pattars.
Pour une de neuf à dix pieds chargée	12 pattars.
Pour une nasselle de sept à huit pieds aux houilles et à la chaux.	10 pattars.
Pour un bateau de Mézières, une sambresse ou nasselle aux grains deval- lante ou remontante sous le pont	10 pattars.
Pour autres bateaux moindres à proportion de chaque pied de largeur.	1 pattar.
Pour les hangarts et hauts masteaux.	50 pattars.
Et suffira pour passer toute la journée avec nasselles, outresses, ou vlegher- chenes, de payer une fois.	2 pattars.
Pour chaque givée ou longueur de bois de stansons ou weres	8 pattars.
Pour chaque longueur ou givée de hestres rondes et bayardeaux	10 pattars.
Pour les quarrées	20 pattars.

⁴³ 1 pattar (pattar, patard) vaut 4 liarts (liards) ou un dixième d'escalier, c'est donc une menue monnaie.
30 floréal an X = 20 mai 1802 ; 10 brumaire an XIV = 1^{er} novembre 1805.

Pour chaque nasselée de ronds chaines ou quarrez 40 pattars.
 Pour chaque givée de clappes 40 pattars.
 Item pour chaque bateau montant audessus du pont traîné par un cheval
 et à proportion de sa charge. 16 pattars
 qui se redoubleront à l'advenant des chevaux.

Et s'il était trouvé qu'aucun des collecteurs aurait exigé davantage qu'il n'est ci-dessus limité outre qu'iceluy sera punissable de peine arbitraire, son maistre sera obligé de refurnir à la personne le double de ce qui lui aura esté exigé.

Si ne sera permis à qui que ce soit de passer sous ledit pont avec nagles nasselles ni aucuns bateaux de quelle qualité ils puissent être sans en advertir (si faire se peut) les fermiers ou du moins sans payer immédiatement après les droits ci-dessus exprimez à peine de deux florins d'or d'amende, à repartir un tiers à l'officier de S. A. S^{me} l'autre au profit du comptoir et le troisième aux fermiers.

Ne sera aussi permis de passer sur icelui par force ou autrement, sans payer les droits prescrits, à peine de demy patacon, à repartir comme dessus.

Soy reservans les dits seigneurs la déclaration, interpretation et determination des doutes et difficultés qui pourraient survenir, sur l'observance des dites conditions et articles.

Si jouiront les fermiers et leurs commis de la mesme sauvegarde et protection de S. A. S^{me}, que ceux du pont des bateaux ont cy-devant jouy.

Le présent rendage sera nul, et comme pas advenu, ne soit que les reprenneurs viennent à observer les clauses conditions et devises d'iceluy en tous ses points, demeurants neantmoins iceux responsables pour tous dommages et intérêts.

Le dit peage est assis à quinze cents florins brabant la hausse cent florins semblables.

Par ordonnance des dits Messieurs,

Signé, ANDRÉ DE CORSWAEN, cassier du comptoir.

Navigation à vapeur sur la Meuse, en Belgique.

Il existait des sociétés de navigation pour le transport fluvial de biens et de personnes. Ci-contre le début des statuts de la Société liégeoise pour la navigation à vapeur sur la Meuse.

STATUTS DE LA SOCIÉTÉ LIÉGEOISE POUR LA NAVIGATION À VAPEUR SUR LA MEUSE, SOUS LA RAISON : H^e DU ROSSELLE, MARTINY ET COMP., ÉTABLIE À LIÈGE.

Par-devant M^e RENOU, notaire à Liège, en présence des témoins ci-après nommés, soussignés,

Ont comparu :

MM. HYPOLITE DU ROSSELLE, armateur, demeurant au Havre, ce jour à Liège, en l'étude, agissant pour la maison de commerce Hypolite Du Roselle et C^e, au Havre ;

M. URBAIN-JOSEPH CORBESIER, exploitant, demeurant à Liège, agissant tant pour lui, que pour les preneurs d'actions, dont il sera parlé ci-après, ses co-intéressés ;

Lesquels, convaincus de l'avantage qui peut résulter pour les villes de Liège et de Namur de l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur entre ces deux villes, ont résolu de former une Société pour l'exploitation de cette entreprise ; en conséquence, les comparants ont, par ces présentes, arrêté les statuts fondamentaux de ladite Société ainsi qu'il suit :

ARTICLE PREMIER.

Il y aura, entre les comparants et les personnes qui ont adhéré à ces présentes, en se rendant propriétaires d'actions, une Société par actions, sous le titre de *Société Liégeoise pour la navigation sur la Meuse*. La raison sociale sera H^e DU ROSSELLE, MARTINY ET C^e.

ART. 2.

La Société a pour objet l'exploitation de tout le cours de la Meuse et affluents par la navigation à vapeur.

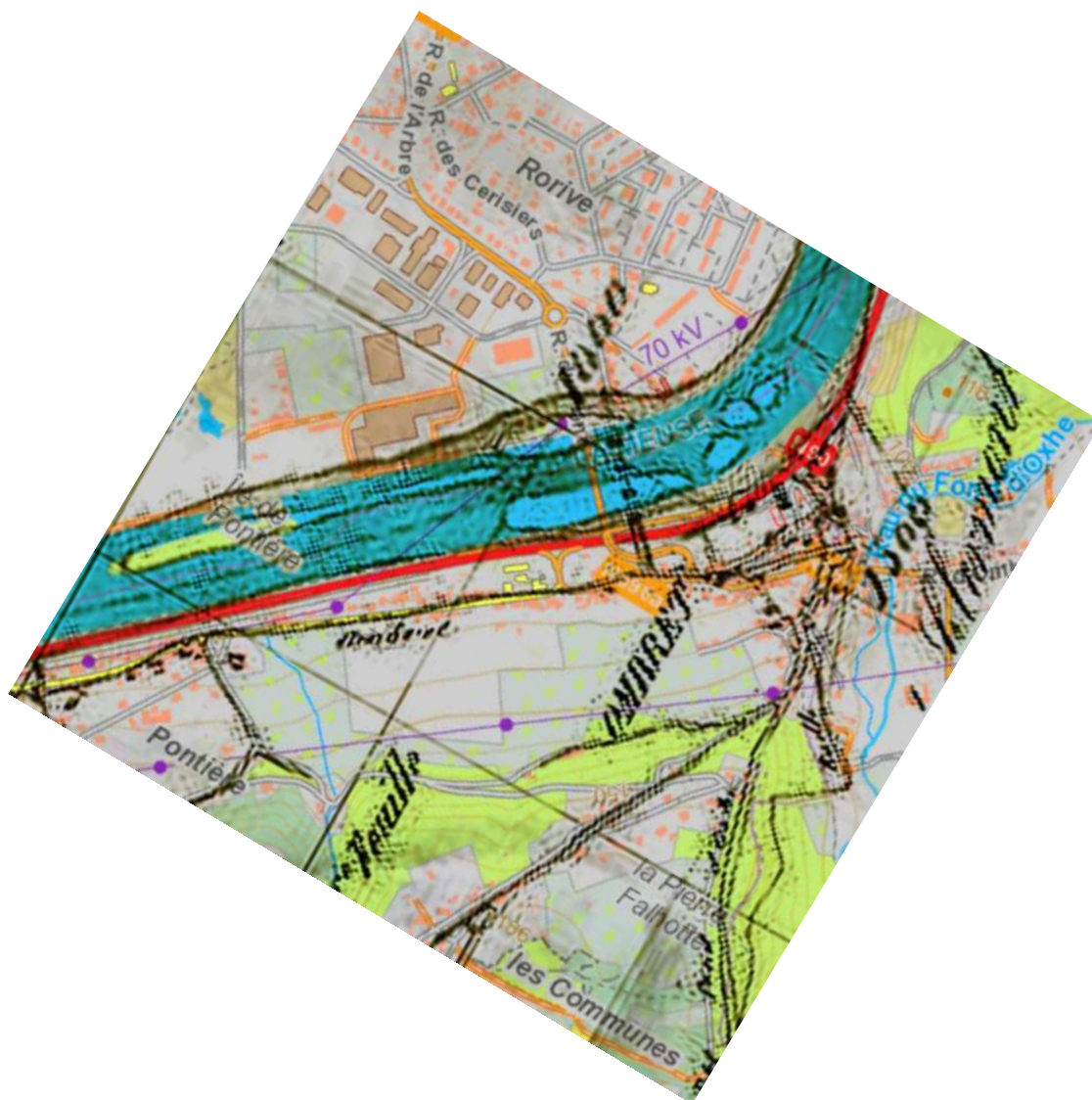
Elle peut acheter et vendre des propriétés mobilières et immobilières pour le succès de l'entreprise.

La Société de bateaux à vapeur destinés au transport des voyageurs et des marchandises entre Liège et Namur fut créée en 1837. Un subside était alloué à cette société pour entretenir une passe navigable. Elle a tenté sans succès quelques dragages. La nature s'est rebellée en rétablissant les dépôts naturels et finalement les difficultés de navigation se sont accrues⁴⁴ !

⁴⁴ Évacuer les graviers amenés naturellement dans la passe navigable ne suffit pas, il faut aussi enlever les matériaux qui alimentent le comblement. À Zeebrugge, un dragueur entretenait son carnet de commande en déposant les sables dragués à l'endroit de leur origine.

Au cours des siècles, chaque cours d'eau déplace ses berges et ses îles, certaines îles disparaissent, d'autres se créent et les berges s'érodent ou s'engraissent. La Meuse se rétrécit ou s'élargit donc en fonction, notamment, des variations du régime hydrologique, de la géologie, de la géomorphologie. En période de crues, le cours d'eau divague dans le lit majeur (plaine alluviale).

La configuration de la Meuse a fortement évolué notamment à Ombret, depuis des millénaires. La superposition d'un plan cadastral de 1830 et d'une carte actuelle est d'un grand enseignement. Il ne reste plus qu'une demi-île (de Ponthière) sur les sept qui existaient en 1830. Les berges ont été rectifiées, redressées aux dépens de la beauté et de l'utilité des bocages paisibles et des berges qui plongeait doucement dans les eaux limpides dans lesquelles les gosses jouaient. La largeur du fleuve a été rétrécie mais le lit a été considérablement approfondi par plusieurs dragages. Une demi-île (en rive gauche, à Rorive) a été intégrée à la campagne d'Amay, Ombret a aussi gagné quelques hectares près de l'église mais a perdu quelques îles.

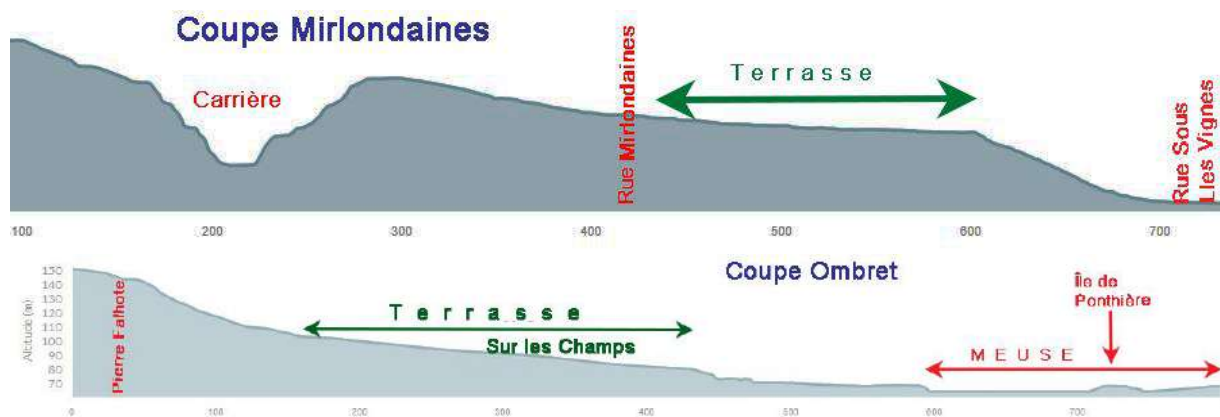


La Meuse naturelle, comme tout cours d'eau, divague. En crue, les eaux de la Meuse envahissent plus ou moins le lit majeur donc les campagnes d'Ampsin et d'Amay et aussi du centre d'Ombret au Ry-de-Mer⁴⁶.

⁴⁶ Les inondations récentes au Ry-de-Mer ont été favorisées par les prélèvements de terre de briqueteries.

Les lits mineurs naturels sont donc instables, les rivières divaguent dans les plaines alluviales et approfondissent les vallées. Elles se modifient aussi en fonction de l'évolution des mouvements géologiques qui soulèvent ou abaissent (orogénèse) les terrains, les font se chevaucher, les plissent. Un exemple, souvent cité des conséquences possibles de ces transformations du relief, est le captage de la Moselle par le Rhin, anciennement affluent de la Meuse. La cause est à trouver dans le déplacement de la ligne de crête séparant les bassins versants du Rhin et de la Meuse. Il est même prévisible qu'un jour la Haute Meuse puisse aussi être captée par le Rhin si le massif ardennais continue à se soulever.

Tout cours d'eau érode les terrains. Les matériaux arrachés par la force du courant sont entraînés par le courant, les plus fins sont transportés jusqu'à la mer, les plus gros sédimentent d'abord. Chaque rivière recoupe ses méandres, approfondit sa vallée en laissant des zones d'anciens lits majeurs qui forment des terrasses qui sont des formations pseudo-horizontales qui forment des balcons tels les terrains situés au-dessus du cimetière d'Ombret ou aux Mirlondaines (cf. coupes ci-après). Les terrasses ont conservé la structure originelle des formations des plaines alluviales, elles contiennent de la terre, du sable et du gravier voire des blocs.



L'exemple typique de recoupe d'un méandre proche de chez nous, est la formation de la butte de Leumont⁴⁷ à Antheit. La Meuse formait, il y a quelques dizaines de millions d'années, un méandre autour de Leumont alors qu'elle coulait à la cote proche de $\sim +100$ (cf. carte ci-après). En perdant de l'altitude, la Meuse a recoupé le méandre à Statte (**R**) et a coulé directement de Bas-Oha à Ahin. Actuellement, elle coule à la cote $\sim +75$. Un effet de cette recoupe est que la Meuse a emprunté à contre sens l'ancien lit de la Meuse près du confluent et qu'elle y coule actuellement à contre-courant de la Meuse pendant quelques centaines de mètres. La Meuse éprouve ainsi des difficultés à rejoindre la Meuse, c'est vraisemblablement une des causes des fréquentes inondations de Wanze.

La superposition de deux cartes, l'une montrant l'ancien écoulement autour de Leumont et l'autre qui est actuelle, indique clairement le phénomène de captation.

⁴⁷ Leumont = Mont du Loup

La Meuse gelaît très fréquemment avant l'exécution complète des différents travaux d'aménagement. La hausse récente des températures a certainement contribué à empêcher la formation de glaces. La photo montre la fermeture de la Meuse lors de l'hiver 1941/1942. La photo, prise de Flône vers Ombret, fait apparaître le pilier du centre du barrage-écluse de Flône, en face sur la rive droite, la remises à aiguilles.



Le relevé journalier de l'état de la Meuse en janvier 1847, avant aménagements, est repris ci-dessous. La navigation a été interrompue fréquemment pendant ce mois de janvier.

VARIATIONS DE LA MEUSE ET DE L'OURTHE.

261

DATE.	ECHELLE DE				OBSERVATIONS.
	DINANT.	NAMUR.	HUY.	LIÈGE.	
Janvier 1847.					
1	0,91	0,85	0,77	1,26	La Meuse est prise par les glaces à l'amont du pont de Huy, sur 1000m de longueur environ. — Elle charrie à l'amont et à l'aval.
2	0,81	0,79	0,62	0,96	
3	0,75	0,76	0,67	1,01	
4	0,74	0,99	0,61	1,01	La Meuse est prise depuis le passage d'eau d'Ahin jusqu'à Lèves. A seilles, on traverse la Meuse sur la glace.
5	0,76	0,84	0,67	1,11	
6	0,77	0,79	0,92	1,21	
7	0,79	0,72	0,77	1,21	La navigation recommence entre Namur et la frontière de France.
8	0,79	0,69	0,67	1,21	
9	0,78	0,69	0,65	1,06	Débacle à l'amont de Huy.
10	0,74	0,64	0,47	0,96	La navigation n'éprouve plus d'entraves entre Huy et la Hollande.
11	0,59	0,54	0,47	0,86	
12	0,50	0,49	0,42	0,81	La rivière charrie. La navigation est de nouveau interrompue.
13	0,47	0,49	0,42	0,75	
14	0,59	0,44	0,57	0,71	
15	0,54	0,59	0,52	0,61	

La

situation s'est améliorée progressivement, en partie à cause du réchauffement climatique mais surtout par la réalisation de travaux en Meuse dont le but principal est de faciliter le transport fluvial. Comme indiqué plus avant, on pouvait faire appel à l'armée pour casser la glace. Présentement, les barrages modernes permettent de réduire la formation de la glace en modifiant rapidement le niveau des eaux.

La photo précédente de la Meuse fermée par le gel peut être comparée à la photo suivante qui montre la même retenue en service (barrage à aiguilles à gauche, déversoir longitudinal et, à droite, un remorqueur à vapeur avalant qui vient de traverser l'écluse.

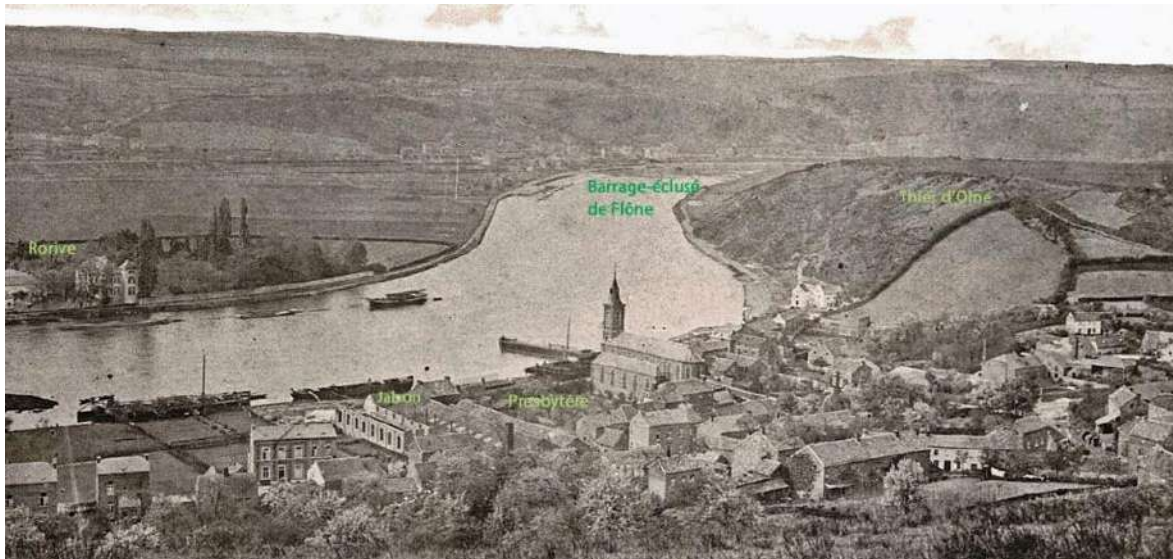


Les deux photos ci-dessous montrent l'écluse.



Comme toutes les écluses anciennes en Belgique, celle de Flône était fermée par des portes busquées manœuvrées manuellement à partir de la manivelle de la borne (à gauche) et qui entraînait une barre crantée (crémaillère) fixée à la porte. Le sasement était aussi manuel, il se faisait par des vannes tiroirs dans les portes actionnées par les leviers qui apparaissent sur la dernière vue⁴⁸.

⁴⁸ Les leviers basculés indiquent que les vannes sont relevées donc ouvertes, le niveau de l'eau dans le sas est le niveau aval.
Ombret-Rausa – François Bonnechère 2021 - Chapitre 3 Gestion communale – page 124



Cette ancienne vue prise, depuis les Communes vers l'aval, localise le barrage-écluse de Flône

Le barrage-écluse à aiguilles de Flône, d'une chute de 1,60 mètre, a été désaffecté lors de la mise en service de l'ouvrage de plus grande retenue d'Ampsin-Neuville, en 1958. Le niveau aval était déjà imposé par le barrage d'Yvoz-Ramet. Le niveau amont actuel de l'écluse a donc été abaissé de 1,6 m, ce qui a nécessité l'excavation du lit pour assurer un tirant d'eau suffisant.

Lorsque, celui de la Neuville a été mis en service, l'ensemble éclusier a été démontée puisqu'il n'avait plus aucune utilité. Toutefois, son bajoyer coté rive gauche a été conservé comme témoin historique et le terreplein a été aménagé en zone de loisirs.

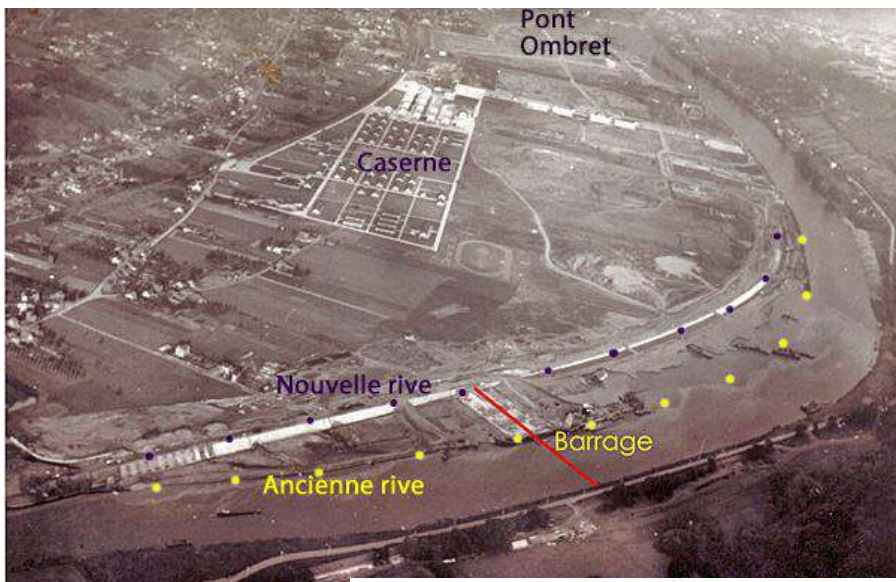


La retenue du barrage d'Ampsin-Neuville est de 4,70 m. Une centrale électrique y a été établie en rive gauche. Les deux échelles à poissons (en acier) étaient expérimentales et n'ont jamais été efficaces. Les deux écluses de ce barrage sont actuellement mises au gabarit 9.000 tonnes (assemblage de 4 barges et d'un poussoir de 172m x 22,80m). Une rivière à poissons bien conçue est prévue en rive gauche.



Comparaison entre le site d'Ampsin-Neuville en 1958 (en haut) et 2022 (en bas)





Vue aérienne du chantier de construction du barrage-écluse d'Ampsin-Neuville en ~1956. La rive gauche de la Meuse a été complètement remodelée, la rive droite dans une moindre mesure.

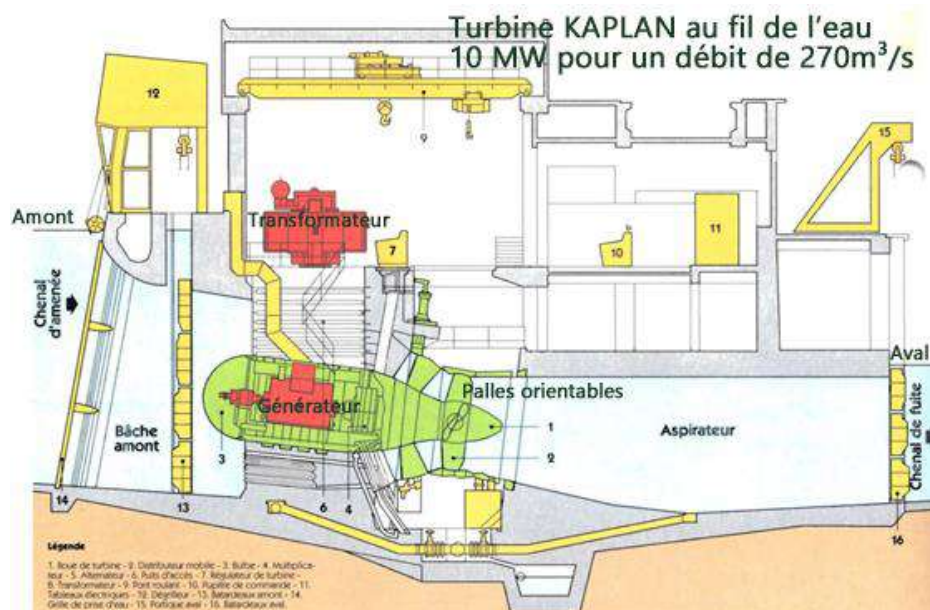
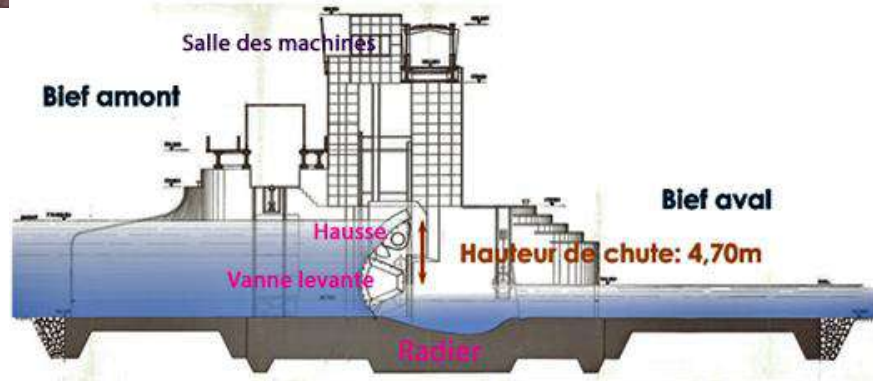
Le barrage est à vannes levantes-roulantes avec hausses basculantes. Les vannes peuvent être complètement relevées en

cas de grosses crues.

Lorsque le débit est inférieur à ce que peut absorber la centrale électrique, soit $270 \text{ m}^3/\text{s}$, les vannes reposent sur le radier et les hausses sont complètement relevées, le barrage ne déverse pas, toute l'eau est turbinée. Quand le débit dépasse $270 \text{ m}^3/\text{s}$, les hausses sont actionnées, complètement rabattues,

le barrage laisse passer un débit de $500 \text{ m}^3/\text{s}$. Au-dessus de ce débit, les vannes sont progressivement relevées et une fraction de l'eau passe sous celles-ci. Les débits de crues peuvent frôler les $3.000 \text{ m}^3/\text{s}$, celui enregistré à Ampsin-Neuville, le mercredi 22 décembre 1993 était de $2825 \text{ m}^3/\text{s}$.

La centrale hydroélectrique comporte 4 turbines de type Kaplan, type le mieux adapté aux faibles chutes. Ce sont des bulbes renfermant l'alternateur mu par 4 pales orientables placées à la sortie. La puissance d'une turbine est de $2,50 \text{ MW}$ ⁴⁹.

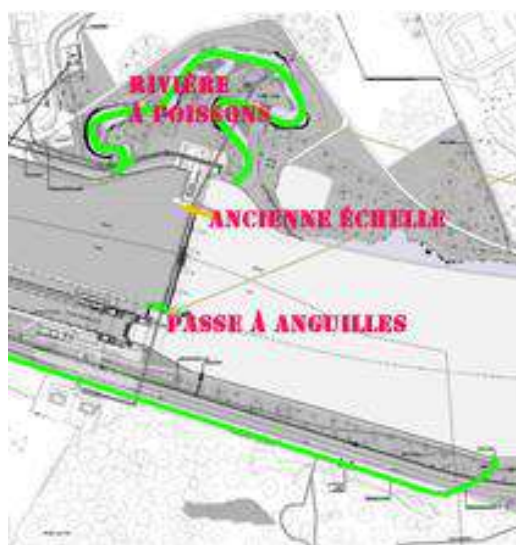


⁴⁹ La puissance de la centrale hydroélectrique est donc de ~1% de la puissance d'une centrale nucléaire toute proche.

Les deux anciennes échelles à poissons à bacs en acier, réalisées dans les années 1950, étaient expérimentales et ce fut un essai peu concluant. L'une des deux vient d'être modifiée en passe-anguilles.

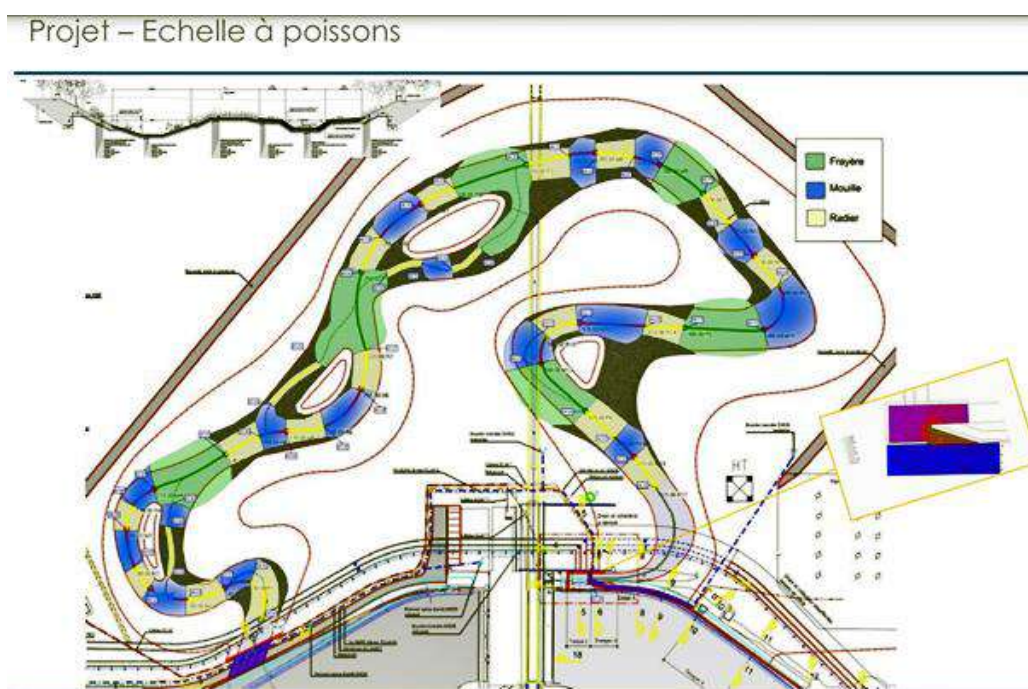


Détail du mouvement d'une anguille.



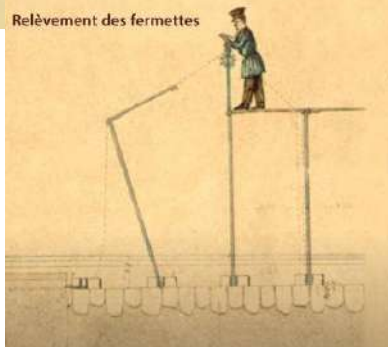
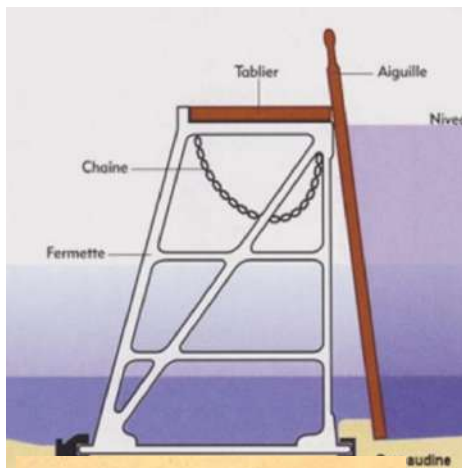
Pour les poissons à squelette interne osseux (ostéichthyens), il est prévu l'aménagement d'un contournement de la centrale électrique, alimentée par un petit débit (rivière à poissons tracée en vert autour de la centrale électrique). Un agrandissement de cet

aménagement est donné ci-après. C'est une succession de rapides, de mouilles et de frayères, minimes compensations des frayères détruites tous le long de la Meuse par bétonnage des berges et la construction de murs de quai⁵⁰.

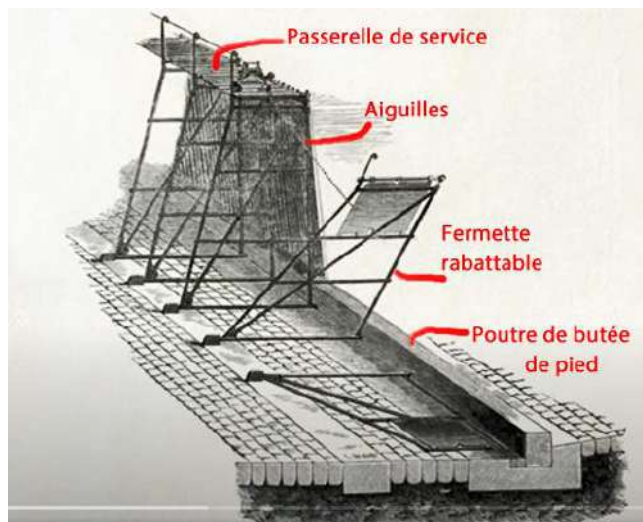


⁵⁰ Dans l'esprit de l'effet colibri cher à feu Pierre Rabhi

Revenons au barrage de Haute-Flône



Relèvement des fermettes



Relèvement d'une fermette



Relèvement d'une fermette dont la chaîne est cassée

Les barrages-éclusés à aiguilles, généralement d'une retenue de 1 à 2 m, comportaient trois éléments principaux visibles sur les figures du barrage-écluse de Flône reprise ci-avant.

1. L'écluse à commande manuelle était équipée de portes busquées manœuvrées par une manivelle qui entraînait une crémaillère (ou plus anciennement une simple barre en prolongation de la porte que les bateliers poussaient avec leur postérieur). Les portes étaient équipées de vannes coulissantes (tiroirs) pour permettre le sasement (mise aux niveaux amont ou aval du sas).
2. Le déversoir fixe latéral (longitudinal) imposait le niveau minimum de la rivière, le niveau était ajusté par le nombre d'aiguilles du barrage.
3. Le barrage transversal à aiguilles était composé :
 - 3.1. de longues pièces de bois de section carrée d'environ 1 dm de côté (**aiguilles**) placées à la verticale,
 - 3.2. de cadres triangulés métalliques (**fermettes**) articulés sur le radier. Les fermettes pouvaient être ainsi rabattues sur le fond du lit en les maintenant par une chaîne attachée à la fermette suivante pour permettre de les relever successivement,
 - 3.3. d'une passerelle de service composée de plaques amovibles placées entre les fermettes,
 - 3.4. d'un radier comportant une butée pour y appuyer le pied de aiguilles et protéger les fermettes rabattues.



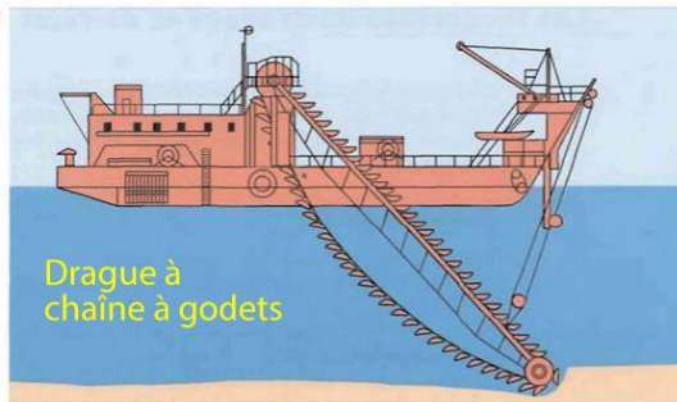
Placement d'une aiguille

Lors de faibles débits, toutes les aiguilles étaient placées. Quand la lame d'eau sur le déversoir dépassait une épaisseur déterminée, des aiguilles étaient enlevées, quand le niveau baissait, des aiguilles étaient replacées pour maintenir la lame d'eau à l'épaisseur voulue sur le déversoir longitudinal.

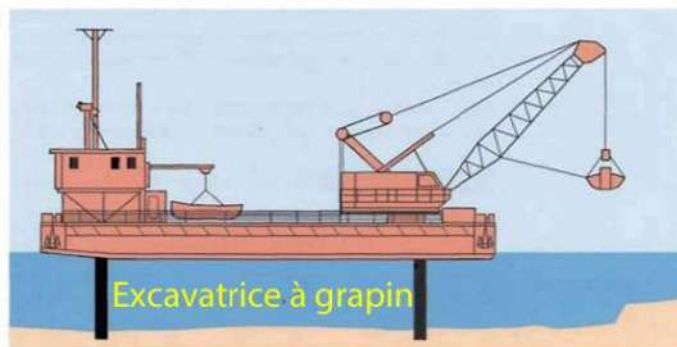
Toutes ces opérations étaient très dangereuses, car les pièces étaient lourdes, dangereuses à manipuler sur une passerelle étroite et glissante par temps quasi toujours exécrables, fortes pluies, neige. Au bon vieux temps. Les barragistes n'étaient même pas assurés par une suspente à un câble, comme exigé maintenant.



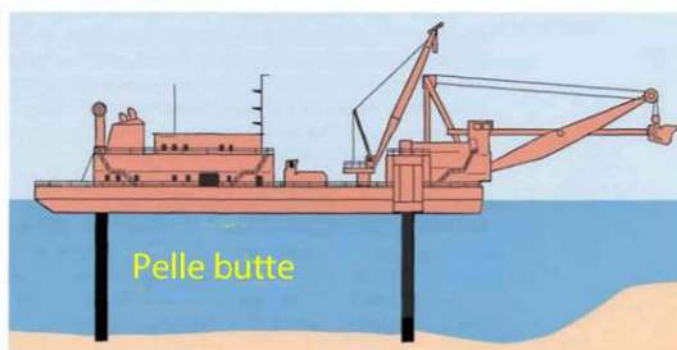
Dragueur et marie-salope qui évacue les graviers et au fond, le couvent de Flône



Drague à chaîne à godets



Excavatrice à grappin



Pelle butte



Pelle-rétro sur un ponton approfondissant la Meuse en aval de L'approfondissement



Plateforme de travail sur pieux

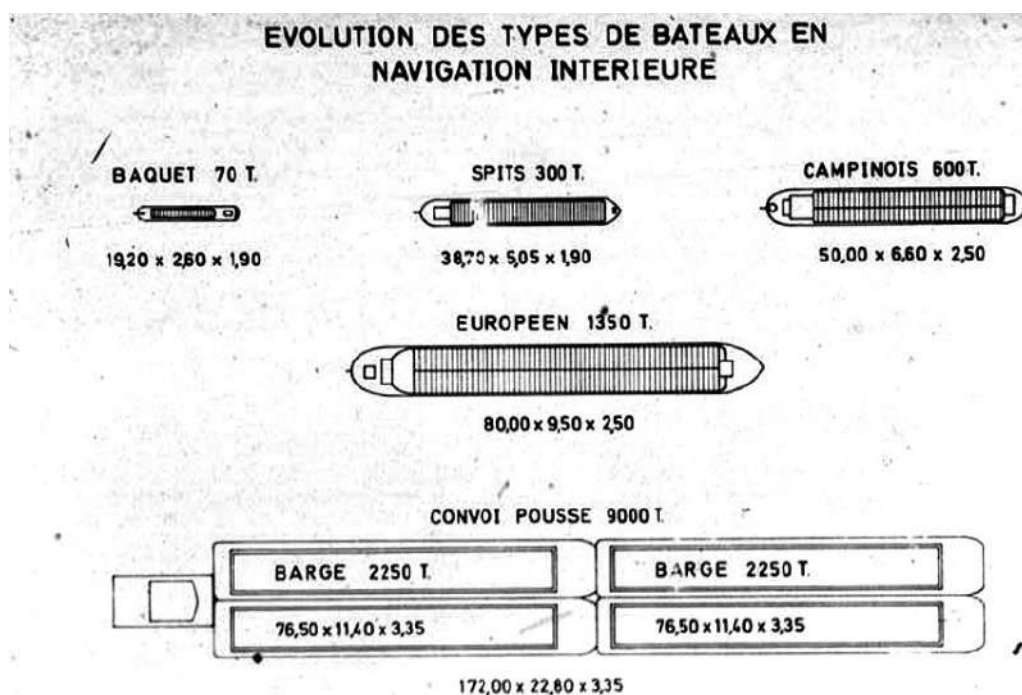
du fleuve , principalement réalisé d'abord par dragage du gravier et vente de celui-ci et ensuite si nécessaire par déroctage de la tête du bedrock. Les dragueurs étaient des excavatrices à chaînes à godets. Les anciens se souviennent du bruit continu du déversement des graviers dans des barges.

Dragues avec chaîne à godets et deux autres types d'excavatrices (pelles à grappin et en butte)

Pour excaver le sommet des rochers, il fallait utiliser des machines très puissantes et, de plus, parfois ameublir les roches soit au brise-roche (Montabert), soit à l'explosif. Souvent, on utilisait des pelles rétro sur des barges (pontons, plateformes) stabilisées par deux ou trois pieds qui s'ancrent dans le lit et qui permettaient un déplacement par rotations successives autour de chaque pied.

Les profondeurs nécessaires pour naviguer à pleine charge ont augmenté au fur et à mesure que la taille des bateaux a crû. Le tableau montre que le tirant d'eau a évolué de 1,80 m lors des premiers aménagements à 2,80 m puis à 4,50 m.

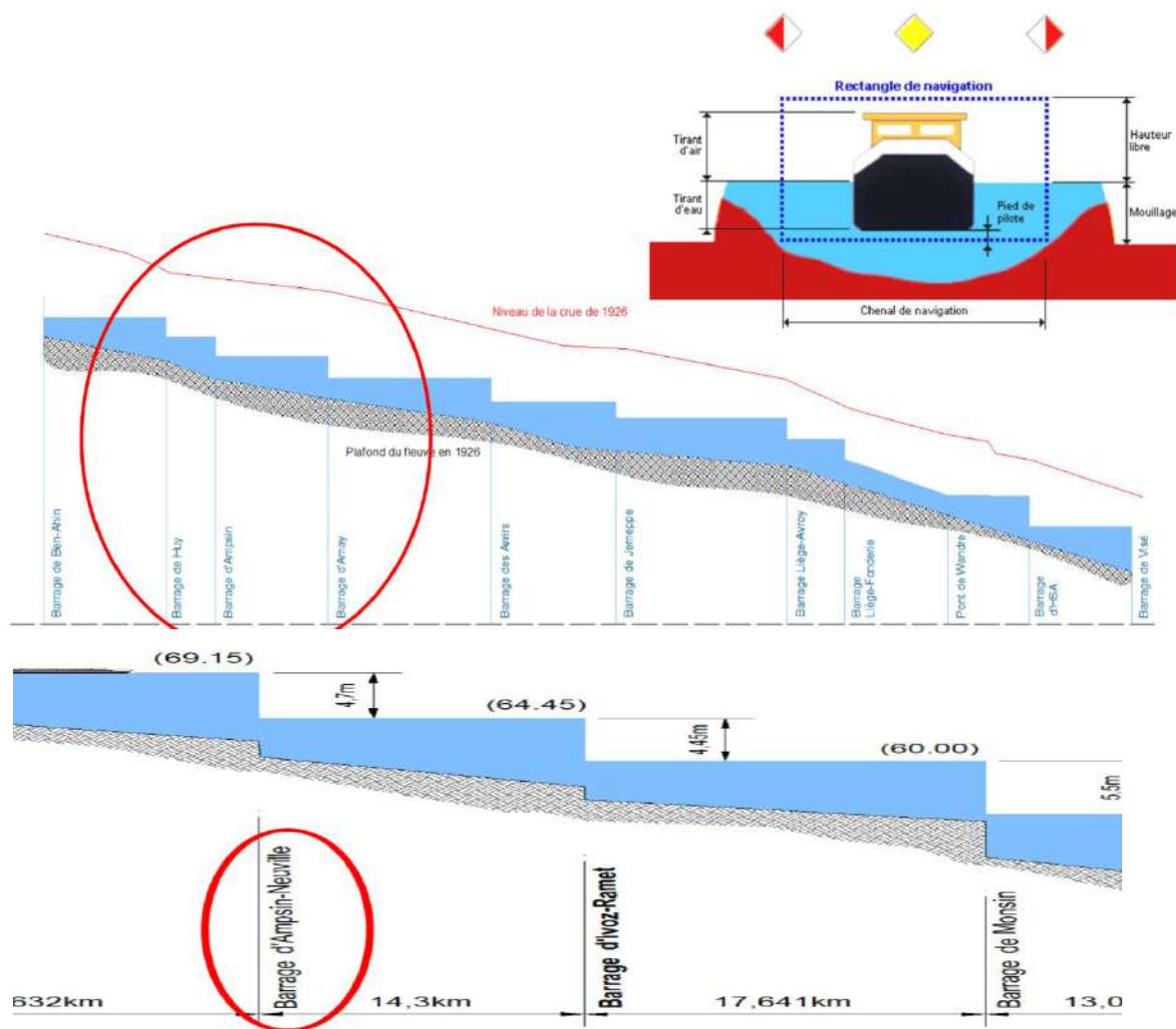
Classe CEMT	Type de bateau	Longueur (m)	Largeur (m)	Tirant d'eau (m)	Tirant d'air (m)	Tonnage (t)
I	Spits	38,50	5,05	1,80 - 2,20	3,70	250 - 400
II	Campinois	50,00 - 55,00	6,60	2,50	3,70 - 4,70	400 - 650
III	D.E.K.	67,00 - 80,00	8,20	2,50	4,70	650 - 1000
IV	R.H.K.	80,00 - 85,00	9,50	2,50	4,95 ou 6,70	1000 - 1500
Va	Grand-Rhénan	95,00 - 110,00	11,40	2,50 - 4,50	4,95 ou 6,70 ou 8,80	1500 - 3000
Vb	Convoi poussé	172,00 - 185,00	11,40	2,50 - 4,50	4,95 ou 6,70 ou 8,80	3200 - 6000
VIa	Convoi poussé	95,00 - 110,00	22,80	2,50 - 4,50	6,70 ou 8,80	3200 - 6000
VIb	Convoi poussé	185,00 - 195,00	22,80	2,50 - 4,50	6,70 ou 8,80	6400 - 12000



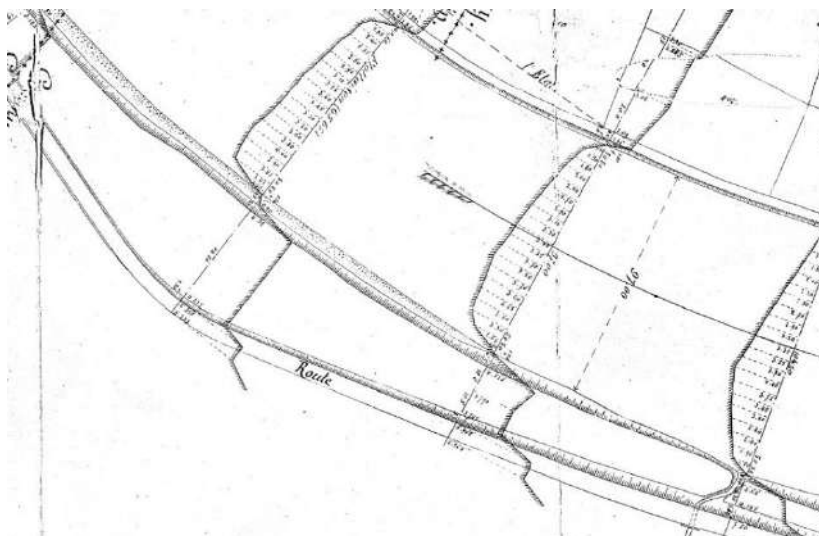
Le profil en long du lit de la Meuse à l'époque des écluses à aiguilles ne pouvait plus convenir lors de l'établissement des barrages modernes qui permettent la navigation de convoi poussés de 9.000 t (4 barges de 2.250 t). La profondeur, à l'aval de ces barrages, n'était plus suffisante car la profondeur requise par les bâtiments actuels est de 4,50 m et que, de plus, le niveau d'eau y était abaissé contrairement à l'amont où il était surélevé.

La comparaison entre la Meuse du temps des barrages à aiguilles et de la situation actuelle est très apparente en comparant les deux profils en long repris ci-après. Le lit naturel était continu tandis que maintenant il est en escalier. À l'amont, le problème a été de relever les berges et d'établir des protections pour ne pas immerger les terrains. Le rectangle de navigation y est schématisé.

Aménagement de biefs navigables sur la Meuse au moyen de barrages



Les profils en travers anciens sont représentés à l'aval de la limite communale entre Ombret et La Neuville. On remarque que le courant étant plus fort à l'extérieur de la courbe, il y creuse le lit.



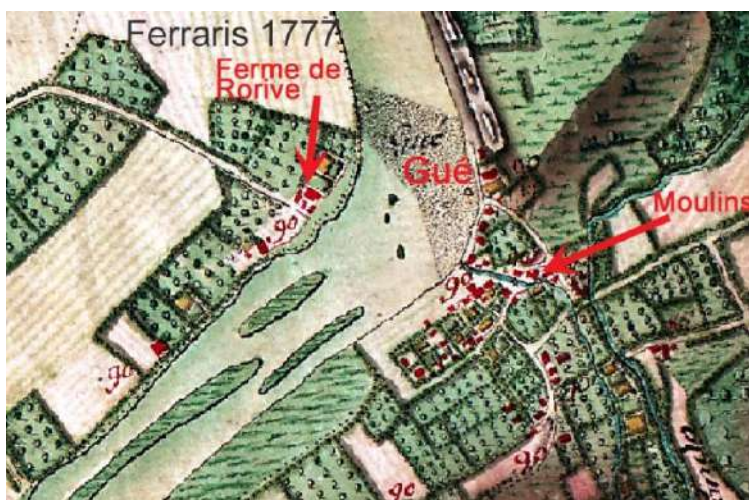
Franchissement de la Meuse

Gués

La traversée de la Meuse naturelle, en l'absence de ponts et de passages en radeaux ou en embarcations, se faisait par le gué principal proche du Centre représenté sur la carte de Ferraris. La traversée était hasardeuse en cas de hautes eaux.

Ce gué se trouvait dans l'élargissement de la courbe de la Meuse à l'aval du village. C'est sur cette barre de graviers que les Prussiens établirent leur pont provisoire sur pilotis en 1914

Un second gué était localisé à l'autre extrémité du village, au Ry-de-Mer. Il aboutissait au chemin qui matérialisait la limite entre Ampsin et Amay et qui est disparu lors de la construction de la caserne.

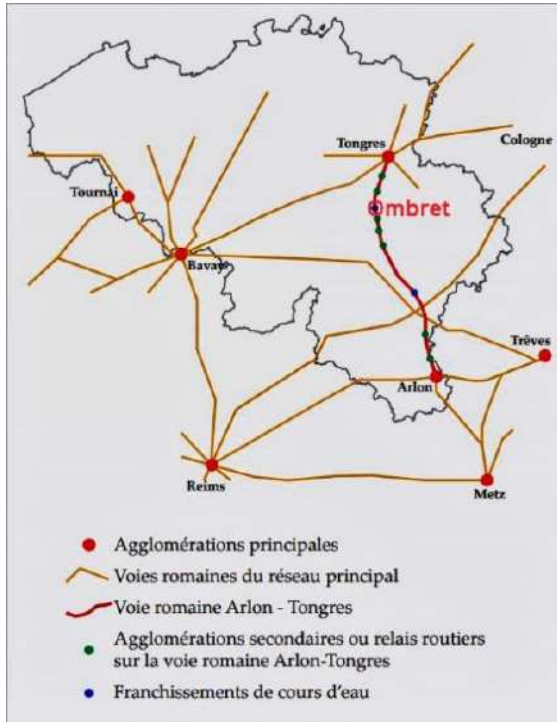


La peinture d'Emile Bayard laisse à penser qu'il y avait des passeurs de gué originaux. Je n'ai cependant trouvé aucun tarif correspond à ce service qui semble réservé aux hommes virils.

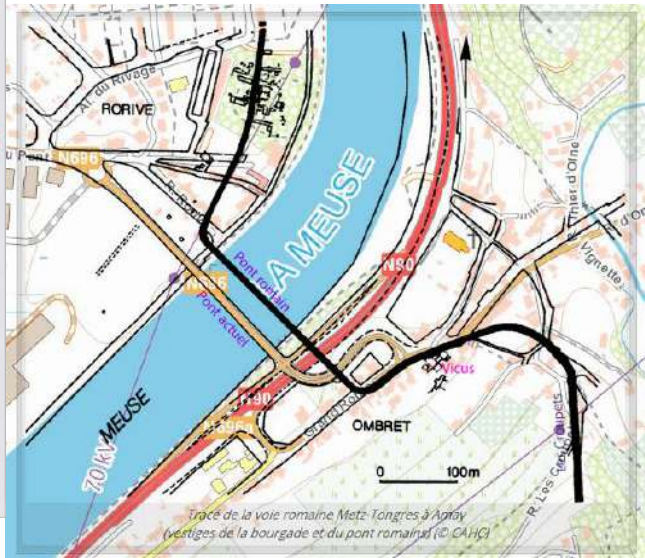


Ponts

Les Romains ont traversé le territoire par la **voie qui reliait Tongres à Arlon**⁵². Elle descendait de la Kérité jusqu'à l'endroit où fut établi le monastère de Flône converti en couvent par la suite, longeait la Meuse vers Huy et la traversait sur un pont établi, pendant la dernière décennie avant notre ère. Il était localisé en aval du pont actuel et un peu en amont du pont de 1870. La voie se poursuivait en gravissant la colline par un tracé proche de la rue des Croupets et se continuait à travers le bois en direction de la Pâche.

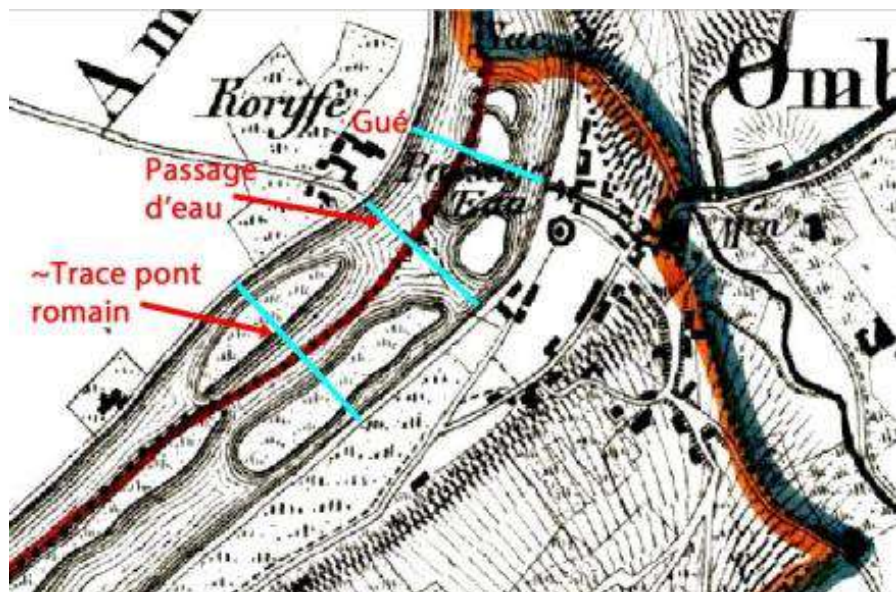


Tracé des voies romaines



Emplacement du pont romain

Carte de Vandermaelen (1850) avec, en surimpression, les traces du pont romain⁵⁵, du passage d'eau et du gué.



⁵² À Arlon, la voie se divisait en trois, vers l'Est par Trèves, vers le Sud et la Méditerranée par Metz et vers l'Ouest par Reims.

⁵³ Vicus : implantation du type « quartier urbain » ou « rangée de maisons ».

⁵⁴ Voir notamment les publications du Cercle Archéologique Hesbaye-Condruz.

⁵⁵ Il est possible que le pont romain ait été localisé à cet endroit pour profiter des deux îles afin d'établir plus aisément des piles.

Le pont romain⁵⁶ initial était complètement en bois, il a été remplacé, après environ un siècle, par un pont en bois reposant sur des piles en pierres fondées sur des pilots en bois⁵⁷. Ce pont est tombé en désuétude au moment de la décrépitude de la Rome antique aux IV^{ème} et V^{ème} siècles, c'est aussi à ce moment que le vicus a été abandonné.

Des pieux ont été récupérés dernièrement dans le lit de la Meuse par le Cercle Archéologique Hesbaye-Condroz. Les pilots étaient munis de pointes en fer (quasi de l'acier obtenu par carbonatation lors du forgeage). La datation (par la méthode du carbone 14) conduit à estimer que les pieux récupérés du pont remontent aux environs de l'an 211 de notre ère.

Un des membres du Cercle archéologique, Henri Lehance⁵⁸ a imaginé se trouver sur le site à l'époque romaine. Il a construit des maquettes pour visualiser le principe vraisemblable du procédé de construction et la forme plausible de la structure.



⁵⁶ Le pont romain et le franchissement de la Meuse à Amay par Jacques Witvrouw et Gianni Gava, Bulletin du Cercle archéologique Hesbaye-Condroz, 2008.

⁵⁷ Sur les îles, il est vraisemblable que les piles s'appuient sur des fondations directes.

⁵⁸ <https://ombret.wordpress.com>

Une excellente publication sur les ponts métalliques de Belgique a été rédigée très consciencieusement par l'ingénieur civil Marc Braham⁵⁹. Je me permets de recopier ici le chapitre sur le pont d'Ombret. Je lui sais gré de m'y avoir autorisé et de m'avoir fourni de nombreuses informations. Les pages suivantes reproduisent le texte de Marc Braham.

Le pont d'Ombret-Amay sur la Meuse, à Ombret

(Braham Marc, février 2020)

Localisation : Ombret (prov. de Liège),
50°32'39.22" N, 05°19'58.46" E.

Construction : 1869-1870.

État actuel : partiellement détruit en 1914 par le génie belge, reconstruit, détruit en 1940 par le génie belge.

Concessionnaire : Société anonyme du Pont d'Ombret ;
président : le baron de Stockhem.

Constructeur, fabricant :

Ateliers Auguste Ghilain, quai Saint-Léonard, à Liège.

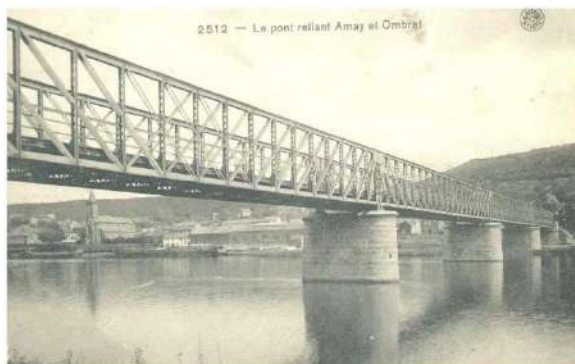
Utilité : franchissement « Hesbaye-Condroz » de la Meuse.

Type de pont : pont à 2 maîtresses-poutres en treillis à tablier inférieur ; travées isostatiques.

Description en long : longueur de l'ouvrage métallique 160 m (4 travées de 40 – ou 42 ? – m).

Description en large : Largeur utile du tablier 5,00 m approximativement.

Particularité : le pont fut un temps le plus long pont établi sur la Meuse en Belgique.



Le projet de construction d'un pont sur la Meuse à Ombret – ce devait être la première communication permanente entre le Condroz et la Hesbaye – était déjà dans l'air au début des années 1860, voire avant. Un courrier du 15 juillet 1868¹ nous en dit long à ce sujet ; il est émis par le comité provisoire du pont, qui, d'après ce courrier, avait été créé en 1861, et avait été chargé par les élus d'Ombret et Amay, le 30 juin 1861, d'étudier ce projet et de le mener à bonne fin. Ledit courrier, daté de 1868 donc, c'est-à-dire à la veille de la construction du pont, est signé du président du comité provisoire, le baron de Stockhem, et du secrétaire, A. Grégoire. Le courrier révèle encore que la Société du Pont d'Ombret – c'est vraisemblablement une émanation de ce comité provisoire –, « avait demandé dès le 30 octobre 1862 la concession de ce pont. »

En tout état de cause le projet va son train, avec des discussions avec le Gouvernement, les Travaux publics et la Province. Un projet est disponible dès 1865^{2,3}. Enfin, les entrepreneurs sont invités, en juillet 1869⁴, à présenter leur soumission pour le 15 du mois, et c'est le 28 septembre qu'un arrêté royal⁵ sanctionne la construction par voie de concession de péages dudit pont – précisant que le cahier des charges¹⁸ est daté du 30 avril –,

et en attribue la concession pour 90 ans à cette Société du Pont d'Ombret^{5,6} (la date de l'adjudication n'a pas été déterminée). C'est pourtant le 24 octobre seulement qu'un arrêté royal⁷ sanctionne la création de ladite Société du Pont d'Ombret, dont le président est d'ailleurs le baron de Stockhem.

60

Ce sont les Établissements de MM. A. Ghilain et Éd. Poncelet de Liège, au quai Saint-Léonard, qui se voient attribuer l'entreprise complète^{8,9}, superstructure métallique, travaux d'arts, maçonnerie et terrassement. Cette société, qui a réalisé des ouvrages parfaitement dignes de considération comme par exemple le Kursaal d'Ostende, le pont d'Amercoeur de Liège et bien d'autres ponts notamment sur l'Amblève^{10,11}, fut démantelée en 1917¹² par l'occupant, suite au refus de A. Ghilain (alors seul directeur) de travailler pour l'ennemi.



Fig. 1 : Entrée du pont de Ombret-Amay (début XX^e ?).
Extrait d'une Carte postale SBP

L'ouvrage n'existant plus, il faut bien, pour le décrire, se référer à un document de l'époque. Il s'agira ici de l'extrait du cahier des charges¹⁸, qui est repris, en partie, par le quotidien *La Meuse*¹² :

« Ce pont sera établi à proximité de ... Il présentera quatre travées de 40 mètres d'ouverture*, chacune au niveau des cordons des piles et des culées et aura en conséquence à ce niveau un débouché total de 160 mètres*. Il sera recouvert d'un tablier formé de longerons dont le dessous devra se trouver à 8 mètres au moins en contre-haut du niveau de l'étiage de la Meuse. Les longerons, ainsi que les entretoises [les traverses ?], tout en fer, seront formés par des poutres en treillis.

La voie charretière aura 2 mètres 50 de largeur. Chacun des deux trottoirs qui la borderont aura au moins 1 mètre 125 de largeur [figure 1].

La voie charretière sera formée d'un plancher de chêne recouvert d'un second plancher en sapin du pays.

Le pont sera raccordé, sur la rive droite de la Meuse, avec le chemin de grande communication de Huy à Ivoz, et avec les chemins et sentiers publics existant entre ce chemin de grande communication et la rivière.

Sur la rive gauche le pont sera raccordé par le chemin des Meuniers avec la station du chemin de fer à Amay et avec la route de Namur à Liège.

Les raccordements de la rive droite et ceux de la rive gauche auront au moins 7^m50 de largeur entre les crêtes, et leur inclinaison ne dépassera pas 0^m05 par mètre. Ils seront empierrés sur une largeur de 5 mètres et une épaisseur de 0^m35.

Sur la rive gauche il sera établi un chemin de halage de 4 mètres de largeur, qui s'élèvera de 3 mètres au-dessus de l'étiage de la Meuse, et s'étendra jusqu'à 25 mètres de part et d'autre de l'axe du pont, où il se raccordera avec la partie la plus élevée de la berge. Il sera empierré sur toute sa longueur et soutenu par un mur en moellons smillés sous le pont et sur une longueur de 20 mètres et au-delà par un pierré en moellons débrutés inclinés à 45°.

Le pont de Ombret sur la Meuse

Les ponts métalliques historiques belges (Marc Braham)

2

⁵⁹ Les-ponts-metalliques-historiques-belges.com

⁶⁰ Actuellement le chemin des Meuniers est un chemin en terre entre deux murs borgnes qui conduisait au passage d'eau. La rue d'accès au ponts métalliques se nomme actuellement rue Rorive. Smiller une pierre = façonner une pierre avec un smille, marteau à deux pointes. Pierré = perré, revêtement incliné d'une berge en pierres ou en béton.

Le pont ne pourra être livré à la circulation publique qu'après avoir subi, à la satisfaction de l'Administration, des épreuves consistant en premier lieu à faire passer et repasser sur le pont un charriot ordinaire pesant 18,000 kilog. et en second lieu à charger uniformément le tablier d'un poids immobile de 400 kil. par mètre carré de surface, trottoirs compris.

Les travaux devront être effectués dans un délai de deux ans. »

* Il semble bien qu'en définitive la longueur du pont ait été de 168 m, soit 4 travées de 42 m^{14,16}.

Ce délai de 2 ans ne sera pas atteint, loin s'en faut : un peu plus d'une année suffira. Et pourtant divers aléas ont compliqué la vie du chantier. On peut citer la longueur exceptionnelle de l'hiver 1869-70^{13,14}, mais aussi, curieusement, la découverte « d'énormes pilotis en chêne, restes d'un pont construit par Jules César pendant la guerre des Gaules. ... Ces pilotis sont dans un état parfait de conservation. On a trouvé aussi des monnaies aux effigies des empereurs romains Trajan, Vespasien, ... »^{14,15} Signalons pour être complet que Jean Straus¹⁶ met en doute l'origine romaine des restes de ce pont sorti de la Meuse à Ombret.

C'est au mois de décembre 1870 que le pont est réceptionné¹⁷ et ouvert (6 décembre ?) à la circulation, après avoir été soumis bien entendu aux charges d'épreuve indiquées plus haut. Laissons quand même le journal *La Meuse* préciser¹⁷ que la charge d'épreuve de 400 kg/m² correspondait à une charge totale par travée de 76.600 kg alors que le poids propre de cette travée était de 69.600 kg.

Il n'a pas été possible de retrouver des plans de détail de la structure métallique du pont. Un examen des cartes postales disponibles permet quand même de penser que les maîtresses-poutres en treillis étaient d'une constitution semblable à celles du pont de Chinnet à Huy (fiche P018), du même constructeur, A. Ghilain cité plus haut. Les membrures supérieure et inférieure de ces poutres semblent être des sections en U reconstituées par assemblage de plats et de cornières rivetées. La figure 2, bien qu'elle soit au départ relative au pont de chinnet à Huy (fiche), donne une idée de la constitution des membrures des maîtresses-poutres et des montants de celles-ci.

Note : les renseignements fournis ci-après sont essentiellement issus du site internet quenouvelle.be/Amay¹⁹, en plus de témoignages locaux.

A l'aube de la première guerre mondiale, le 4 août 1914, le Génie belge fait sauter le pont d'Ombret. Les trois travées de la rive gauche (côté Amay) sont envoyées par le fond. L'envahisseur a tôt fait de construire un pont provisoire en bois (figure 3) un peu en aval – pont

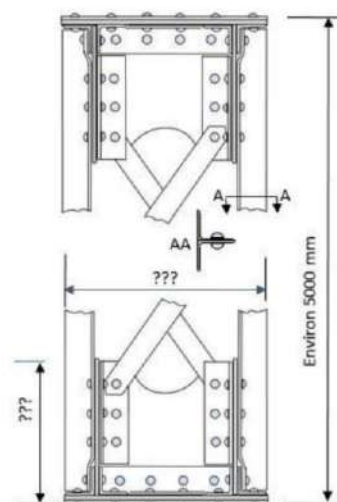


Fig. 2 : Constitution probable des membrures des maîtresses-poutres.

Le pont de Ombret sur la Meuse

Les ponts métalliques historiques belges (Marc Braham)

3



qui sera cependant emporté par une crue de la Meuse les 8 et 9 janvier 1915. Ce même envahisseur s'active également à reconstruire immédiatement un pont digne de ce nom (figures 3 et 4). Il « récupère » pour cela la travée de la rive droite du pont détruit et la pile correspondante, qui sont toujours intactes : « L'occupant allemand s'est contenté de réparer les deux piles endommagées avec du béton et de reconstruire le tablier métallique avec l'aide des ouvriers du chantier naval Jabon [situés en rive droite en aval du pont] réquisitionné à cet effet.¹⁹ »

← Fig. 3 : Le pont provisoire allemand en 1914. On distingue en fond les ruines du pont métallique et sa travée gauche (rive droite) intacte (flèche rouge). Les ateliers Jabon sont à gauche de la photo ; on distingue (flèche verte) un élément du nouveau pont embarqué sur deux péniches. (Photo collection F. Bonnechère)

Fig. 4 : Élément de la reconstruction du pont en 1914. → Ouvriers et péniches des ateliers Jabon. On distingue en fond la passerelle allemande en bois. (photo du site quenouvelle.be/Amay¹⁹)

Ce pont « allemand » restera en service jusqu'à la seconde guerre mondiale (figure 5). Il sera cependant à nouveau détruit par le Génie belge dans la nuit du 11 au 12 mai 1940²⁰(figure 6). Il ne semble pas avoir été reconstruit pendant la seconde guerre mondiale, mais en 1944 les Américains vont en réaliser un du système préfabriqué Bailey (figure 7), plus que probablement sur un ensemble de supports flottants.



Le pont de Ombret sur la Meuse

Les ponts métalliques historiques belges (Marc Braham)

4



← Fig. 5 : Promenade en barque sur la Meuse, sous le pont, en 1930.
(Photo collection F. Bonnechère)



↑ Fig. 6 : Les ruines du pont en août 1940.
(photo collection F. Bonnechère)

← Fig. 7 : Le pont Bailey américain, construit en 1944.
(photo collection F. Bonnechère)

Il faudra attendre 1948 pour voir construire un nouveau pont encore, à arches en béton armé celui-ci, à 50 m en amont des ponts métalliques précédents¹⁹. Il sera inauguré le 27 janvier 1951 et il est toujours en service.

Le pont de Ombret sur la Meuse

Les ponts métalliques historiques belges (Marc Braham)

5

Références

1. Courrier adressé par le *Comité provisoire* pour la construction du pont d'Ombret, à M. Destexhe-Henrion de Ampsin, daté du 15 juillet 1868.
2. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 10 juillet 1865.
3. *Le Journal de Bruxelles*. Quotidien, Édition du 12 juillet 1866.
4. *La Meuse*. Quotidien, Éditions des 3 et 8 juillet 1869.
5. *Pasinomie* 1869. Arrêté royal 288 du 28 septembre 1869 (*Moniteur* du 2 octobre 1869).
6. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 2 octobre 1869.
7. *Pasinomie* 1869. Arrêté royal 804 du 24 octobre 1869 (*Moniteur* du 29 octobre 1869).
8. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 11 avril 1870.
9. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 6 décembre 1870.
10. <http://www.patrimoineindustriel.be/fr/publications/actualite/1-entreprise-auguste-ghilain>
11. Ghilain Évelyne. Diverses conversations avec Évelyne Ghilain, petite fille du constructeur Auguste Ghilain.
12. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 5 août 1869.
13. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 14 décembre 1869.
14. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 11 avril 1870.
15. *Le Journal de Bruxelles*. Quotidien, Édition du 13 avril 1870.
16. Straus Jean (Université de Liège) ; Huy, de César à Clovis. Collection de l'Institut des Sciences et Techniques de l'Antiquité, pp. 431-446. 1989.
17. *La Meuse*. Quotidien, Édition du 6 décembre 1870.
18. Archives de l'État à Liège. Archives du Waterstraat et de l'Administration des Travaux Publics. Direction de Liège (1815-1955). Dossier N° 5526 : Cahier des charges concernant la construction d'un pont sur la Meuse entre Ombret et Amay. 1869.
19. <http://www.quenouvelle.be/amay/seniors/spip/spip.php?article127>

Je me permets de donner quelques informations complémentaires inspirées par la documentation générale que j'ai rassemblée sur Ombret-Rausa.

En février 1860, la Commission d'agriculture de la Province, dans le but de favoriser le progrès de l'agriculture propose la construction d'une route reliant la Hesbaye et le Condroz, avec un pont sur la Meuse, ou au moins, par forme d'essai, d'un bac passe-cheval à établir à Ombret, vis-à-vis, de la station de chemin de fer d'Amay. La gare a été mise en service en 1850 par la Compagnie de Chemin de Fer de Namur à Liège.

En 1861, le Conseil propose qu'il soit émis le vœux de bien accueillir la demande en concession de la construction d'un pont sur la Meuse

En 1863, les conseillers communaux d'Amay et d'Ombret font une demande d'un subside de 50.000 fr pour la construction d'un pont sur la Meuse à Ombret. La motivation de cette demande est que cet ouvrage aura pour effet d'établir une communication importante entre la Hesbaye et le Condroz. Ce pont permettrait un accès aisé des Ombretois à la gare d'Amay.

D'autre part, les sieurs Franck et Marcellis sollicitent la concession du pont.

Le 30 juin 1863, le ministre Vandenpeereboom, Ministre de l'Intérieur, écrit à son collègue de Travaux publics : « L'enquête commodo et incommodo a démontré l'utilité de ce travail. Dans votre session de 1862, vous avez décidé que la province prendrait part à cette entreprise, par une souscription d'actions jusqu'à 20.000 fr ; le Gouvernement a été prié d'intervenir pour une somme égale ».

De son côté, l'Association formée pour la construction du pont, a demandé à l'État d'intervenir pour 30.000 fr.

Le Ministre des Travaux Publics a décidé que les 2/3 du subside serait accordé par son département à condition que le Ministre de l'Intérieur fournisse le 1/3 soit 10.000 fr. Ce dernier a refusé car son ministère n'est pas autorisé à intervenir pour les voiries vicinales. Le Gouvernement, en effet, n'établit, ni ne concède pas un pont, pas une route.

Le Conseil provincial a admis le caractère d'utilité générale, et a favorisé exceptionnellement, cette importante entreprise. Suite à cette décision, le Ministre de l'Intérieur demande à son collègue des Travaux Publics d'intervenir pour la totalité du subside⁶¹.

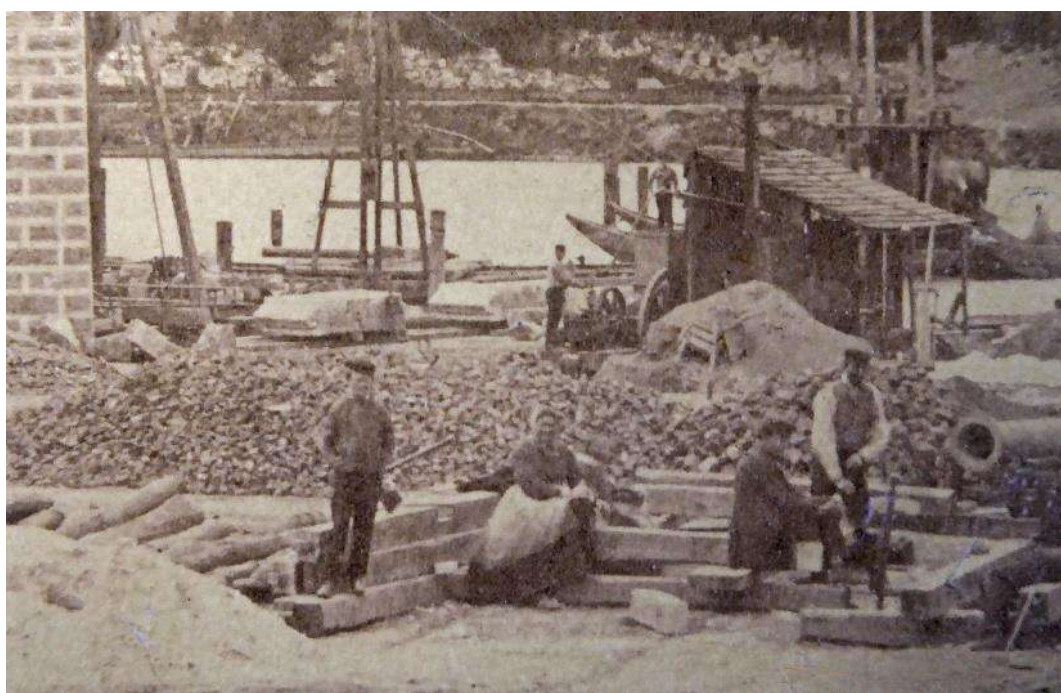
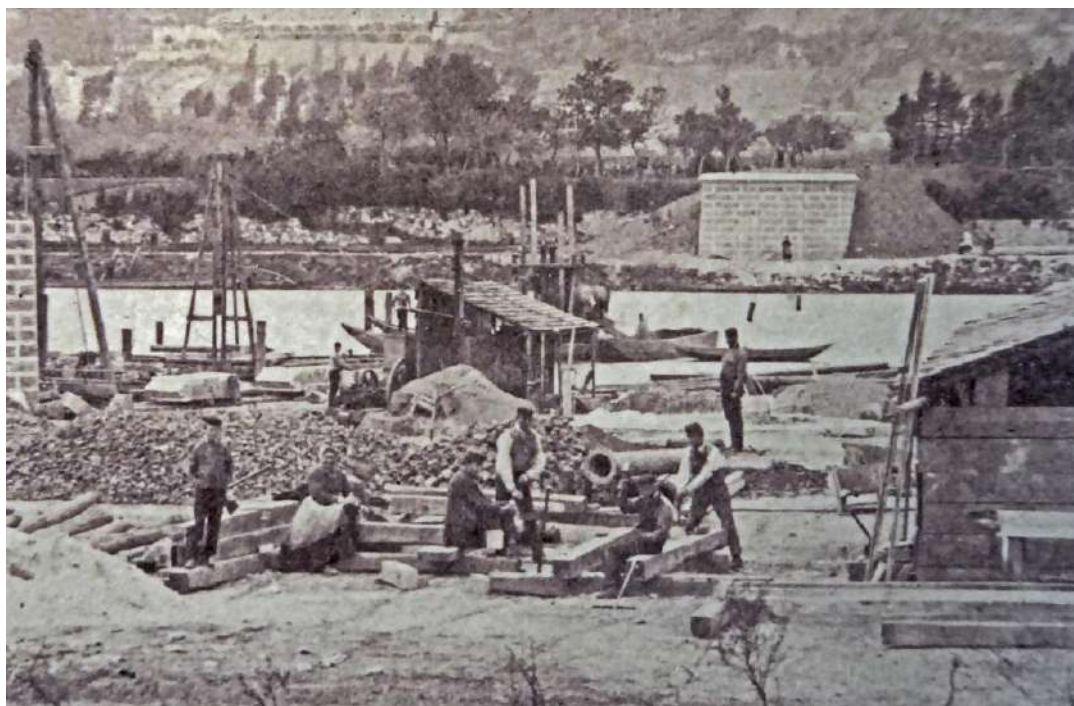
En 1865, le Conseil émet le vœu près le Gouvernement pour que le Ministère des Travaux Publics veuille bien prendre les mesures nécessaires afin d'arriver à une prompte mise en adjudication du pont sur la Meuse, à Ombret.

Il a donc fallu attendre 1870, soit quelque 15 siècles après la disparition du second pont romain, pour qu'un ouvrage soit construit à nouveau.

Les figures⁶² ci-après montre notamment l'état du chantier au 13 mai 1870. Au début, le pont était à péage, le pontonnier qui récoltait les droits de passage était abrité dans l'aubette. Le péage a été assez rapidement abrogé. La gestion du pont a été reprise par le Ministère des Travaux publics. Les photographies de ce pont dans son environnement sont reprises ci-après

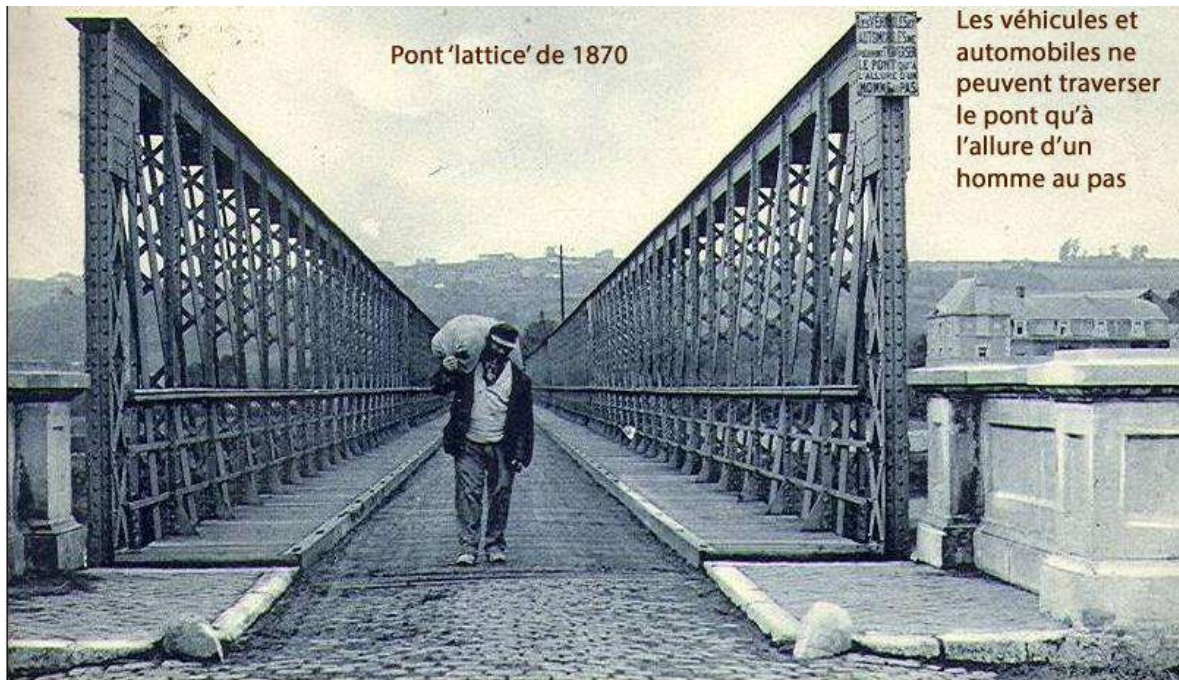
⁶¹ À l'époque il n'y avait qu'un seul gouvernement, il est inévitable que les discussions actuelles, entre cinq gouvernements, soient encore bien plus longues à traiter.

⁶² Photos du chantier établi sur l'Île du Centre, elles sont orientées vers Amay



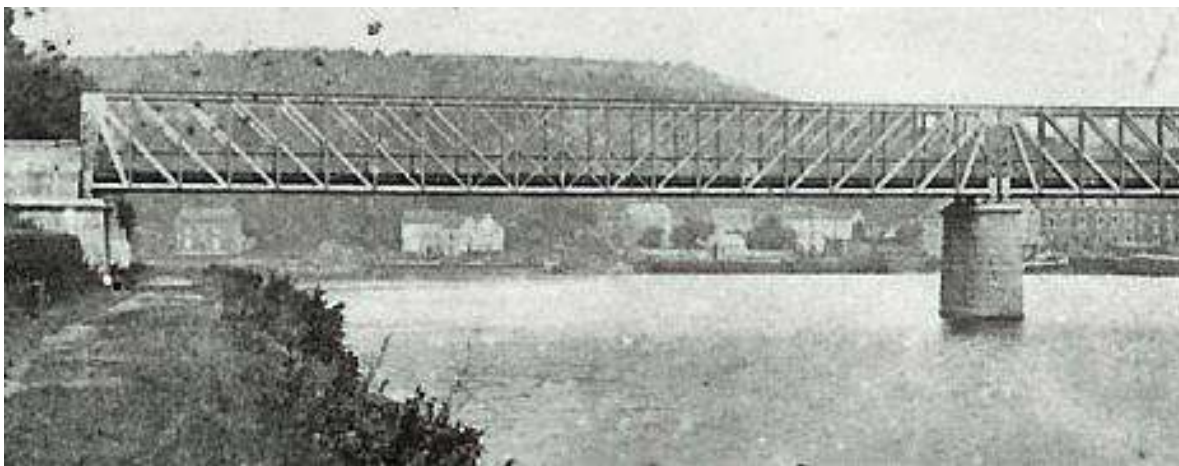
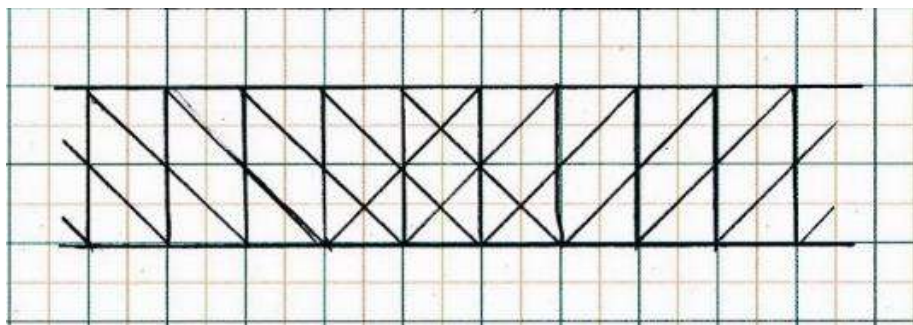


Les règles à respecter lors du passage étaient affichées sur une pancarte



Le pont de 1870 était constitué de poutres du type 'lattice' (deux membrures, des montants reliant les membrures et des diagonales souples qui raidissaient l'ensemble en s'opposant à la flexion donc à la déformation en parallélogrammes des rectangles formés par les membrures et les montants. Pour être efficaces, les diagonales souples doivent être tendues elles sont donc inclinées dans des sens opposés à partir de chaque appui.

La fin des travaux est prévue pour le 1^{er} octobre 1875



Le 4 août 1914, les troupes du génie de l'armée belge font sauter les trois travées reliant l'île du Centre à la rive amaytoise. Les deux piles en rivière sont fortement endommagées. La travée en rive droite, entre l'île du Centre et Ombret, ainsi que la culée et la pile sur l'île restent en place.



Fin 1914, des militaires prussiens fêtent Noël, avec des enfants du village, à l'avant de la travée qui n'a pas été détruite.



Insigne prussien :
« Avec Dieu pour Roi
et Patrie ».

Le pont n'étant pas
opérationnel, les
Prussiens
construisent
rapidement un pont
provisoire en bois à
l'endroit du gué.



Les Allemands profitent du chantier naval tout proche pour reconstruire les trois travées détruites. Les ouvriers du chantier et les troupes du génie de l'armée prussienne collaborent étroitement pour d'abord dégager la structure endommagée et l'amener au chantier pour la démonter. Les tronçons sont transportés entre ou sur deux barges Jabon de type Pleitz.



Tranfert d'un élément du pont 'lattice' entre deux barges Pleitz vers le chantier Jabon

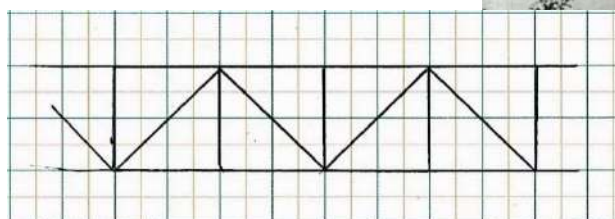
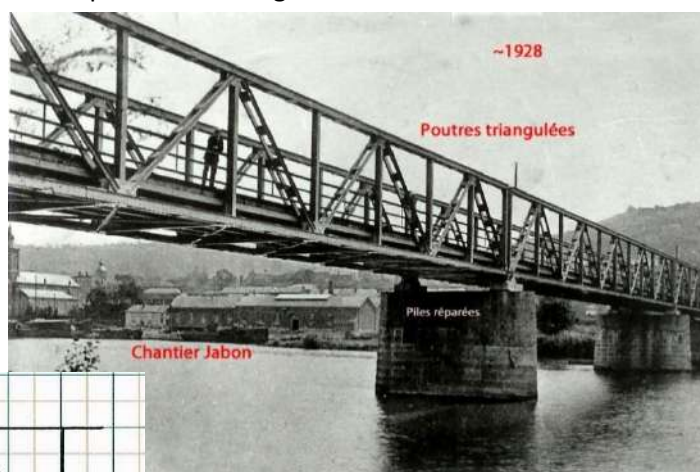


Déchargement d'un tronçon 'lattice' au chantier Jabon

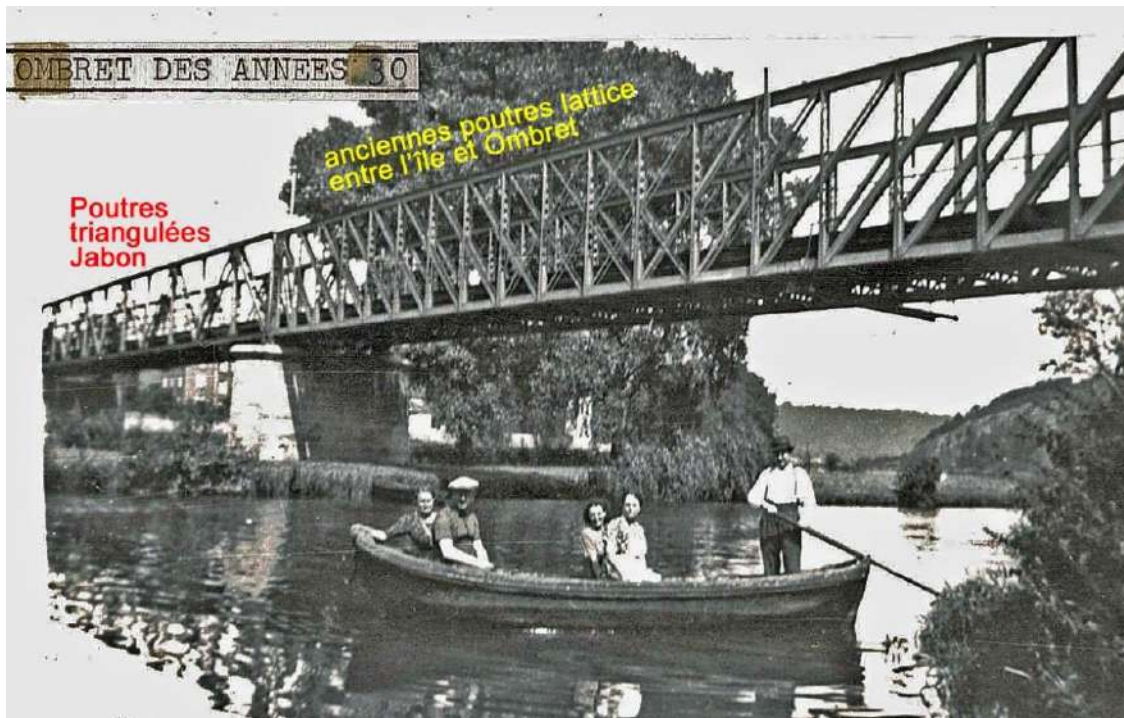
Pont provisoire

Barges Jabon type Pleitz

Le chantier Jabon construit trois nouvelles travées en choisissant une structure triangulée plus performante que celle en poutres 'lattice'. Les piles endommagées sont consolidées avec du béton

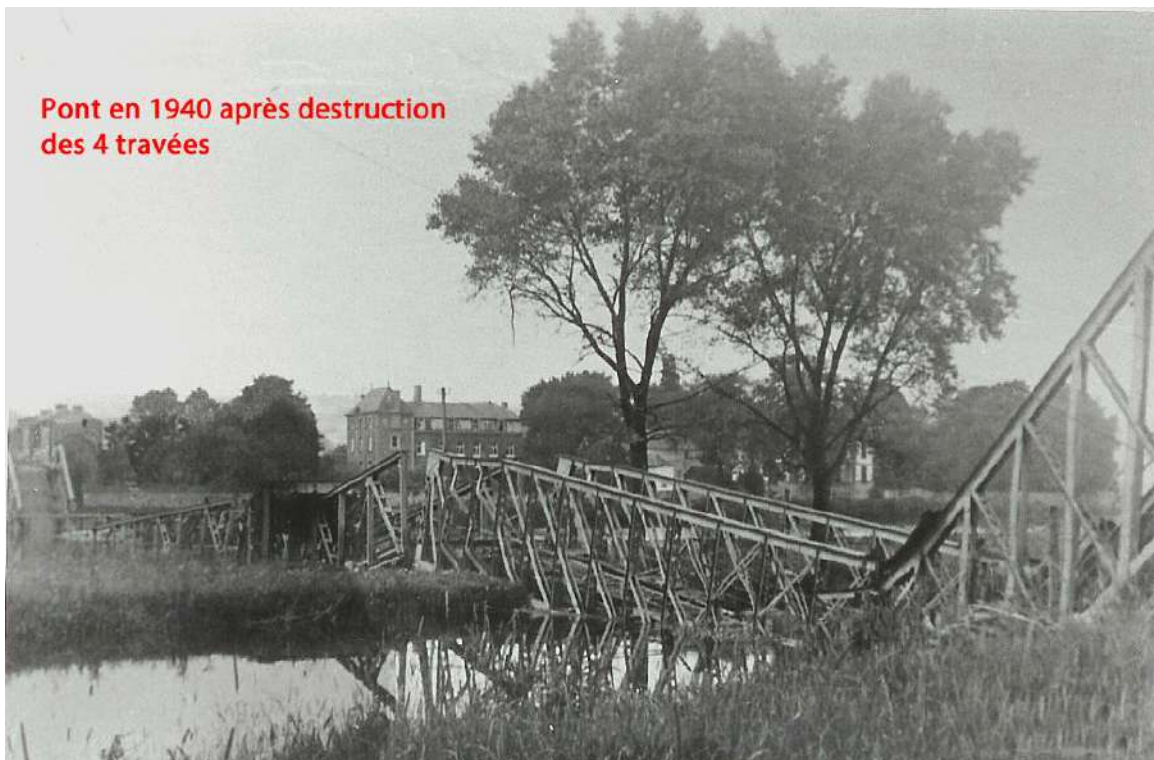


Le résultat a été un pont mixte, une ancienne poutre 'lattice' et trois nouvelles travées triangulées Jabon plus performantes.



Ce pont a été complètement détruit par le Génie de l'armée belge pendant la nuit du 11 au 12 mai 1940. Il n'a pas été rétabli comme ce fut le cas en 1914.

Le passage d'eau a dû être réactivé en 1940 jusqu'au début des années 1950 avec une interruption pendant la présence d'un pont flottant 'américain' en 1944.

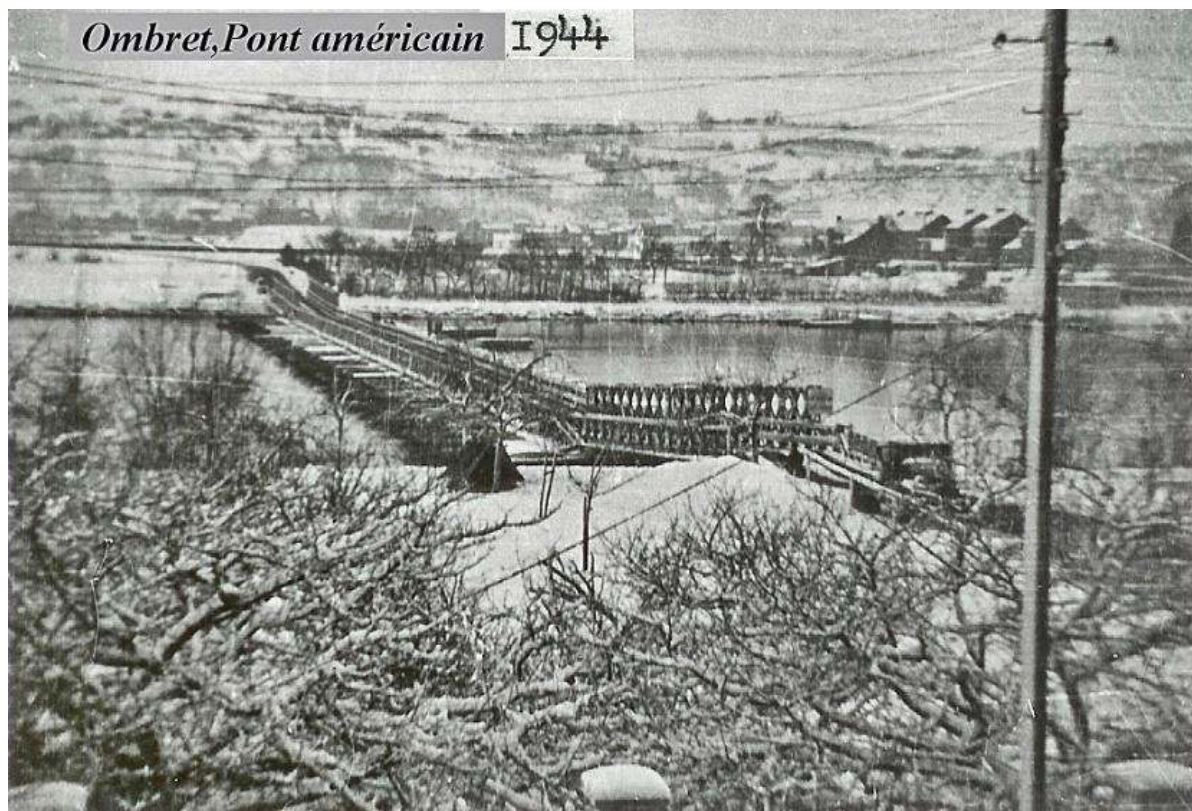




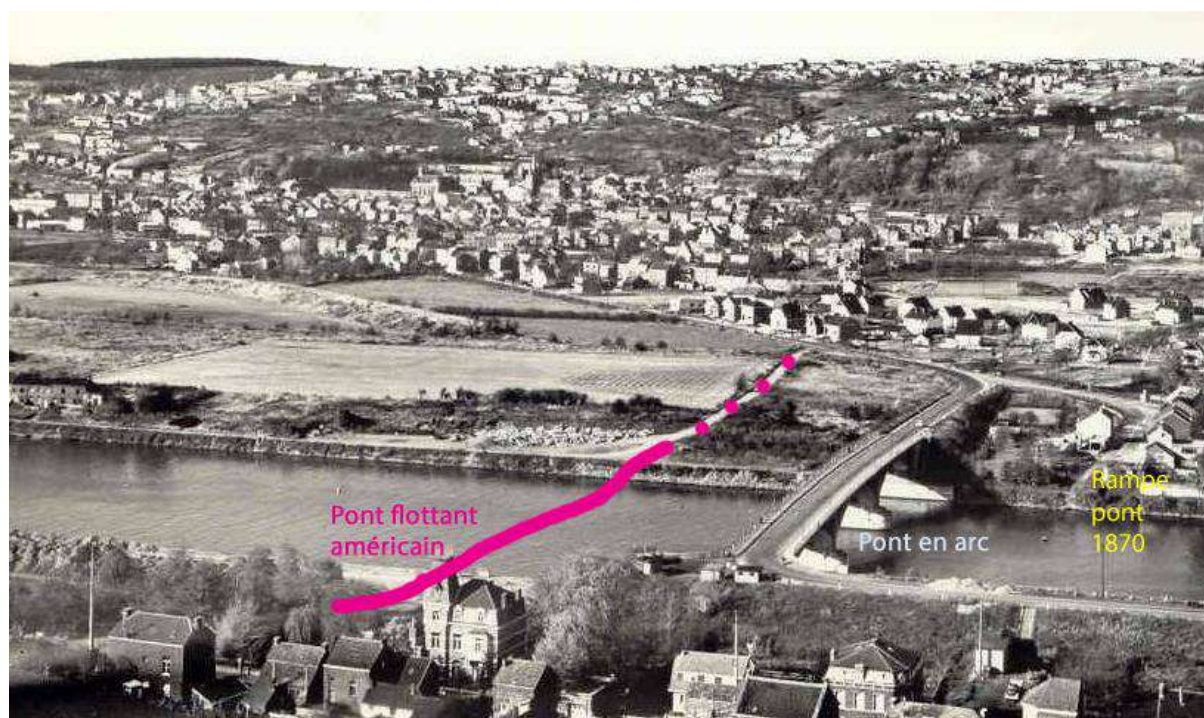
Le pont a été complètement enlevé comme le montre la vue depuis la rive gauche. Les deux culées n'ont pas subi de destructions majeures.

Au pied de la culée de la rive gauche, quelques éléments de la superstructure de l'ouvrage

Un pont flottant a été établi en 1944 par l'armée américaine. Ce pont était composé par l'assemblage de portes flottantes Treadway qui peuvent être utilisées comme radeaux. Un pont Treadway traditionnel est assez flexible, les convois qu'il peut supporter ne sont pas très importants.



Le pont militaire commençait dans la propriété Hacha-Jabon, tout contre l'école communale d'Ombret, et aboutissait rue du Pont à Amay par un accès établi pour la circonstance et dont les tronçons ont été réaménagés lors de l'établissement de l'usine Buyghe puis de la réserve provinciale de sel de déneigement de la province et du silo à grain. Le tracé est schématisé ci-après. Les berges n'étaient pas encore bétonnées.



La structure Treadway de base, avait été renforcée par des poutres EWBB (Extra Wide Bailey Bridges).



Une porte Treadway chargée d'un tank Sherman.



Pour remplacer le célèbre pont de chemin de fer sur le Rhin à Remagen qui s'est écroulé le 17 mars 1945, un pont militaire a été jeté à travers le fleuve par l'armée américaine, il était du type Treadway classique.



Détail d'un pont Treadway

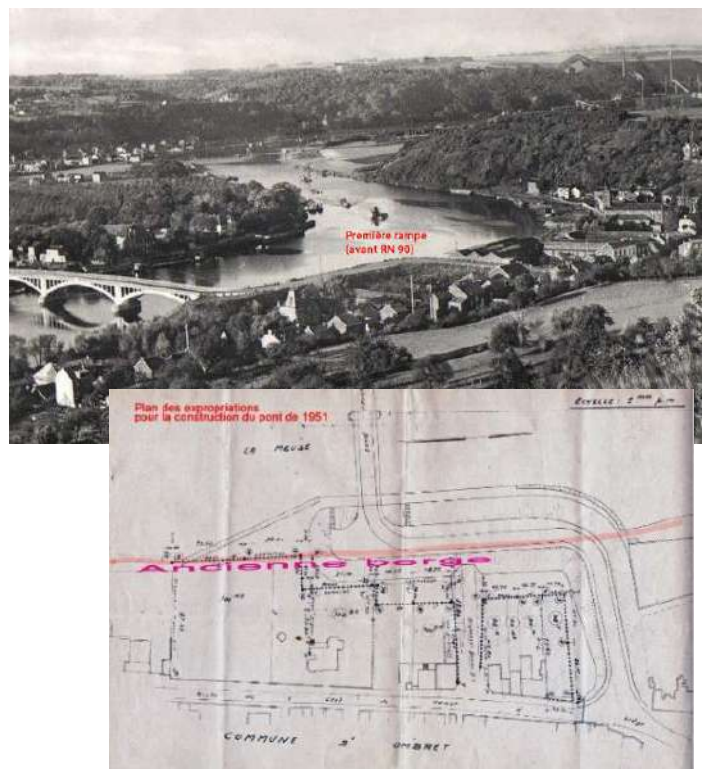
Pour permettre le passage de lourdes charges entre Ombret et Amay, le platelage Treadway a donc été remplacé, par une structure nettement plus rigide, celle d'un pont EWBB double-double donc deux poutres côte à côte et aussi superposées. C'est exactement la configuration du pont en bordure de Meuse sur l'entrée de la darse militaire d'Ampsin. Un pont EWBB même en configuration triple-triple n'était pas capable de franchir la Meuse sans support. Au lieu d'une pile rigide, c'est un support sur flotteurs qui a été choisi. C'était, sans doute, un support continu plus rapide à exécuter avec le matériel mécanisé (camion-grue Broadway).



Si vous le permettez, une petite anecdote personnelle. Lors de mon service militaire, le 'Génie belge' devait faire traverser le lac du camp de Vogelsang par un char Centurion anglais. Ce char était nettement plus lourd qu'un Patton belge et qu'un petit Sherman représenté sur une photo précédente. Aucun officier de carrière n'avait accompli une telle tâche, aussi tous se sont débinés et le commandant du 4Gn m'a envoyé au casse-pipe. La porte flottante utilisée en ce moment était du type Treadway donc avec des flotteurs identiques à ceux du pont d'Ombret. L'embarquement a été assez impressionnant, les chenilles du char sous eau et le conducteur a même voulu reculer au plus vite. On peut comprendre qu'un char à l'eau aurait pu causer la perte du flegme de la hiérarchie. La confiance des 'British Officers' ne semblait pas grande pour ce 'young resident from across the Channel, this 'frog eater'. Mais plus de peur que de mal le Centurion a débarqué sur la rive opposée, les chenilles bien propres!

Fermons la parenthèse.

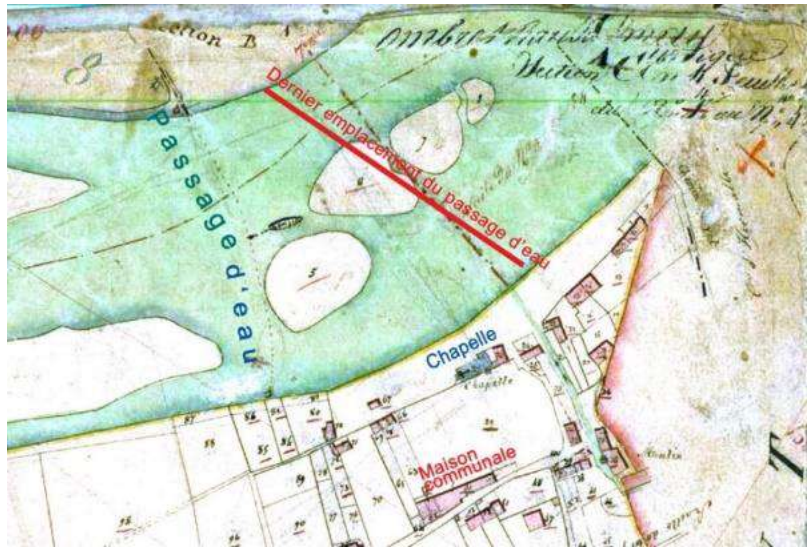
Le pont actuel, trois travées, arc en béton armé, est décrit dans la publication de Marc Braham. Je me limiterai aux deux accès successifs côté Ombret. La première rampe longeait la Meuse et aboutissait au pied de la Côte d'Ombret. Le pont a été construit dès 1948 et inauguré le 27 janvier 1951. Lors de la construction, il a fallu adapter la rive d'Ombret pour construire la culée. Plus tard, l'établissement de la route rapide R90 a imposé de riper le tronçon de la rampe qui longeait la Meuse et donc d'exproprier des jardins comme indiqué au plan.



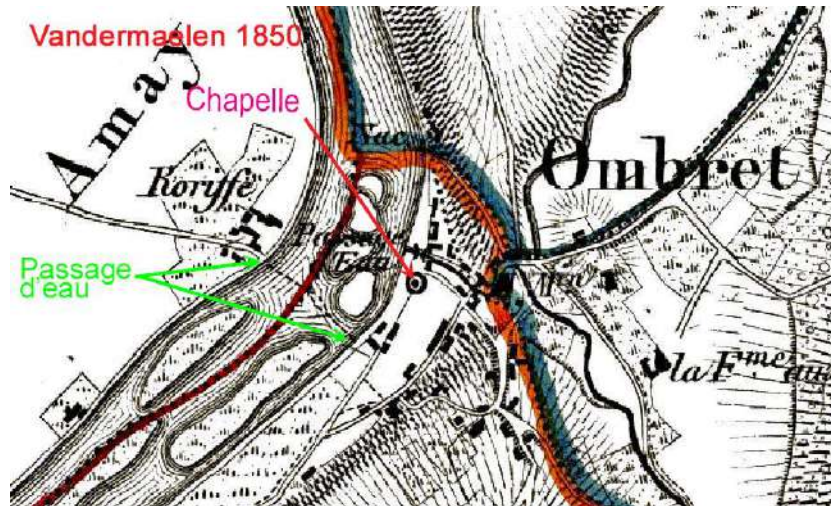
Passages d'eau

En 1820, il y avait 21 passages d'eau officiels en province de Liège dont celui d'Ombret

Le plan cadastral primitif (~1830) représente par un pointillé et une nacelle l'implantation du passage d'eau au moment de la création de la Belgique. Il était situé à l'endroit le plus court d'une rive à l'autre en évitant les îles. Le trait rouge situe le dernier passage d'eau en 1950, à ce moment les îles n'existaient plus.



Sur les cartes de Vandermaelen (1850) et de POPP (1860) le tracé du passage d'eau est toujours au même endroit.

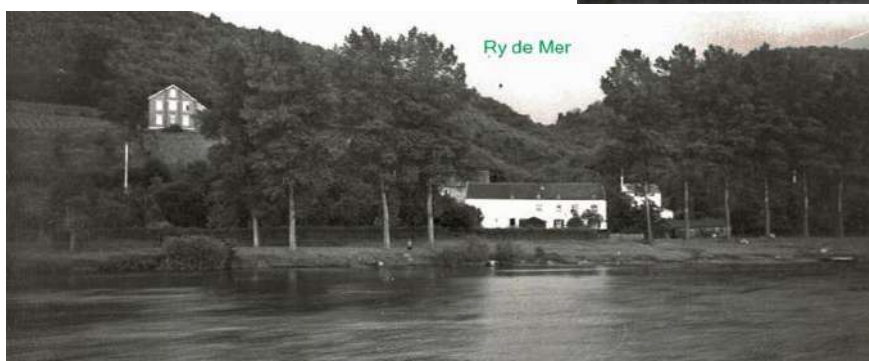
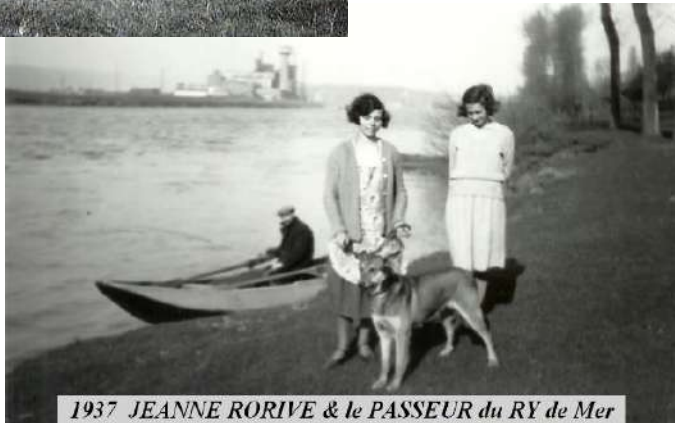


Sur la carte de Ferraris (1777), aucun passage d'eau n'est représenté.



Sans pont, le passage de la Meuse moderne se faisait en barquettes. Si on n'en possédait pas une, on demandait à une connaissance soit de prêter sa chaloupe, soit de le traverser. Quasi tous les habitants de la rive possédaient une baleinière car les rives étaient sauvages, en pente douce⁶⁴ et agréables à la détente. Beaucoup de citoyens pêchaient de la rive ou de leur embarcation.

Ou, on se rendait aux passages d'eau organisés, l'un communal au Centre et l'autre privé, au Ry-de-Mer dont l'objectif était d'amener des clients amaytois pour passer un moment agréable à l'auberge-crèmerie. Le troisième, plus ancien, était en amont du Ry-de-Mern, il est rarement cité.



⁶⁴ Il n'y avait pas de murs de quai, il était aisé d'embarquer et de débarquer sur les rives en pente douce.

Le passage d'eau communal était localisé dans le centre du village (cf. cartes précédentes). Quand les îles ont été enlevées, ce passage a été déplacé en aval du chantier naval près du débarcadère du



moulin, en face de la forge Maréchal. En rive gauche l'appontement était localisé sur la rampe représentée sur la photo, rampe qui aboutissait près de la rue des Meuniers. Les passages d'eau d'Ampsin et d'Ombret étaient semblables. À Ampsin, il reliait Loyable au lieu-dit Ponton à la Neuville-sous-Huy. Il y avait une petite barge pour les piétons et les cyclistes et puis, plus tard, une autre barque plus grande pour les charrettes. La petite barque était plus facilement à manœuvrer et plus rapide

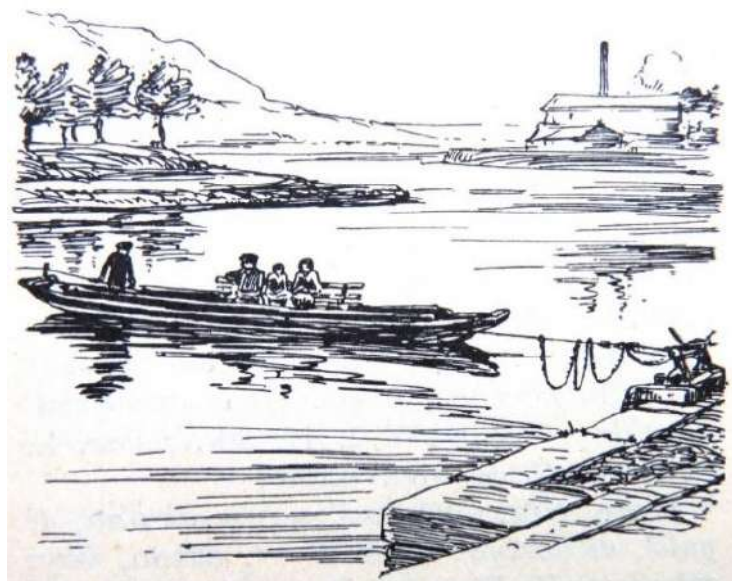


Sur la Meuse belge, il n'existe plus que le passage de Waulsort.

Il y a encore quelques services pas bien loin, notamment en Meuse frontalière entre les deux Limbourg (hollandais et belge) et aussi sur le Rhin. Les barges actuelles sont motorisées et souvent de grande capacité.

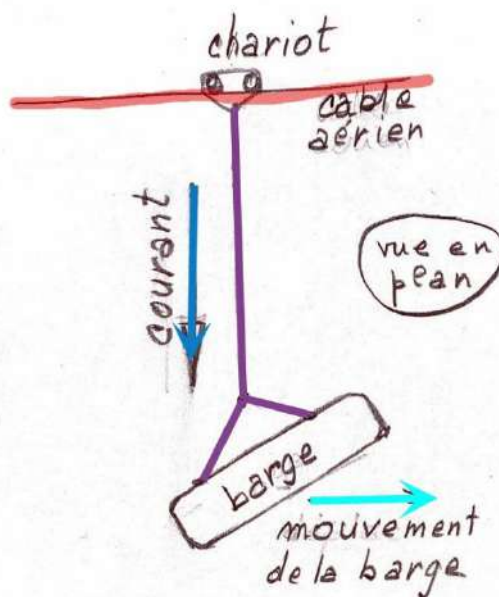


Le mode d'entraînement des barges d'Ombret était choisi en fonction de l'état du fleuve. Par courant faible à modéré, le passeur tirait sur un câble immergé, relié aux rives à l'endroit des rampes d'embarquement. Le câble passait sur deux poulies fixées à la barque pour assurer son guidage d'une rive à l'autre. Le passeur tirait sur le câble avec un 'sabot', bloc en bois entaillé d'une rainure dans laquelle glissait le câble dans le mouvement de retour et se coinçait quand le passeur inclinait le sabot en tirant sur le câble.



Par courants rapides, la barque était reliée à un bogie (chariot) qui se déplaçait librement sur un câble aérien fixé en tête de deux pylônes haubanés. Le bogie était relié à la barque par un câble qui se terminait par deux élingues de longueurs différentes attachées à la barque qui forçaient l'embarcation à garder une obliquité par rapport au courant. De ce fait l'écoulement sur le flanc provoquait le mouvement de traversée. La translation se faisait sans effort. Les esprits jeunes adorait la sensation de vitesse accrue par le sifflement et les battements de la barque sur l'eau. Lors de crues importantes la traversée devenait dangereuse et était interdite.

Une petite anecdote doit être citée. Quelques années après la guerre, des baptêmes de l'air étaient organisés dans la campagne d'Amay avec des avions biplans qui étaient très stables et réalisaient aisément des loopings. Alors qu'un pilote, seul à bord, faisait le show pour démontrer la



sécurité des appareils, il n'a pas vu le câble aérien, il l'a accroché et est tombé dans la Meuse. Le poids du moteur a fait piquer le nez de l'avion jusqu'au fond, on a alors vu le pilote se hisser sur l'empennage arrière en attendant d'être secouru par le propriétaire d'une chaloupe. La pub n'a, bien évidemment pas, été couronnée d'un grand succès ?

Rappelons que le passage d'eau a été une cause importante du divorce entre Ombret et Amay en 1842⁶⁵. À Ombret il n'y avait ni cimetière, ni d'église, seulement une modeste chapelle rattachée à la succursale de Rausa. Il fallait donc placer les bières dans la barque du passage d'eau pour avoir une belle messe mortuaire à Amay et, ensuite, y enterrer les défunts dans un cimetière éloigné de leur famille. Lors des crues, les pauvres disparus étaient indécemment cahotés et il fallait prier pour que la barque ne se détache pas du câble. Quand la Meuse était fermée par les glaces, quasi annuellement, il était quasi impossible de traverser dignement le fleuve. Dans les deux cas, le risque de noyer le cher feu Ombretois stressait la famille et les amis. Les Ombretois ont trouvé que la solution notamment à ce grave problème serait, notamment, de s'autogérer. Ce qui fut admis par les autorités nationales. Ampsin a d'ailleurs engagé la même procédure d'autodétermination et a aussi obtenu le création d'une commune en 1842.

⁶⁵ En 1830, Ampsin et Ombret avaient été englobés dans Amay contrairement à Flône qui était resté indépendant sous l'autorité de l'Abbé et à Jehay sous la domination du baron Vanden Steen.

Le premier document que j'ai retrouvé, concernant spécifiquement le passage d'eau d'Ombret, est le "Tarif des droits qui seront perçus au passage d'eau d'Ombret sur la Meuse". Le texte original est assez malaisé à lire, je l'ai donc dactylographié aussi conformément que possible.

Le (22 juin 1804), le directeur de l'Enregistrement et des Domaines publie un tarif

Tarif

des droits qui seront perçus au passage d'eau d'Ombret conformément au décret du 3 messidor an XII

Pour le passage d'une personne non chargée ou chargée d'un poids en dessous de cinq myriagrammes, trois centimes " ,03

Le batelier ne pourra être contraint à passer que lorsque les passagers lui assureront 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 passe cheval ou batelet à sa volonté.

Pour denrées et marchandises non chargées sur un cheval ou mulet, mais embarquées à bras d'homme et d'un poids de cinq myriagrammes, trois centimes " ,03
pour chaque myriagrammes excédant, un centime " ,01

Nota. Le chargeur déclarera le poids qui pourra être vérifié par le passeur d'un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise, dix centimes " ,10

d'un cheval ou mulet chargé, dix centimes " ,10

d'un cheval ou mulet non chargé, six centimes " ,06

d'un âne chargé ou d'une ânesse chargée, six c^{mes} " ,06

d'un âne non chargé ou d'une ânesse non chargée, quatre centimes " ,04

par cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employé au labour ou allant au pâturage, deux centimes " ,02

par bœuf ou vache appartenant à des marchands et donné à la vente, huit centimes " ,08

par veau ou porc, deux centimes " ,02

lorsque les moutons, brebis , boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou de dindons seront au-dessus de cinquante le droit sera diminué d'un quart

lorsque les moutons, brebis, bœcs, chèvres iront au pâturage le droit ne sera que de moitié
Les conducteurs des chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc. payeront deux centimes " ,02

Le batelier ne pourra être contraint à passer les chevaux, mulets, bœufs et autres animaux compris dans ce tarif que lorsque les conducteurs lui assureront une recette au moins de vingt-cinq centimes

Dans le temps des hautes eaux, le payement du droit sera doublé

Le point où les eaux seront réputées hautes est marqué sur le poteau du tarif, et le maximum de la charge ou du nombre de personnes que le passe cheval pourra recevoir est déterminé par le cahier des charges

Le fermier sera tenu de passer une personne seule sans exiger d'autre droit que le droit simple

Lorsqu'elle aura attendu sur le pont un laps de temps qui sera d'un quart d'heure et d'un demi quart d'heure en sus au moment de son arrivée au port, le batelier manœuvre pour se rendre à la rive opposée.

Pour copie conforme, Le Directeur de l'enregistrement et des Domaines

Avant ce tarif, il en existait déjà, par exemple pour le passage d'eau de Tilleur.

Un tarif édicté, en 1732, par les Députés de nos États du Pays de Liège et comté de Looz définissait les droits à payer au passage de la Barge de Tilleur à Seraing. Quelques postes sont donnés ci-après :

- Pour un carrosse ou pour un chariot à six chevaux chargé 1 florin, 10 sous, 0 liard⁶⁹
- Pour un cheval sellé, avec personne 1 sous, 2 liards
- Pour un porc 1 liard

Des exemples d'autres règlements :

- En 1904, une loi définit les niveaux des hautes eaux par des marques sur les piquets portant les tarifs,
- En 1923, le passage sera refusé à toute personne manifestement en état d'ivresse,
- Le passage est interdit lorsque
 - la Meuse charrie des glaces
 - le vent est extraordinaire,
 - les eaux débordaient,
 - en cas de circonstances extraordinaires, l'administration peut interdire le passage,
 - le passeur est tenu d'installer sur la rive opposée à sa demeure, une cloche ou tout autre appareil propre à avertir le passeur.

En 1940, le pont est détruit et le passage d'eau doit être remis en fonction. En septembre, la Commune décide de l'achat d'une barque de 10,50 m de long et 4 m de large au prix de 16.200 francs.

Par le fait de la guerre, le chantier naval fonctionne à plein régime (quelque 350 personnes, plus de 80 % de la production pour l'Allemagne, principalement pour l'armée), le directeur Paul Lisein demande, en 1941 puis en 1942, de pouvoir utiliser des terrains communaux à l'aval du chantier. Ces demandes impliquent de déplacer le passage d'eau et de réduire les accès au bord de Meuse, notamment à l'embarcadère des moulins Courtoy et au quartier "Sous les Roches" (actuellement rue Fouyet) à Clermont (Engis). Le Collège est assez réticent car une telle extension du chantier allonge la traversée, la rend plus difficile (trajet oblique plus influencé par le courant) et augmente la distance d'accès à la rampe d'embarquement d'Ombret. De plus, la Kommandantur souhaite vivement que la barge puisse traverser des charrettes et des camions. Une grande barque est difficile à manœuvrer alors qu'une petite est plus rapide et aisée à conduire, elle convient donc pour le transport des personnes qui sont souvent pressées pour ne pas rater leur train. En ce qui concerne les barques, un accord a été trouvé. Le chantier naval en construira une grande. Quant au déplacement du passage d'eau, la réponse du Collège présidé par M. Gillot, collaborateur désigné par la Kommandantur, est plus délicate. Le Collège, marchant sur des œufs, émet le vœu que si le déplacement est vraiment nécessaire pour l'exploitation du chantier⁷⁰, le passage d'eau sera déplacé en amont⁷¹. Ce qui ne se fera pas. En janvier 1944, le chantier naval est autorisé à créer son propre passage d'eau à l'usage exclusif de ses employés aux heures d'arrivée et de départ.

⁶⁹ 1 florin = 20 sous ; 1 sous = 4 liards.

⁷⁰ Propriété d'un rexiste Paul Lisein dont le frère Alfred, lieutenant SS, était un très proche collaborateur de Léon Degrelle.

⁷¹ Près de l'endroit du premier passage d'eau avant enlèvement des quatre îles.

Pour terminer cet article revenons aux archives communales.

Le 11 décembre 1843, le passage d'eau d'Ombret est adjugé pour un fermage annuel de 425 fr à Marie Joseph Laurence Sauvenay, ménagère, veuve d'Antoine Rorive, après l'extinction de la dernière bougie.

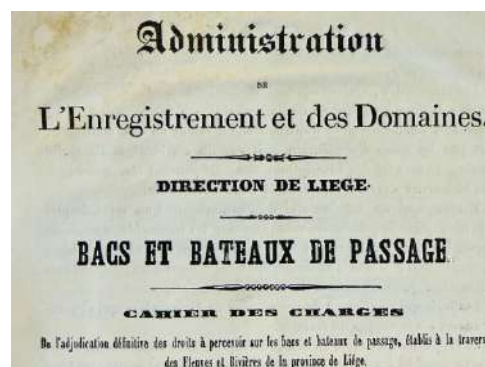
Le 9 novembre 1844, un arrêté royal autorise le sieur Wesmael d'établir un passage d'eau particulier pour accéder à ses terres de la rive droite à condition de payer une somme annuelle de 10 fr.

Le 26 mai 1845, le Commissaire d'Arrondissement écrit au Bourgmestre : « J'ai l'honneur de vous informer que je me rendrai chez vous jeudi prochain 29 courant, je partirai de Huy avec le bateau à vapeur de six heures. » Le Commissaire utilisait donc le moyen de transport le plus performant du moment.

« Je vous prie d'en informer l'Entrepreneur et de convoquer le Collège échevinal ; le cahier des charges sera nécessaire ; l'entrepreneur devra se munir d'un instrument pour vérifier l'empierrement⁷², je suis certain qu'il n'a pas l'épaisseur prescrite »

Le 20 septembre 1858, l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines établit un cahier des charges des passages des « Bacs et Bateaux de Passage » qui est un règlement très strict signé par le ministre Frère Orban.

Le 30 janvier 1876, le Conseil hâte le Collège à faire procéder à l'enquête commodo-incommodo concernant la possibilité d'acquérir pour 70.000 fr la concession du pont d'Ombret.



En juillet, le Conseil constate son impossibilité de rassembler 70.000 fr et doit renoncer avec regret à acquérir la concession à l'Administration de la Société du pont d'Ombret.

Le 8 juillet 1877, le Conseil constate qu'un pont à péage apporte les mêmes difficultés qu'une barrière routière et amène un obstacle à la libre circulation et que ce fait nuit au développement de l'industrie d'Ombret. Il accepte de rembourser ses droits dans la société anonyme du pont d'Ombret, investissement de 20.000 fr, en intervenant pour un montant de 7.000 fr. Il est prévu que l'État prendra l'entretien du pont à ses charges.

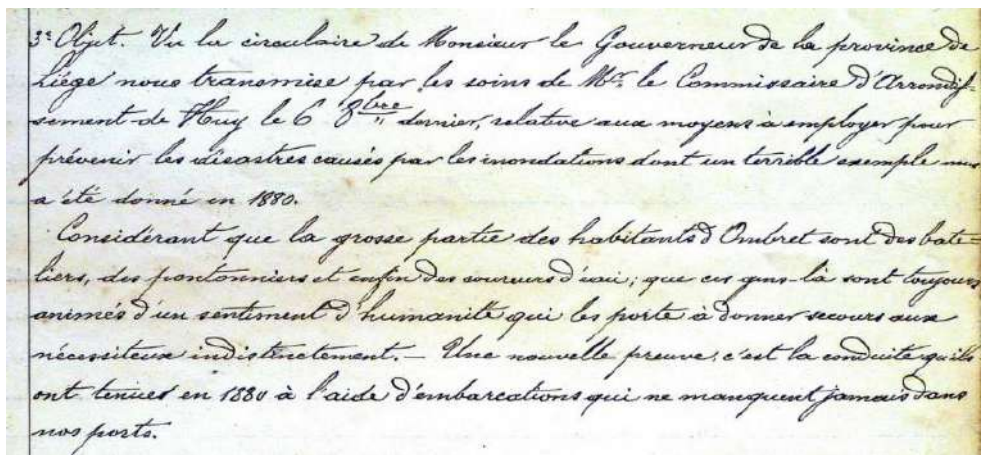
Le 6 mars 1881, le Bourgmestre propose au Gouverneur des modifications de la route d'accès au pont en venant d'Amay. Il explique que cette route forme une digue qui empêche les inondations de s'écouler naturellement⁷³. Cette digue n'est percée que par un aqueduc ce qui est insuffisant. Elle provoque une montée des eaux de la Meuse qui envahissent Ombret. La route est d'une grande importance car elle joint le Condroz et la Hesbaye. Pour éviter qu'elle soit inondée comme précédemment, il faudrait la surhausser et prévoir 10 aqueducs pour permettre un écoulement naturel sur le lit majeur de la Meuse. Le Collège espère que les Autorités prendront les mesures nécessaires.

Le 9 novembre 1881, le Gouverneur s'enquiert (voir extrait ci-après) des moyens à disposition pour secourir les habitants lors d'inondations. Le conseil lui répond que les Ombretois sont solidaires et toujours prêts à porter secours.

En septembre 1940, achat d'une barque de 10,50 m de long aux Chantiers navals pour 16.200 fr

⁷² Empierrement d'un chemin

⁷³ La fonction du lit majeur de la Meuse est, en effet, d'évacuer les débits que le lit mineur ne peut contenir. Quand le lit majeur est barré, le niveau des crues s'élève et l'eau se répand plus vers les versants. L'encombrement du lit majeur a conduit, notamment en 1926, à des inondations très (trop) importantes.



En 1944, le chantier naval est autorisé à créer son propre passage d'eau à l'usage unique de ses employés et aux heures d'arrivée et de départ

La même année le collège

constate des difficultés d'arriver à une gestion saine du passage d'eau et relève qu'il s'agit d'un problème répétitif.

Le concessionnaire, Léon Martin, étant un déporté politique en Allemagne, le collège pourvoit à son remplacement temporaire par adjudication en prenant soin de conserver ses droits. Le droit de soumission est réservé à des Ombretois. La somme minimum à verser à la commune est de 1.000 fr par semaine. Les heures de passage sont fixées de 4h30 à 23h30. Le droit de passage est de 0.5 fr par personne. Le nouveau concessionnaire est Alexis Clajot qui, lors de l'ouverture des soumissions le 8 mars 1945, a proposé 1184 fr.

Alimentation en eau et en électricité

Puits et source

Le 12 juillet 1852, placement d'une pompe sur le puits d'eau potable du Centre pour le mettre à l'abri des objets que les enfants y jettent. N'y aurait-il que les enfants ?

En octobre 1859, les habitants de Rausa, ne possédant ni puits, ni fontaine, ni citerne craignant le risque d'incendie, demande la construction d'un puits. La fontaine qu'ils ont fait reconstruire n'est utilisable qu'un tiers de l'année, elle est la plus proche mais à 500 mètres. La fontaine de La Pâche est difficilement accessible car la route n'est pas complètement construite et elle est distante d'un km.

En 1874, Michel Maréchal est désigné pour entretenir les 3 pompes communales pour 20 fr/an.

Il ne subsiste que quelques vestiges de l'époque à laquelle il fallait placer le 'Harkè' sur les épaules, y accrocher deux sceaux et marcher jusqu'à la source ou jusqu'au puits.





La ruine du puits situé dans la petite vallée descendant des Communes vers la rue des Bouvreuils

Distribution d'eau alimentaire

Le 26 août 1940, le Conseil marque son accord de principe pour l'établissement d'une distribution d'eau et demande à M Ummels d'établir un projet. Le projet ne sera exécuté qu'après la guerre

Distribution d'électricité

Le 19 juillet 1927, la Société d'Electricité du pays de Liège demande une permission de voirie pour établir des lignes aériennes de 15.000 V et aussi une canalisation souterraine de 15.000 V. Le Conseil marque son accord.

Le 20 juillet 1930, la population adresse une lettre de protestation concernant les graves dommages causés par des poussières provenant de l'évacuation à l'air libre des résidus de combustion des chaudières de la centrale du Pays de Liège à Amay.

De nouveau, le 30 septembre 1932, le Conseil est informé d'une pétition concernant le dégagement des poussières de la centrale électrique d'Amay. L'échevin Fourge développe le bien-fondé de la pétition et regrette qu'aucune suite n'a été donnée aux réclamations de l'AC. Il signale que les promesses de la Commission d'Hygiène n'ont pas non plus été respectées concernant les brouillards toxiques de Prayon. Attendu que ces poussières et cendrées constituent une situation très préjudiciable tant au point de vue de l'entretien des propriétés, de la végétation, des arbres fruitiers, des légumes et que cela constitue un danger réel pour la salubrité publique. Il sollicite une visite de la Commission médicale de Huy pour constater les dépôts considérables accumulés sur la neige. Il appuie fortement la pétition.

Le 19 décembre 1932, la Commission médicale de Huy constate les dépôts ? Elle constate :

- « qu'il n'est pas indifférent pour l'hygiène que les yeux, les voies respiratoires soient envahies, etc.
- « que les chaudières ne peuvent être remplacées mais qu'il existe des appareils de récupération et « d'épuration.
- « qu'il est bien certain qu'il faut supporter un minimum d'ennuis provoqués par la présence « d'industries si nécessaires à notre vitalité et à notre commodité mais lorsque l'on peut, par quelques « améliorations, supprimer de gros inconvénients, le devoir me paraît tracé ».

Le 19 février 1933, la direction de la Centrale d'Amay promet de « renforcer encore les précautions « prises pour la conduite du matériel, en vue de réduire, au minimum, les désagréments dont se plaint « le voisinage. » Une promesse qui ne peut être ni plus vague ni moins contraignante !!!



Centrale électrique, en bord de Meuse, de la Société d'Electricité du pays de Liège

La distribution de l'électricité dans les bâtiments date des années 1920. Elle s'est faite en plusieurs phases.

Le document dactylographié est une soumission de juin 1923. Les supports des lignes aériennes étaient des poteaux généralement en résineux traité en profondeur.



Nous soussignés H. Pire & M. Lambert domiciliés
à Montegnée rue pavée du Gosson 28 & 30 nous
engagent par la présente, sur tous nos biens meubles
et immeubles à pourvoir à l'établissement d'un
réseau B T de distributions de l'énergie électrique
dans la commune de Ombret-Rausa conformément
aux plans et cahiers des charges pour le prix
globale de (nonante sept mil huit cent quarante
cinq francs .

Liste des prix unitaires,

- 1) poteau simple en sapin blanc du pays premier choix et bien
droit créosoté en autoclave par vide et pression à raison de
150 litres de créosote par m³, longueur de 6 à 8 mètres
38/42 cc circ f b t , avec ferrure d'embase et un m³ de
béton placement compris cent nonante francs .
- 2) poteau double même conditions que ci-dessus deux cent soixante
francs .
- 3) Ferrure double cent cinquante francs ,
- 4) Ferrure simple cent cinq francs .
- 5) Fils ou câble nu le Kgr neuf francs cinquante .

N B) Les schémas ne sont que des projets ils pourront être
modifiés suivant les ordres du délégué de la commune .

Fait ~~MMXXXX~~ à Montegnée le 18 Juin mil neuf cent
vingt-trois .

H. Pire & M. Lambert

22

Au début, les lignes étaient de faible capacité, des câbles de bout de ligne n'avaient parfois que 10 mm² ce qui est la section des trois fils d'alimentation d'une plaque de cuisson de grande puissance.

Parfois, il n'y avait pas de compteur. En 1918, le règlement limitait très fortement la consommation. Par exemple, il était « interdit d'avoir plusieurs lampes en service constant » et les puissances des lampes était limitée à 25 bougies.

Actuellement, plutôt que de définir la puissance électrique par une lampe, il est préférable de comparer le flux lumineux exprimé

en lumens (lm). On tient ainsi compte du rendement lumineux car la majorité de la puissance (en Watt, W) est dissipée en chaleur. Une bougie produit environ 12,5 lm. Pour un watt d'électricité consommée, une lampe à incandescence produisait 8 à 16 lm, un tube halogène en fournissait 20 à 40 tandis qu'un tube fluorescent fournit 60 à 120 lm et une ampoule LED 100 à 140.

Commune d'Ombret

Réseau de l'Electricité

A V I S

Conformément à l'arrêté et par ordre des Autorités, la consommation du courant électrique est fixée à 0,80 centimes le kilowatt.

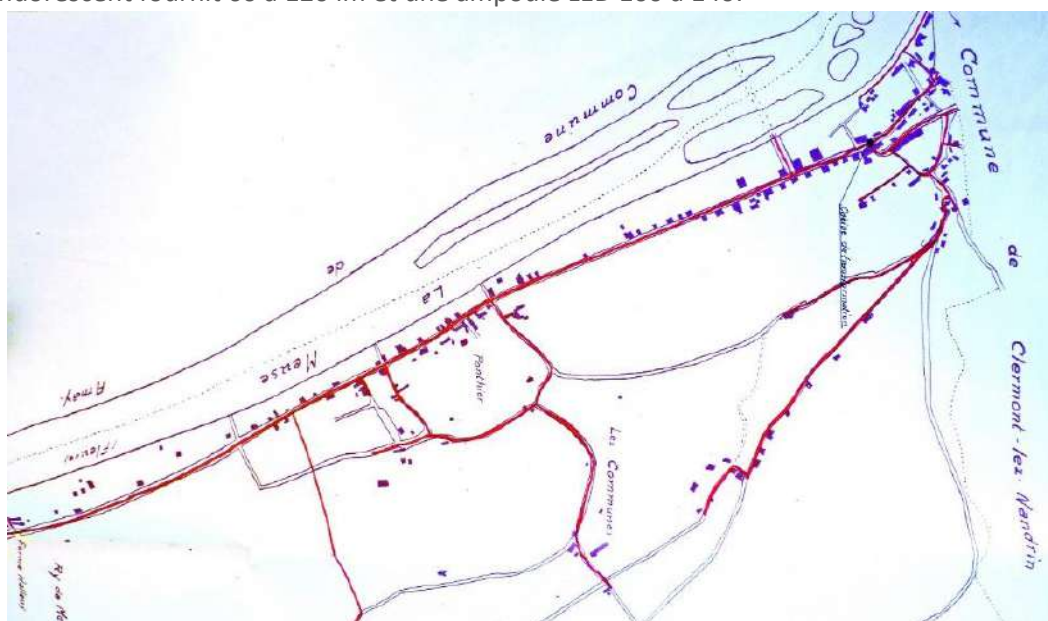
Le tarif des clients sans compteur est majoré proportionnellement à ce nouveau tarif.

Ces conditions entrent en vigueur le 1^{er} Septembre 1918.

Nous rappelons aux abonnés qu'on ne peut faire usage de lampes dépassant une intensité de 25 bougies.

Le client est tenu de faire usage de son éclairage d'une façon modérée.

Il est interdit d'avoir plusieurs lampes en service constant.

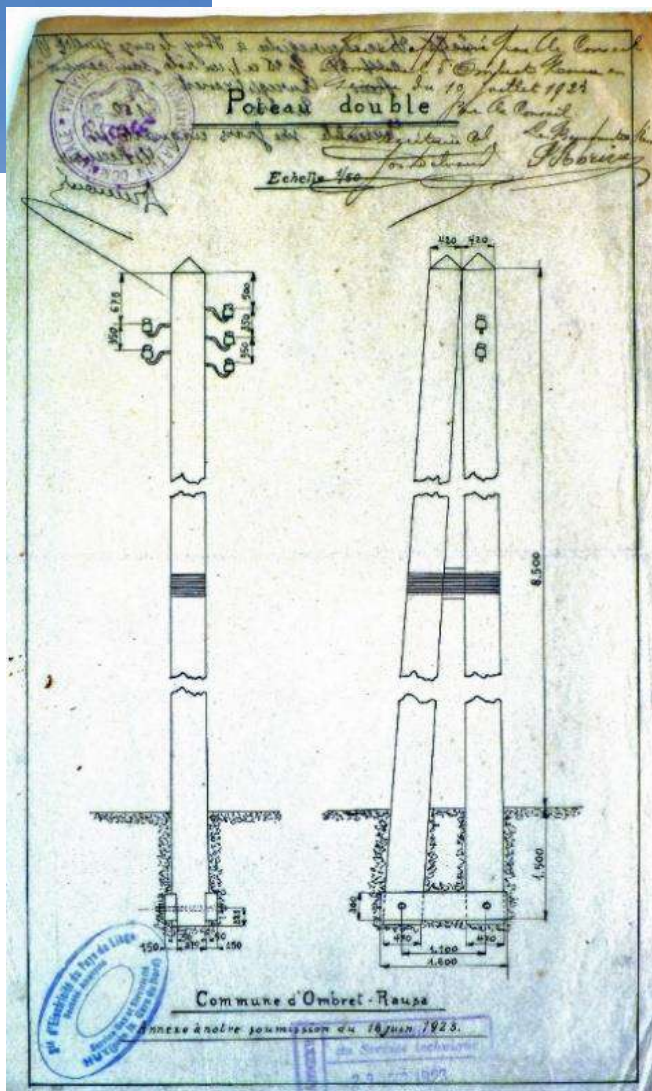


Réseau en 1923



Applique, 1923

Les plus anciens se souviennent de ces poteaux qui étaient escaladés par des électriciens équipés de grimpettes et aussi des vieilles appliques d'éclairage à lampes incandescentes de faible puissance. Ces appliques n'étaient placées que tous les deux ou trois poteaux. Toutes les rues n'en étaient pas équipées.



Cimetière

Le 30 août 1849, le Commissaire d'Arrondissement envoie une mise en garde pour bien s'assurer que les morts (du choléra) sont bien morts dans la bière ! Il précise que l'enterrement des morts du choléra ne doit pas être précipité. Le texte ci-après exige que les bières aient une fenêtre en face du visage du mort pour pouvoir vérifier qu'il est bien mort avant de le mettre en terre !

De s'opposer, avant l'inhumation, si la mort n'est pas réellement apparente, comme cela arrive quelque fois. Dans le cas du choléra, l'Alte. Prêtre, dans ce cas, se verra de vérifier que la Bière aient une fenêtre en face du visage du mort, afin de pouvoir vérifier si le mort est réellement mort. Cette mesure se doit être prise, car on ne sait pas si le mort est réellement mort. De l'inhumation, l'Alte. Prêtre, après avoir vérifié, devra s'opposer à l'inhumation si le mort n'est pas réellement mort. Pour que le mort soit réellement mort, il faut que le mort soit réellement mort. De l'inhumation, l'Alte. Prêtre, après avoir vérifié, devra s'opposer à l'inhumation si le mort n'est pas réellement mort. Dans le cas du choléra, l'Alte. Prêtre, dans ce cas, se verra de vérifier que la Bière aient une fenêtre en face du visage du mort, afin de pouvoir vérifier si le mort est réellement mort. Cette mesure se doit être prise, car on ne sait pas si le mort est réellement mort. De l'inhumation, l'Alte. Prêtre, après avoir vérifié, devra s'opposer à l'inhumation si le mort n'est pas réellement mort.

Le Commissaire d'Arrondissement,
Le Signé, J. B. de Macé.
Le Secrétaire, J. B. de Macé.

Signé le 31 août 1849.
Commissaire d'Arrondissement.

De s'opposer, avant l'inhumation, si la mort n'est pas réellement apparente, comme cela arrive quelque fois. Dans le cas du choléra, l'Alte. Prêtre, dans ce cas, se verra de vérifier que la Bière aient une fenêtre en face du visage du mort, afin de pouvoir vérifier si le mort est réellement mort. Cette mesure se doit être prise, car on ne sait pas si le mort est réellement mort. De l'inhumation, l'Alte. Prêtre, après avoir vérifié, devra s'opposer à l'inhumation si le mort n'est pas réellement mort.

Le 6 mars 1881, le Conseil approuve la proposition d'extension du cimetière d'Ombret qui est en terrain déclive d'une aire totale de huit ares mais dont l'aire utile est nettement moindre et l'extension sera de dix ares.

La même année, le Conseil n'approuve pas l'agrandissement du cimetière de Rausa (où sont enterrés aussi les habitants d'Outrelouxhe). Le refus est justifié par le fait qu'il y a un nombre suffisant de sépultures pour ne devoir réaffecter les tombes que tous les 25 ans alors que les cadavres doivent être suffisamment consumés en 12 ans.

En 1939, suite à une demande de la Commune de Clermont, le Conseil propose que Clermont rémunère le fossoyeur d'Ombret proportionnellement à la population voisine d'Ombret.

En 1943, le prix d'une concession était de 125 f/m². Par exemple, un terrain de 0,75 m² est accordé à Éloy Rome au prix de 93,75 fr dont les 3/4 iront dans la caisse communale et ¼ pour le CPAS. Il est spécifié qu'aucun droit immobilier n'est accordé mais seulement un droit de jouissance (*post-mortem* !) et d'usage avec affectation spéciale et nominative.

En février 1943, le Conseil reconnaît l'urgence de l'agrandissement du cimetière d'Ombret. Il sollicite de la Fabrique d'église la cession d'une parcelle de 25 ares au-dessus du cimetière existant.

Le 5 février 1944, les plans de l'agrandissement du cimetière sont présentés.

En 1944, le cimetière est de nouveau agrandi sur la propriété de la Fabrique d'église en haut du cimetière. L'accès à ce cimetière n'est pas aisé vu la différence de niveau. Deux accès sont projetés et réalisés, l'un par une rampe très raide le long du mur à partir de l'escalier d'entrée et un autre dans le cimetière existant qui nécessite le déplacement de tombes.



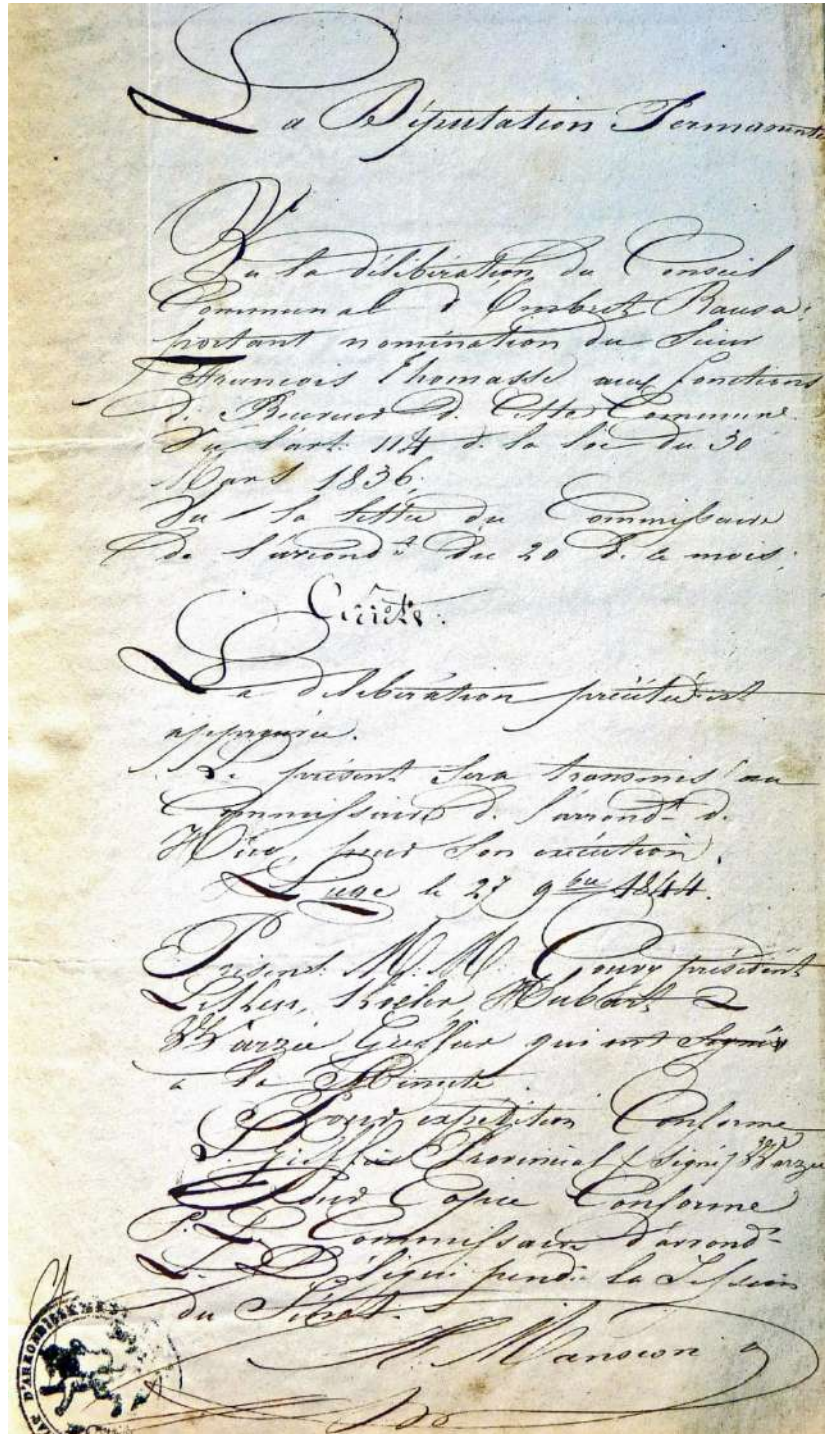
Article 3.1.5 - Kaléidoscope

J'ai rassemblé ici des documents divers qui montrent les usages du moment.

Les documents officiels, entre autres, étaient calligraphiés avec beaucoup d'emphases qui nécessitent souvent une grande attention au début de la lecture. Ci-contre, un document de la Députation permanente, daté de 1849, qui approuve une décision du Conseil communal visant à remplacer le Receveur et fixe le cautionnement devant garantir toute erreur professionnelle. Il y a aussi lieu de noter que la plupart des fonctions sont occupées par des honorables bourgeois.

Ci-après, deux procès-verbaux des délibérations du Collège datées de septembre 1851 en exécution du budget de 1851, il y apparaît des frais divers, en particulier des traitements de personnels et aussi le dernier remboursement du prix d'acquisition de la maison Coblenz qui a été aménagée en maison communale et qui a été utilisée jusqu'en 1977, au moment de la fusion des communes.

Les signatures de l'époque étaient encore plus emphatiques que le texte, ici un document concernant la nomination du receveur signé par M. Mansion, chef de bureau du Commissaire Royal d'Arrondissement en 1852. Elle se limite heureusement à la largeur de la page



Une délibération manuscrite du Collège, datée du 7^{bre} 1851 (7 septembre 1851), fixant diverses dépenses et signée par l'échevin Jabon et le bourgmestre Rorive.

Deliberation du Collège échevinal d'Ombret-Rausa.

Considérant que plusieurs personnes demandent
 l'être payé de ce qu'ils ont fait pour la commune
 Considérant que la somme de mille frs. est en
 à payer pour le dernier remboursement de la maison
 Coblenz dont l'intérêt court à 4 1/2 % l'ann.
 Le Collège échevinal mandate les sommes suivantes portées
 au Budget communal de 1851

Pour le 21	Pour le traitement du garde champêtre adjoint	frs. 25, 00
" 21	Pour chauffage de l'école à frs. 100. Rorive	25, 93
" 21	Pour le traitement de l'architecte chargé de Rausa	100, 00
" 27	Pour l'intérêt du restant du prêt d'acquisition de la maison Coblenz	10, 00
" 30	Pour le dernier remboursement du prêt de la maison Coblenz	1000, 00
	Total frs.	1220, 93

Arrêté en séance à la salle communale d'Ombret-Rausa
 le 7^{bre} 1851 à la somme de mille deux cent vingt frs. 8 quarts
 vingt trois c.^{ms}

L. Rorive *L. Jabon*

Le Collège échevinal a permis d'allouer les sommes
 mentionnées ci-dessus (Budget de 1851)

Pour le 21	Sallement du secrétaire à Rorive frs. 100.00	100, 00
" 3	frs. de Bureau à Rorive frs. 100.00	100, 00
" 10	Impression pour les élections communales à Rorive frs. 100.00	100, 00
" 34	de remboursement des bois communaux indus au Donay	16, 25
	Total frs.	306, 25

Arrêté en séance du Collège le 20^{bre} 1851
 à la somme de deux cent trente six frs. 25 c.^{ms}

L. Jabon *L. Rorive*

Un autre exemple d'un PV manuscrit d'un Collège, celui du 15 juin 1851 concernant la prestation de serment du receveur communal (appelé présentement Directeur financier).

[illegible]