

## Historique du Châtelet : 3<sup>eme</sup> partie

Dans ce numéro :

Quand fut construit le grand contournement de Habay par la vallée ?

Combien y a-t-il eu de scieries au Châtelet ?

Qui était propriétaire de la tannerie du Châtelet ?

Où est passée la petite rivière du Châtelet ?

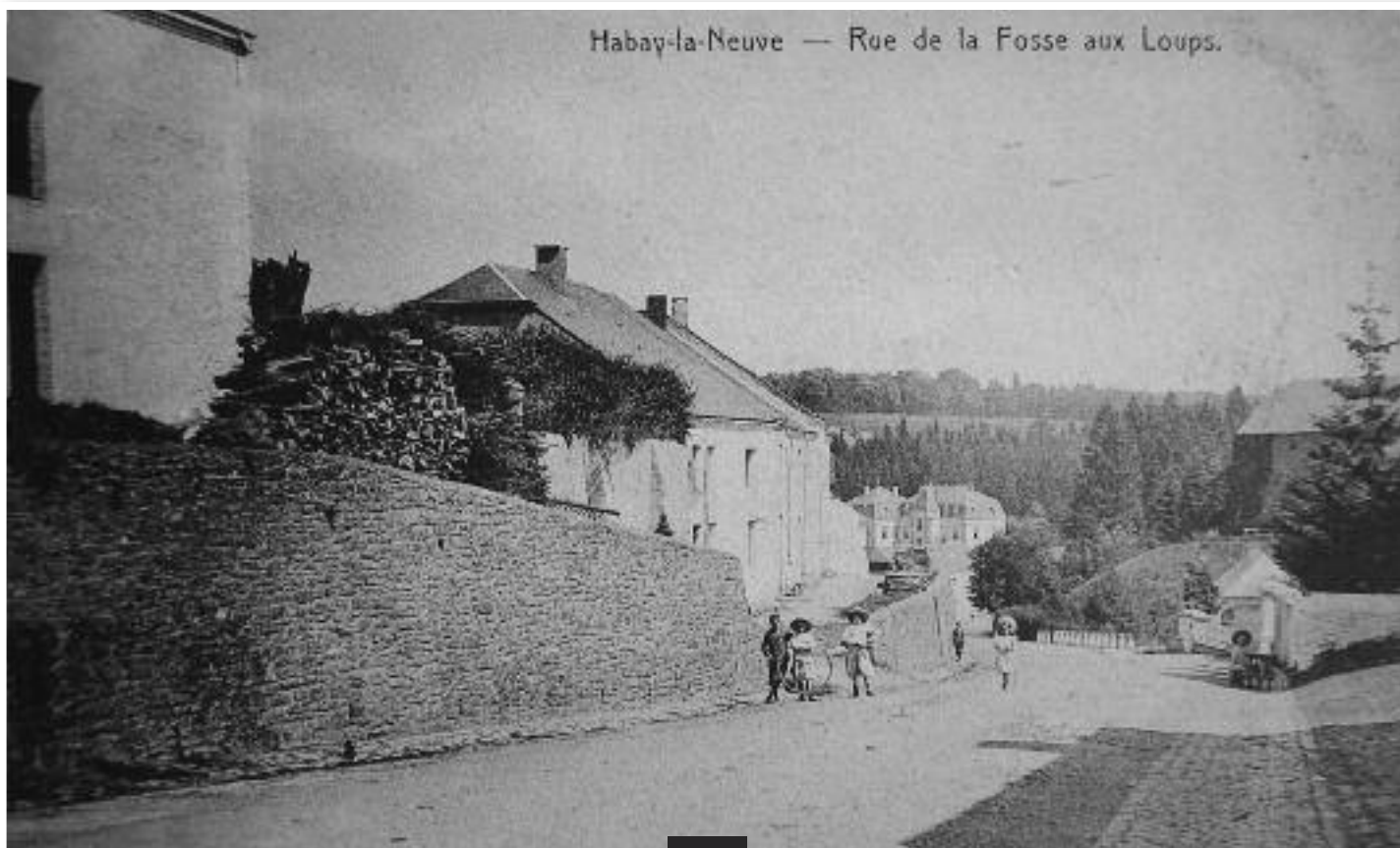
La construction des ponts et la création des routes vers Bologne et à Bonaparte.

Après avoir retracé l'historique des anciens châteaux, des usines et des grands domaines qui se succédèrent au Châtelet, nous allons nous intéresser à différentes constructions qui eurent également des répercussions importantes pour ce quartier et ses habitants. Comme nous l'avons indiqué plus haut dans l'historique, aux temps anciens, il n'était pas évident de se rendre dans le bas du village, dénommé le quartier de la Fosse aux Loups puis traverser la Rulles à un gué pour se rendre

par un petit sentier sur les hauteurs de Bonaparte. Les autres côtes très pentues posaient aussi de réels problèmes aux transporteurs de marchandises, dont les chevaux peinaient à tirer les lourdes charges, à tel point qu'il fallait soit louer des chevaux supplémentaires pour gravir la côte ou le plus souvent, ne pas

**Ci-dessous, comme l'indique encore cette carte du début du XX<sup>e</sup> siècle, l'actuelle rue Emile Baudrux était encore appelée rue de la Fosse aux Loups. Cette carte nous permet de voir l'aspect de la route de la Corne du Bois des Pendus et de constater que cette voie de grande communication a été refaite dans cette partie du village. On a comblé une partie de l'ancien fossé afin que la route ait une pente moins abrupte. De part et d'autre, on a installé des parapets et des caniveaux, séparant ainsi le quartier en deux.**

Habay-la-Neuve — Rue de la Fosse aux Loups.





Ci-dessous, la fin de l'actuelle rue Emile Baudrux. A la sortie de Habay, cette route permettait de rejoindre la Corne du Bois des Pendus, cette portion fut réalisée vers 1835/40. Moderne pour l'époque ce grand axe reliant le Grand Duché à la France par son prolongement vers Etalle allait influencer les futurs travaux envisagés par le conseil communal. Le projet principal était de greffer à cet endroit, une route qui allait suivre la vallée, évitant ainsi la côte de la Fosse aux Loups en rejoignant la rue de Neufchâteau à hauteur du moulin de Bologne; là où l'Etat avait créé un autre contournement qui fut lui réalisé en 1852. Pour ce faire il allait falloir établir deux ponts et un grand terre-peain pour rejoindre l'autre versant de la vallée et ouvrir la rue sur la Rulles.





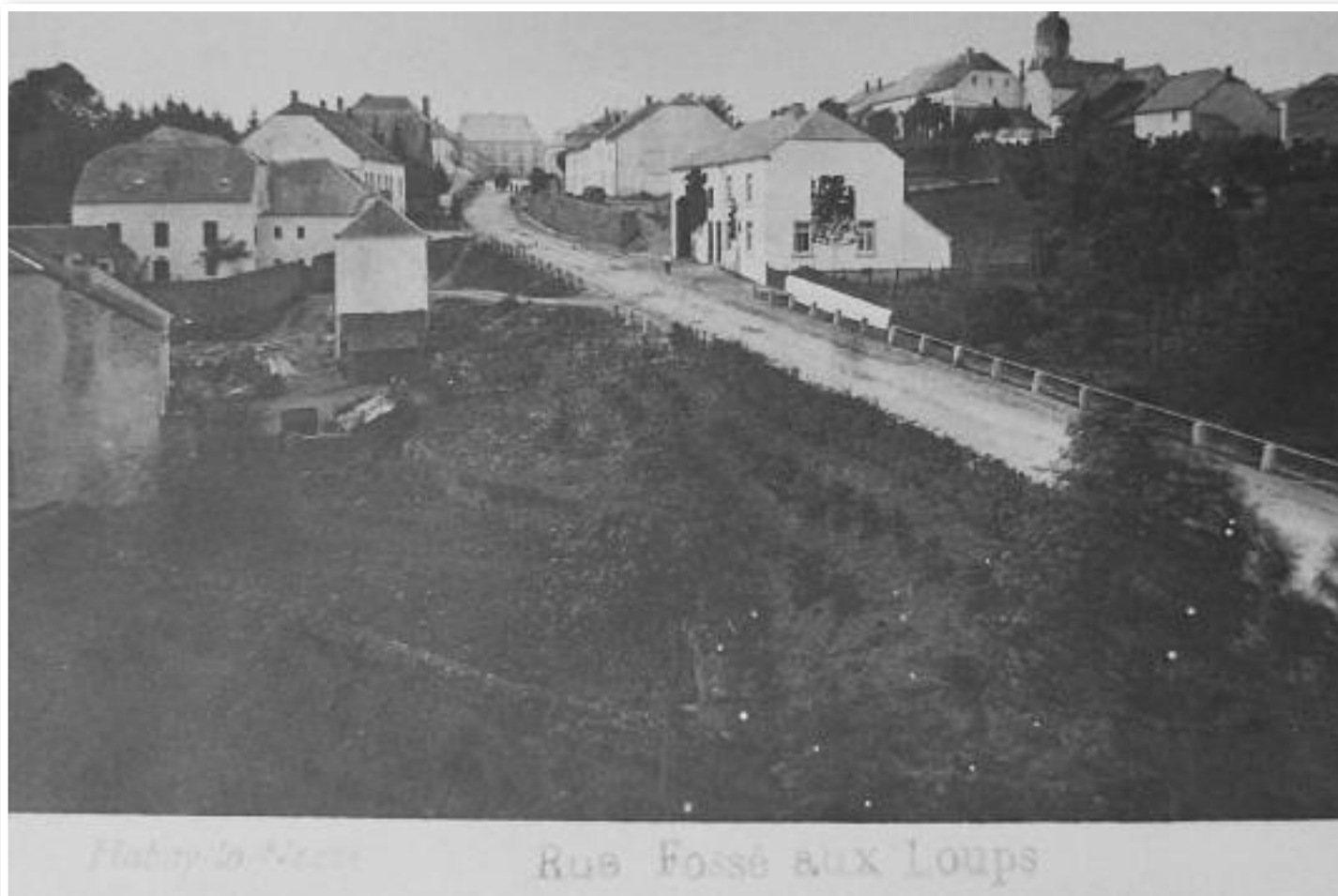
charger à plein le chariot. Avec l'arrivée du chemin de fer en 1859, le transport par chariot fut encore plus utilisé car d'une part ce fut un vrai débouché pour les exportations des bois et le charbon de bois de nos forêts et d'autre part, il fallait aussi amener sur les terres essartées (les aisances en bodure de forêt) des engrais qui allaient en permettre la culture. Vous l'avez lu également dans notre gazette consacrée à la papeterie du Pont d'Oye, de 1852 à 1884, des dizaines de chariots se rendaient aussi journallement à la gare pour y expédier les papiers et apporter des chiffons, matière première nécessaire à la fabrication du papier. Nos scieries expédiaient aussi leurs bois via la gare. Tout cela allait nécessiter de modifier en profondeur les anciens chemins pentus qui desservait le village. Nous retrouvons, à ce sujet, nombre de délibérations du conseil communal de Habay-la-Neuve qui expliquent ces difficultés et la volonté de créer de nouvelles routes, moins pentues. Ce sera le cas en 1852/54 avec la rue de Neufchâteau, en 1862/63 avec la reconstruction du pont de la Rigole et la création progressive et l'aménagement des routes de la rue sur la Rulles puis la rue du Moulin et en 1865 avec la création des deux ponts du Châtelet.

### Comment se rendait-on en forêt d'Anlier aux temps anciens ?

La route actuelle, nommée rue Emile Baudrux depuis la place jusqu'à la sortie du village, était encore dé-

**Ci-dessus, le plan de 1806 nous permet de visualiser le bas du village avant la réalisation de la route de la Corne du Bois des Pendus. Il n'y a pas de tracé rectiligne, on arrivait à la fosse aux Loups (1) par un chemin qui se poursuit vers la vallée et ses deux bras de rivière. La rue sur la Rulles (2) et celle de Bonaparte (3) n'existent pas encore et on franchit la rivière par un simple gué (4). Au milieu des bâtiments de forges, un chemin (5) menait au pont en bois qui permettait de franchir la Rulles en fin d'étang et de gagner la forêt. Tout cela va être bouleversé par la création des ponts du Châtelet.**

nommée « rue de la Fosse aux Loups » au départ du Triangle jusqu'au fond du Châtelet au début du XX<sup>e</sup> siècle (voir ci-dessus cadastre français vers 1806). Avant sa réfection, c'était un simple chemin rocailleux, très abrupt et raide qui filait rejoindre le ruisseau du Pré Joly et communiquait ainsi avec le sentier de l'Horlé Nollet dans la vallée. De là, le chemin passait la Rulles à gué (à l'emplacement où la rivière s'incurse en aval du pont, voir plan 4) et remontait juste en face, dans un sentier qui a disparu, pour rejoindre les hauteurs de Bonaparte. Il existait aussi un autre chemin, qui passait par les forges du Châtelet (5), et remontait vers la forêt, il était appelé chemin de Wisembach, nous en parlons plus loin. Lorsque l'Etat entreprit de 1827 à 1846, de créer un grand axe permettant de joindre la France au Grand-Duché, passant par Etalle en ligne droite vers Habay, puis traversant le village pour filer vers Heinstert et la Corne du Bois des Pendus, les entrepreneurs eurent soin d'améliorer ce passage en



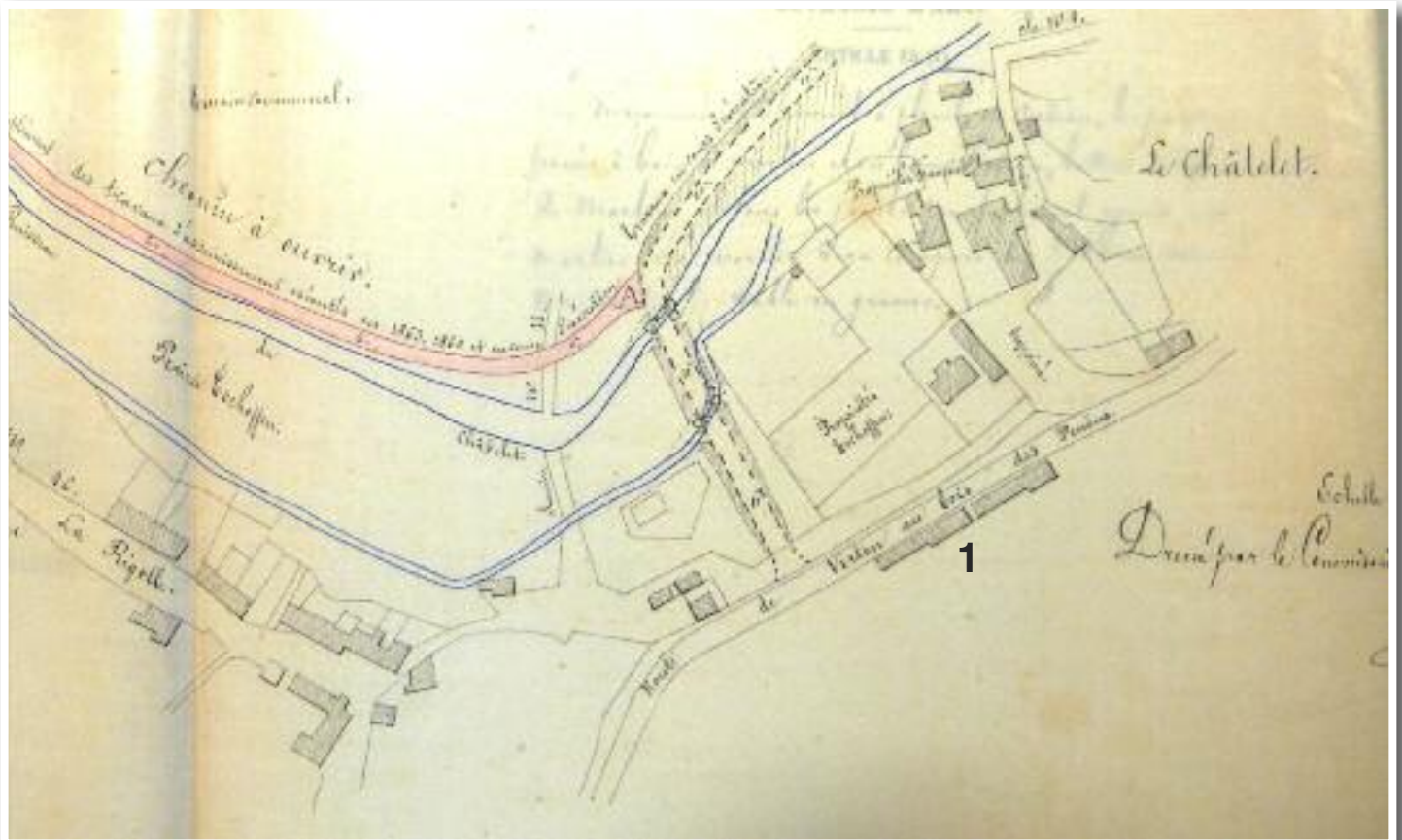
créant un imposant talus qui tout en servant d'assise à la route, adoucira la pente au pied de la ruelle du Roi de Pique jusqu'au début de la côte d'Heinstert. Sur les photos anciennes (cfr supra), nous voyons de part et d'autre de la route que des bornes probablement en pierres, reliées par des barres métalliques, servaient de garde fous afin d'éviter les accidents. Cette petite vallée était ainsi coupée en deux et le ruisseau fut canalisé pour rejoindre le bief de la Rulles un peu plus loin. Avant cela, on peut se faire une idée de la déclivité de la vieille route en comparant avec la pente très raide de la ruelle du Roi de Pique ou de celle de l'Horlé Nollet (aussi dénommée au XX<sup>e</sup> siècle ruelle du Petit Hubert), même si ce passage était moins pentu, il était difficilement praticable pour les chariots attelés.

Cette nouvelle route, au tracé rectiligne sur plusieurs portions devait permettre à ces chariots de circuler bien plus facilement. Les édiles communaux furent sollicités pour financer une partie de ce projet. Bien que sans ressources et ne voulant pas pénaliser plus la population ouvrière et pauvre qui ne trouvait plus de travail régulier vu le déclin des forges, le conseil sollicita l'autorisation de partager cette dépense sur le rôle des exercices 1830 , 31 et 32. La route Etalle vers la Corne du Bois des Pendus se fit donc en deux étapes

et le tronçon qui passe dans le quartier du Châtelet, est plus tardif. De plus, la commune s'engagea à offrir gratuitement tous les terrains communaux que la route traversera pour arriver aux terres du Pont d'Oye appartenant à l'époque au baron de Wauthier (séance du 23/5/1830). La dépense financée en partie par un emprunt s'éleva à 625 florins (séance du 22/8/1830).

Qui dit nouvelle route dit souvent nouvelles constructions. Ce fut le cas puisque de manière régulière, nous voyons apparaître au cadastre les premières maisons de cette portion de la rue Emile Baudrux, que l'on voit ici à droite sur le plan (1).

Ce qui permettra en tout cas de désenclaver un peu le quartier du Châtelet-Bas c'est la construction des deux ponts qui enjambent les deux bras de la Rulles. Il faut savoir que, comme c'était le cas pour les quelques maisons du quartier de Bologne (moulin et pointe de la rue du Moulin et de la Colline), ou encore le Pont d'Oye, les quelques habitations du Châtelet Bas étaient considérées comme un écart de la localité. Ceci posait d'ailleurs parfois quelques problèmes aux habitants de ce quartier comme en témoigne une pétition de six riverains datée du 27/9/1833 qui demandent à être considérés comme « *des habitants du village afin de*



**Photo ci-dessous, on voit le deuxième pont qui donnait accès au chemin menant à Bologne (future rue sur la Rulles) et aussi montait vers la forêt au lieu-dit Bonaparte. Ce pont et les talus, permettaient de passer la Rulles à sec, car le gué qui se trouvait en amont (1 sur la photo) n'était pas praticable en cas de crues.**

**Ci-dessus, plan indiquant les nouveaux chemins prévus pour relier le bas du village par la vallée de la Rulles : les deux ponts du Châtelet, la rue de Bonaparte et en rouge, l'ouverture de la rue sur la Rulles. En bas à droite, les premières maisons de la rue Emile Baudrux vers 1865,(1)**

*jouir des droits d'usage forestier* ». Les recensements de population du XIX<sup>e</sup> siècle distinguent d'ailleurs les habitants de ce quartier en ne les globalisant pas dans la population complète du village. (on signale que le village comptait 1230 habitants en 1821 auxquels il fallait ajouter pour les écarts : 12 à Bologne, 20 au Châtelet-Bas, 2 au Châtelet-Haut, 6 à la forge du Prince et 3 au Pont d'Oye.)

Vers 1864/65, c'est cette fois le conseil communal qui va entreprendre de grands travaux pour faciliter la communication dans le bas du village avec un projet visant à améliorer les communications entre le Châtelet et Bologne, sur près d'un kilomètre donc. Pour ce faire, les routes seront rehaussées afin d'éviter qu'elles ne soient, comme par le passé, envahies par les crues (voir document plus loin). Le premier

problème à résoudre étant de franchir la vallée. Ces travaux d'envergure étaient nécessaires car notre village se développait. Dans un rapport signé par le commissaire voyer A. Legros adressé au commissaire d'arrondissement qui fut annexé à une séance du conseil communal du 31 août 1864 (AEA Farde Usines et Ateliers), celui-ci fournit les arguments en faveur de la création des ponts du Châtelet-Bas en ces termes : « En réponse à votre dépêche ci-jointe n°427-64, j'ai l'honneur de vous informer que le chemin d'Habay-la-Neuve à Wisembach, passant par le Châtelet, a grand besoin d'être modifié sur une longueur de 400 mètres à cause d'une pente rapide qui atteint 20% et qui vient se terminer dans un





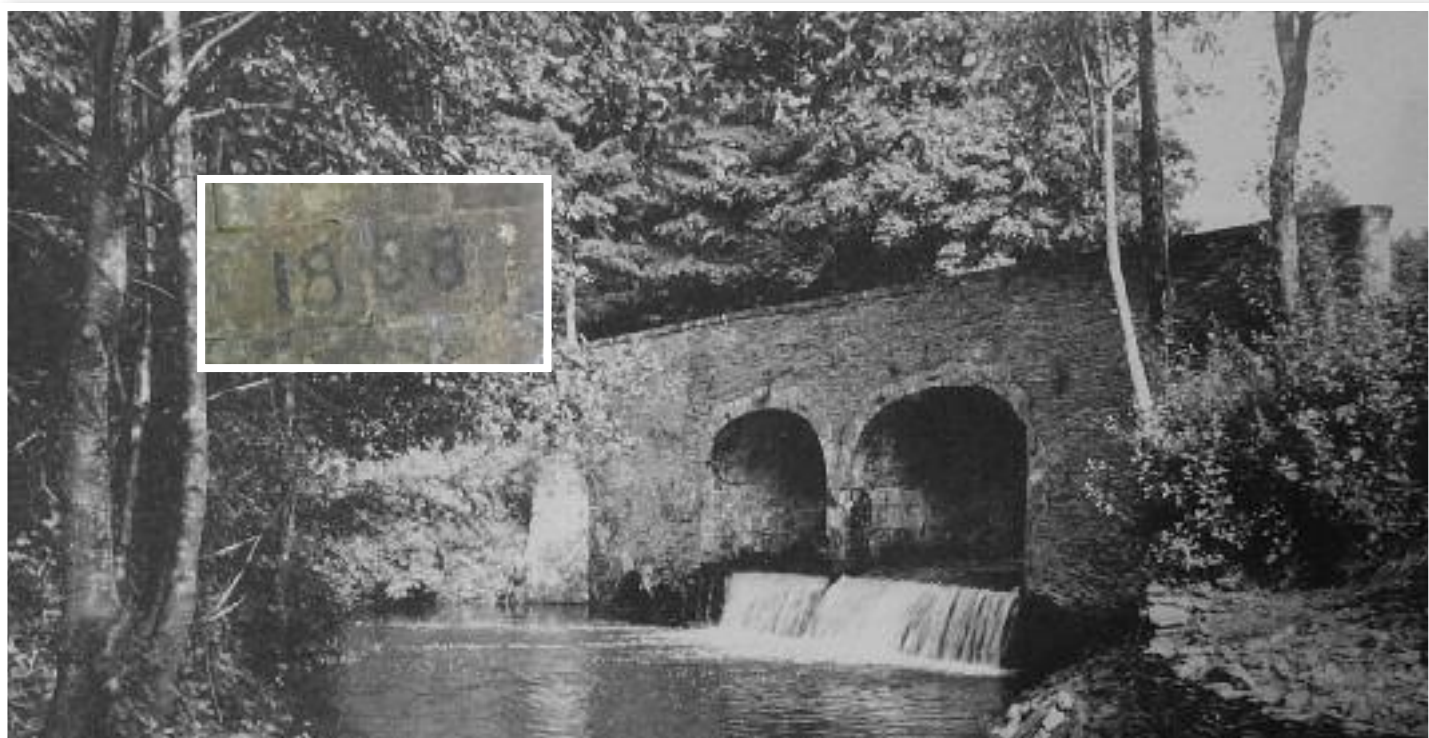


(A5AEA) affreux précipice qui n'est recouvert que d'un pont en bois (ndlr pont en pierre aujourd'hui dans la propriété du châtelet et qui porte à l'intérieur d'une des voûtes la date de 1888, voir photo ci-dessous). Ce chemin très pratiqué aujourd'hui à cause de l'établissement d'une station de chemin de fer à Habay, est dans un mauvais état d'entretien et serait remplacé avantageusement par un autre dont le tracé ne s'écarte que de 50 à 60 mètres de l'ancien et qui n'offrirait qu'une pente la plus forte de 8 % sur une longueur de 80 mètres environ. »

Comme il l'avait fait en 1863 en restaurant le pont de la Rigole, aussi appelé Pont Paris, le conseil communal décide en séance du 31 août 1864 de créer deux ponts pour un devis estimatif de 11.037 frs. Dans ses motifs, le conseil indique sa volonté de : « 1 Assainir un des quartiers les plus populeux de l'endroit à lieu-dit « Châtelet ». 2 de supprimer par la suite dans une longueur de 3 à 400 mètres une partie du chemin de Habay à Wisembach, en quelque sorte impraticable en raison de sa pente rapide et des précipitations qui l'entourent ; 3. De mettre fin à un procès devant le tribunal d'Arlon et intenté par le docteur François et enfin de rendre la circulation autant que possible plus libre et plus facile pour les transports nombreux de charbons de bois et de bois de toutes espèces qui se font journellement vers la station de Habay. »

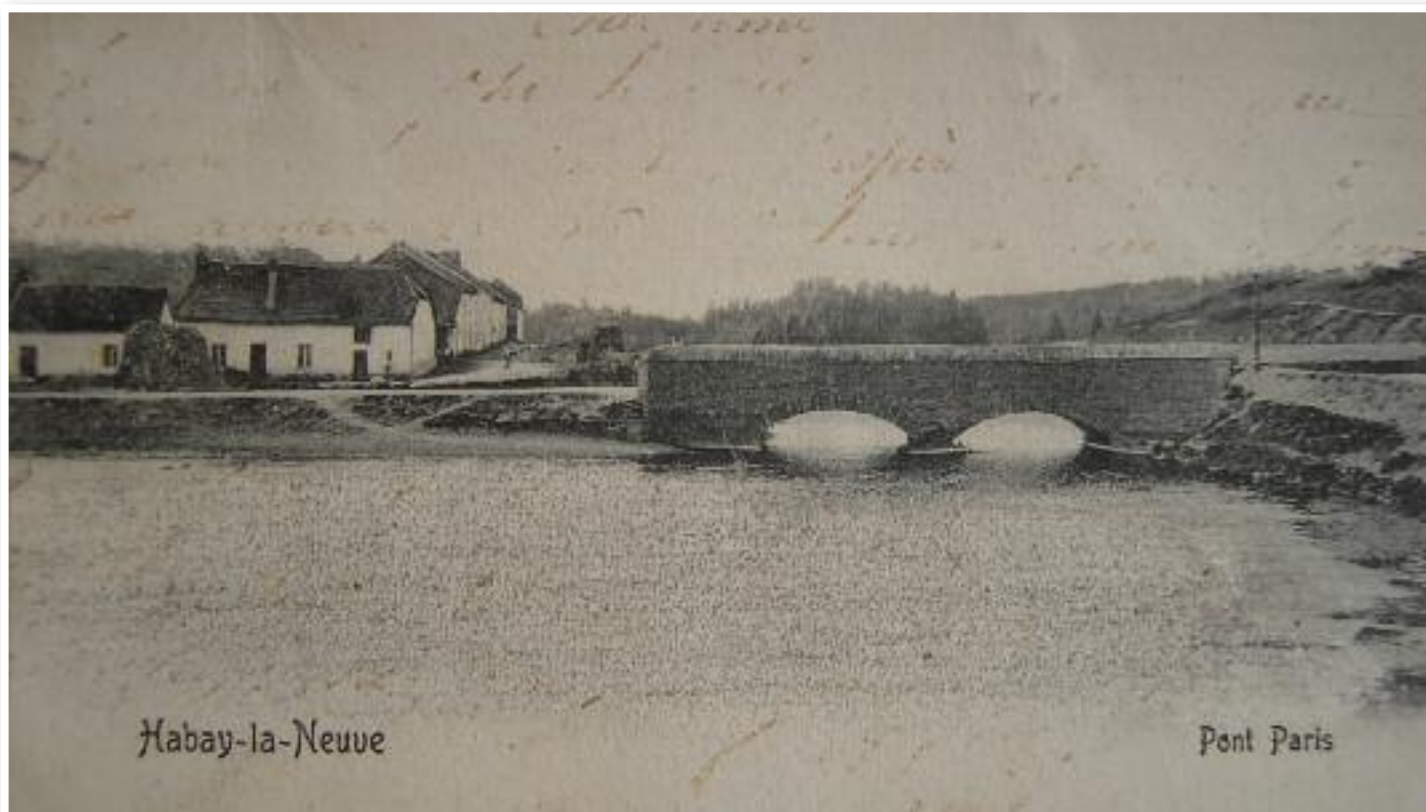
**Copie des plans relatifs à la construction des deux ponts du Châtelet (AEA). Lorsque nous passons dessus avec nos voitures aujourd'hui, nous ne réalisons pas tous les travaux qu'il fallut mettre en oeuvre pour construire ces ouvrages d'art. Ci-dessous vue du pont d''étang du Châtelet qui avant cela menait sur les hauteurs de Bonaparte. Le vieux chemin inclus dans la propriété communale est toujours présent, ce pont en pierres a remplacé l'ancien en bois**

Cette délibération confirme la volonté de faciliter le transport par chariots mais évoque aussi un procès entre le propriétaire du Châtelet (côté sénateur Adam), M. François et la commune qui portait précisément sur l'entretien et les droits de propriété sur l'antique





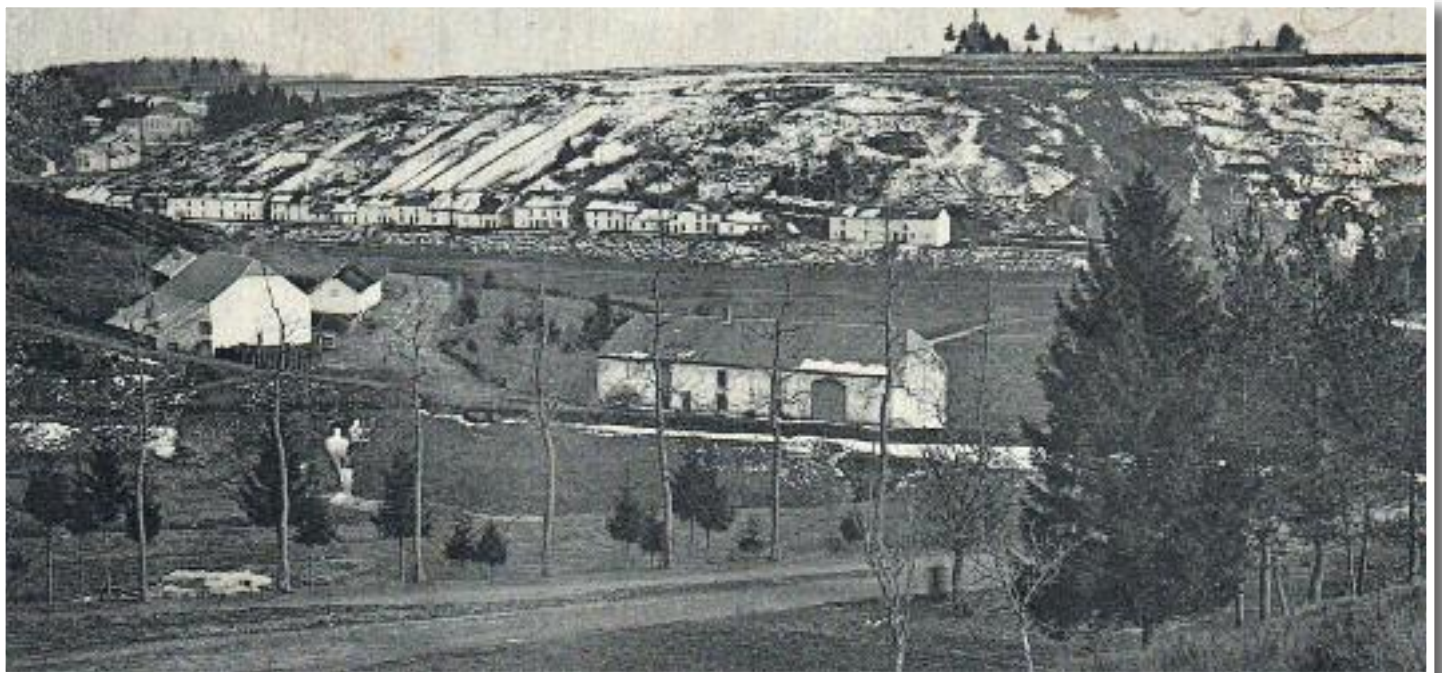
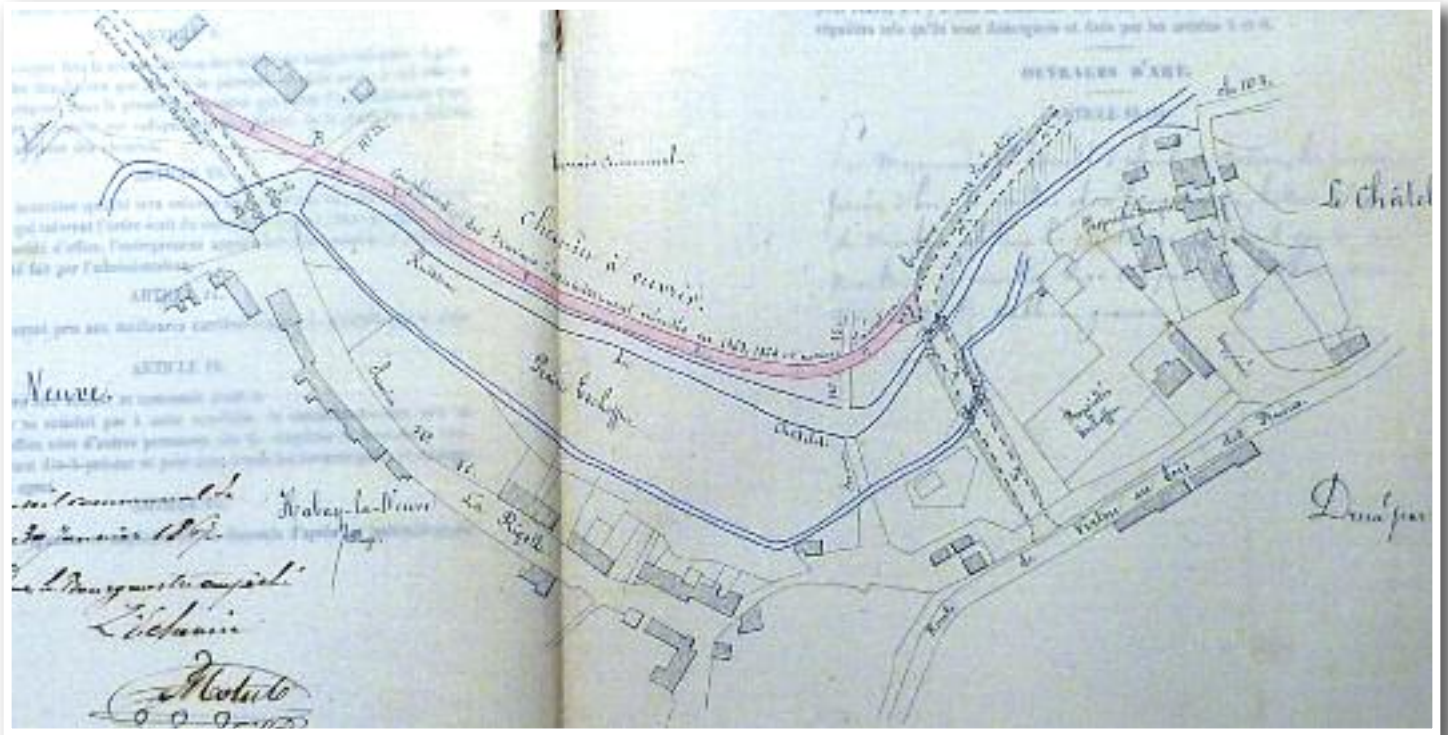
Les photos que nous publions sur ces deux pages permettent de comprendre les importants travaux qui ont été entrepris pour relier le Châtelet à Bologne. Ci-dessus nous sommes Place de La Liberté. A droite, la route venant du Châtelet, qui va devenir la rue sur la Rulles aboutit au vieux pont (Pont Paris que l'on voit ci-dessous). L'assise des routes a été surélevé, de ce fait les eaux de la Rulles qui débordaient autrefois se retrouvent encadrées par ces nouveaux remblais. Ceci explique que l'avant des maisons de la place de la liberté est plus bas que la route et possède encore sa mare et sa source. On voit d'ailleurs parfaitement sur les photos de la page 9, les remblais de terre édifiés pour surélever la route. Ainsi ces travaux permettaient d'avoir une route plane: depuis la route de la Corne du Bois des Pendus, on traversait la vallée sur les ponts du Châtelet, on suivait la rue sur la Rulles, passait à côté du pont Paris et rejoignait Bologne par la rue du Moulin. (voir photo page 10).





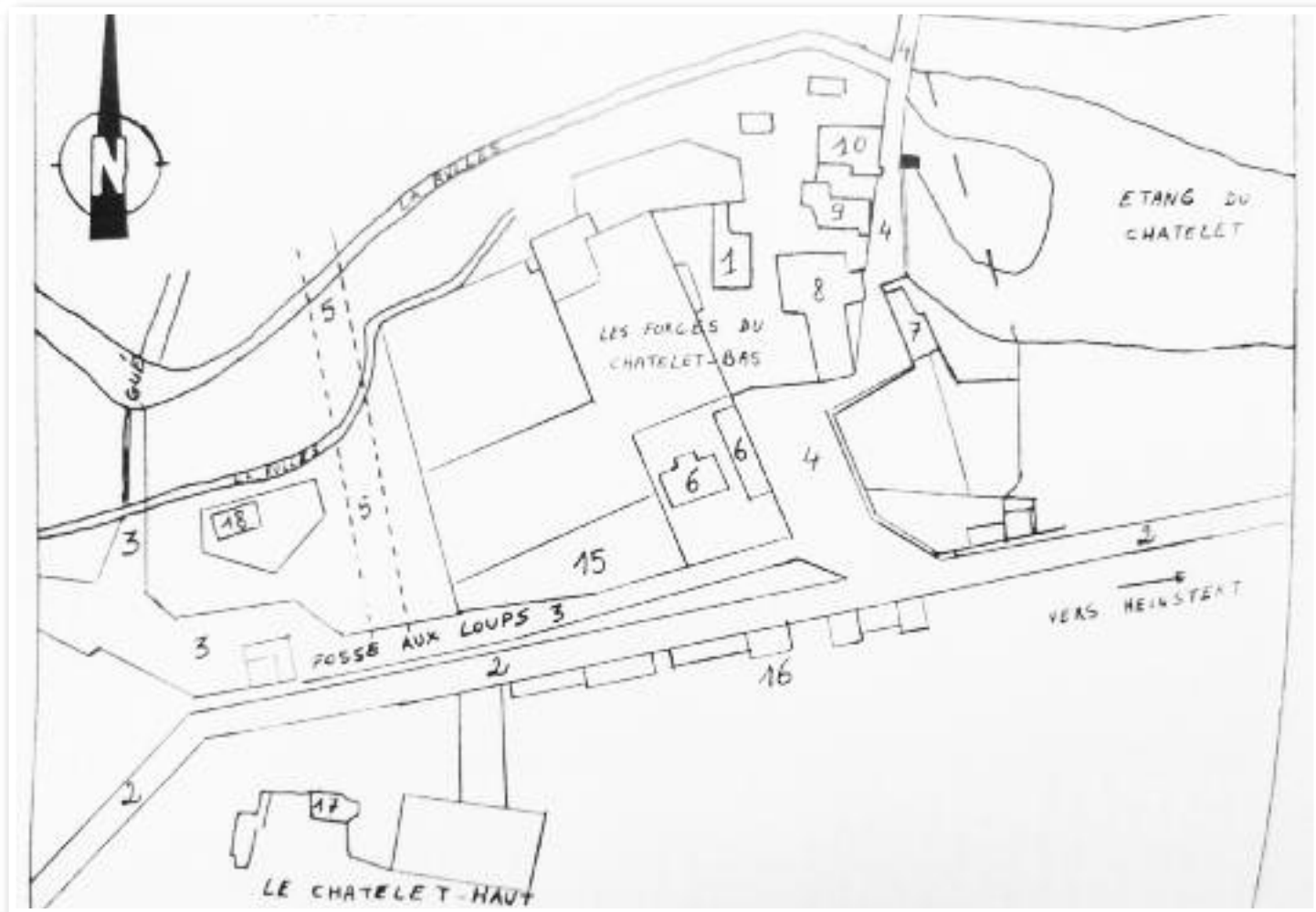
Sur ces photos de la procession à Notre-Dame de Grâce, on peut voir clairement les remblais créés pour l'assise de la route dans le tournant vers la rue du Moulin. A l'arrière plan, les aisances communales du Bon Bois où sera créé le futur terrain de camping.





chemin qui traversait le Châtelet. Pour comprendre cela, il faut rappeler qu'un chemin public passait dans la propriété de monsieur François. Prolongeant la rue des Mineurs, il bifurquait sur la gauche et descendait vers le parc, passait au milieu des anciens bâtiments de forges et du château, franchissait la Rulles sur un pont de bois, en queue d'étang et remontait vers la forêt. (Une portion existe toujours en 2025 comme sentier forestier qui rejoint la chapelle de Bonhomme mais on ne peut plus passer sur le pont de pierre actuel, fermé pour cause d'effondrement, lors des travaux de la centrale électrique, sous l'arche du pont on a pu distinguer la date de 1888 qui pourrait être celle de la construction de ce pont en pierres remplaçant l'ancienne pas-

serelle en bois voir photo p 9.) Une fois franchi le pont, il donnait accès à la forêt et aux aisances communales. Celles-ci jouxtaient les terres du Châtelet et en séance du 15/8/1819 le conseil avait dû préciser l'emplacement de trois bornes qui marquaient physiquement les limites entre le biens communaux et ceux des propriétaires du Châtelet en ces termes : « la première était située au-dessus du pont du relais de l'étang dudit Châtelet, la seconde à une certaine distance de la 1ere, le long de la montagne, la 3e en suivant toujours aux endroits où les anciennes étaient placées ». Ce chemin n'était pas très large et encore rétréci là où il passait entre les bâtiments des forges. Il y avait eu un début de procès entre la propriétaire, Victoire Antoinette Jacqminot, épouse



du docteur Victor François, parce que le responsable de sa scierie, le sieur Lieffrig avait entreposé des bois en bordure du chemin. La propriétaire estimait que c'était son droit, mais le conseil rappelait en ces termes que le chemin était public : « attendu qu'un dépôt de coupes d'arbres sur la voie publique devant cette scierie est une entrave continuelle au libre passage du chemin n°4 (4 sur le plan) très fréquenté tant pour l'agriculture que pour l'exercice journalier du droit d'usage dans les forêts domaniales, attendu qu'il existe un jugement de simple police condamnant l'exploitant au déplacement des arbres exposés dans le chemin communal devant cette usine. Attendu que ce chemin latéralement limité par de murs de bâtiments ou de séparation, n'a en plusieurs endroits que la largeur indispensable pour le passage d'une voiture et qu'en des endroits, un croisement de voitures est impossible, même lorsque le chemin est entièrement libre. Attendu qu'à côté de la scierie, il y a un terrain appartenant à Mme François où des arbres sont ou peuvent être déposés en grand nombre et que les actes posés, en se prétendant propriétaires d'une partie d'un chemin déjà trop étroit et limité de date immémoriale, peuvent entraver la circulation et susciter de justes plaintes journalières, démontrent des prétentions hardies auxquelles n'ont jamais jusqu'à présent pensé les propriétaires successifs du Châtelet... est d'avis que la com-

**Page 10 plan figurant la route et les deux ponts du Châtelet et en rouge, la rue à créer, la future rue sur la Rulles.**

**La photo du moulin nous permet de visualiser aussi que la route a été rehaussée devant le moulin afin de conserver une circulation plane sur tout ce contournement, avant cela, le moulin était au niveau de la vallée, aujourd'hui son premier étage est au niveau de la route et seul l'arrière du bâtiment nous permet de voir le niveau originel.**

**Ci-dessus un plan du quartier du Châtelet où l'on voit encore les anciens bâtiments de forge (7 à 10), le futur château du baron de Bonhome (1), l'ancien château des Piret Poschet déjà largement amputé (6) et en pointillé (5), la nouvelle route et les ponts projetés. L'ancien chemin communal en 4**

*mune de H-I-N soit autorisée à ester devant les juges compétents pour combattre les prétentions inattendues de la propriétaire des usines du Châtelet. »*

La construction des nouveaux ponts, allait régler le problème, ; dès que la nouvelle route fut créée, à savoir la route de Bonaparte actuelle, l'ancien tracé n'eut plus d'utilité et cette partie du chemin n°4 traversant la propriété du Châtelet de même que le chemin n°17 furent achetés par le docteur François. (prix de vente total 3000 frs séance du conseil du 21/6/1866). De ce fait, toute sa propriété devint entièrement privée, les chemins autrefois publics, qui avaient valeur de servitude et qui étaient très fréquentés seront fermés à la population. Le lieu sera donc entièrement privé jusqu'au

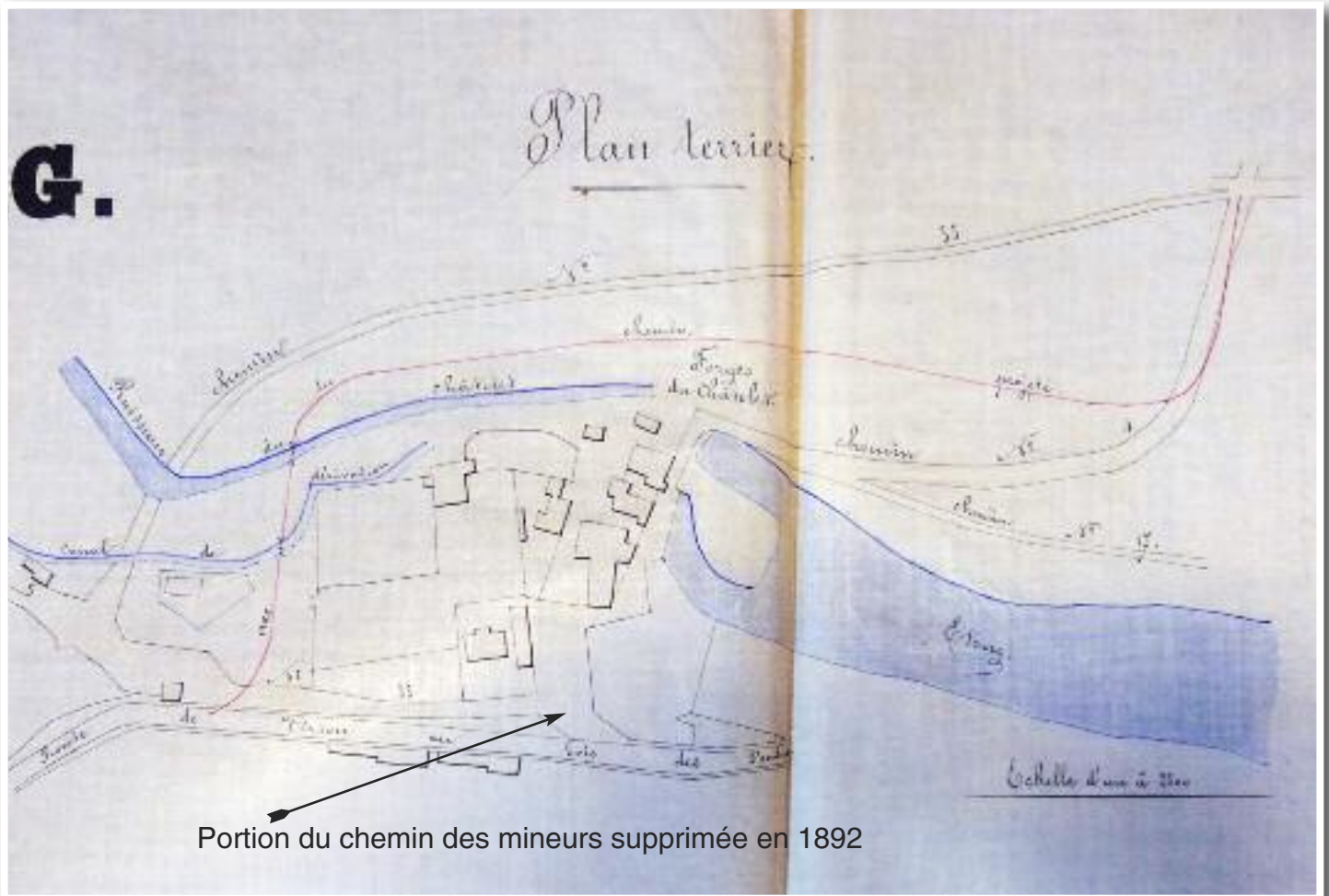


premier rachat par la commune un siècle plus tard, nous l'évoquons dans la gazette 2 sur le Châtelet.

Le 16 juin 1865, le conseil procédera à l'adjudication des travaux au prix de 9837 frs 62 centimes à Nicolas Hausse, aubergiste et propriétaire demeurant à Habay-la-Neuve et Edouard Courtois, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Arlon, adjudicataires solidaires. Les copies des plans que nous publions ci-contre montrent clairement l'importance de ces travaux : arche, hauteur même des ponts, importance de ce talus de remblais qui relie les deux flancs de la vallée... Des milliers de mètres cubes de terres et de pierre ont été déplacés ; ici les entrepreneurs auront pu bénéficier des décombres provenant des deux nouvelles rues créés au même moment, la rue de Bonaparte, nous venons d'en parler mais aussi la rue sur la Rulles qui est ouverte aussi dans le but d'offrir des places à bâtir à la classe ouvrière et surtout de rejoindre le quartier de la Rigole en ligne directe (nous en parlerons dans une autre gazette qui présentera l'historique de la Rigole).

Rétrospectivement, on ne peut que féliciter les édiles de l'époque qui avaient en tête un vaste projet dont l'utilité pour la population était évidente. Nous nous en rendons peu compte aujourd'hui du fait de la faci-

lité de circuler en automobile, mais au XIX<sup>e</sup> siècle où tous les déplacements se faisaient encore principalement avec la traction animale, pouvoir bénéficier de tracés plats et de côtes à faible pente était un atout certain. Ainsi du bas de la rue Emile Baudrux, au moulin de Bologne, les chariots pouvaient suivre la vallée de la Rulles sur de nouvelles routes correspondant aux actuelles rue sur la Rulles et rue du Prévôt (rue du Moulin réfectionnée pour l'occasion). Le passage près du pont de la Rigole a été lui aussi rehaussé (ce qui explique que sur les anciennes photos on voit les habitations de la place de la Liberté situées en contrebas). Les charretiers qui exploitaient la forêt avaient ainsi à leur disposition des chemins moins pentus pour rejoindre le village en n'étant plus obligés de monter la côte de la Rigole et son tournant au pied de l'église, préférant emprunter la rue du Moulin (rue du Prévôt actuelle), rejoindre là la nouvelle route d'Arlon Neufchâteau, créée elle aussi en 1852, bien plus facile à monter avec ses chevaux que l'antique route de Bologne. Les plans et photos que nous publions, nous font mieux prendre conscience de l'utilité des travaux de ces ouvrages d'art et de l'importance des remblais qui ont été déversés pour joindre les deux bouts de la vallée.



Page 12, cette vue du Châtelet en 1868, qui est contemporaine de la création de la route et des deux ponts nous permet de visualiser l'imposante levée de terre qu'il a fallu ériger pour franchir la vallée et relier la rue Emile Baudru (nom actuel) à la rue sur la Rulles (1). Les deux ponts sont flambants neufs, les jardins en contre-bas sont au niveau initial de la vallée (2), de même que le quartier de la Fosse aux Loups, mais à droite, le Baron de Bonhome va devoir amener des m3 de déblais (probablement ceux de la démolition des anciennes usines) pour remettre cette partie du parc au même niveau que la route (3). Il devra aussi canaliser le bief de la Rulles qui alimentera encore la scierie que nous allons évoquer.



Ci-dessus, plan sur lequel est indiqué le projet de création de la rue de Bonaparte (AEA). La nouvelle rue est représentée par un simple filet rouge, on le voit, à partir du bas de l'actuelle rue Emile Baudru, il ne sera plus nécessaire d'entrer dans le domaine du Châtelet, de passer devant les bâtiments de forge, mais l'on pourra, une fois passés les deux nouveaux ponts, prendre à droite et rejoindre la route de Wisembach sur les hauteurs. Cette nouvelle route (1876), deviendra quelques années plus tard une rue avec quelques habitations, comme on le voit sur la carte postale ci-contre. Pour construire cette route, il faudra attaquer la roche et créer une assise assez large pour le croisement des chariots. L'énorme rocher que l'on voit sur le cliché, n'existe plus, il fut dynamiter en mai 1940 par l'armée belge afin de bloquer cet axe pour les troupes allemandes venant de la forêt (Heinstert et Nobressart).



Ci-dessous enfin, on voit encore très bien la levée de terre et les ponts et à l'arrière plan les bâtiments de la scierie à gauche du château.

ARRONDISSEMENT  
de *Sedan* *Vireux*

TRAVAUX AUX CHEMINS VICINAUX.

CANTON  
de *Etalle*

PROCÈS-VERBAL DE RÉCEPTION.

COMMUNE  
de *Haybay la Neuve*

COMMISSAIRE-VOYER :  
M. *Legrand*

Ce procès-verbal devra être dressé en double dont un sera remis et l'autre à l'apposition de la Députation.

Le détail des travaux sera donné comme au devis.

Avis a été donné à M. l'inspecteur provincial, le 12 Nov. 1884, de jour fixé pour la réception.

Ce jour le 12 Novembre, mil huit cent quatre-vingt quatre, je *Legrand* commissaire-voyer de canton administratif de *Etalle* me suis rendu dans la commune de *Haybay la Neuve* afin de procéder à l'examen des travaux qui ont été exécutés par suite de l'adjudication passée le *quatre* *sept* 1884, au profit, et en présence de *Monsieur Lévassier* *maire* et *Monsieur Lévassier* *adjoint* à *Haybay la Neuve*, adjudicataires et de MM. les Bourgeois et Echevins de la commune, j'ai parcouru toute l'étendue des travaux et examiné en détail les ouvrages d'art. Le tout a été reconnu bien fait et conformément aux prescriptions du devis et des conditions de l'adjudication, sans que l'adjudicataire n'ait pas terminé les travaux dans le délai fixé, ce qui est constaté par le présent procès-verbal dressé le *12* *novembre* 1884 dont copie est jointe au présent, et que, pour ce motif, il y a lieu de faire l'application de l'art. 3 des conditions de l'adjudication.

Typ. et Lith. de F.-A. DELA.

La dépense des travaux s'établit comme suit :

N° des LOTS de l'adjudication.	N° des lots de l'adjudication.	ÉLÉMENTS à la portée des communes 1880-81.	DÉNOMINATION DES TRAVAUX.	PRIX de l'adjudication.	MONTANT AUX ADJUDICATAIRES.	
					Frs.	C.
	<i>Deuxième</i>	<i>25</i>	<i>1000 m. cubes de terre à vitifier transportés en charrette sur un sol profond longitudoinal de 100 m. profils de terrain en coupe ci-jointe. Compensation au tract AP figuré en rouge au plan des lieux, pour l'entretien d'un chemin de 65 m. de largeur devant être exécuté les travaux réalisés en 1882, 1883 et 1884 en coupe ci-jointe. Maintien de chemin comme les parties et compensation indiquée au profil en long, hauteur de 20 centimètres sur le sol du chemin, élargissement des fossés sous les parties en sillon, profil des talus à 85 degrés, tout compris à 1 fr. l'm. pour coupe des végétaux de 65 m. d'entretien deux charrettes le chemin indiqué au plan, pour deux moyennes de chemin, talus de part et d'autre d'un mètre de 20 centimètres d'entretien d'entretien d'entretien, tout compris à 1 fr. l'm. en coupe.</i>		<i>100</i>	<i>50</i>
			<i>Excès de 220 m. cubes de terre à vitifier transportés en charrette sur un sol profond longitudoinal de 100 m. profils de terrain en coupe ci-jointe. Compensation au tract AP figuré en rouge au plan des lieux, pour l'entretien d'un chemin de 65 m. de largeur devant être exécuté les travaux réalisés en 1882, 1883 et 1884 en coupe ci-jointe. Maintien de chemin comme les parties et compensation indiquée au profil en long, hauteur de 20 centimètres sur le sol du chemin, élargissement des fossés sous les parties en sillon, profil des talus à 85 degrés, tout compris à 1 fr. l'm. pour coupe des végétaux de 65 m. d'entretien deux charrettes le chemin indiqué au plan, pour deux moyennes de chemin, talus de part et d'autre d'un mètre de 20 centimètres d'entretien d'entretien d'entretien, tout compris à 1 fr. l'm. en coupe.</i>		<i>65</i>	<i>00</i>
			<i>Excès de 220 m. cubes de terre à vitifier transportés en charrette sur un sol profond longitudoinal de 100 m. profils de terrain en coupe ci-jointe. Compensation au tract AP figuré en rouge au plan des lieux, pour l'entretien d'un chemin de 65 m. de largeur devant être exécuté les travaux réalisés en 1882, 1883 et 1884 en coupe ci-jointe. Maintien de chemin comme les parties et compensation indiquée au profil en long, hauteur de 20 centimètres sur le sol du chemin, élargissement des fossés sous les parties en sillon, profil des talus à 85 degrés, tout compris à 1 fr. l'm. pour coupe des végétaux de 65 m. d'entretien deux charrettes le chemin indiqué au plan, pour deux moyennes de chemin, talus de part et d'autre d'un mètre de 20 centimètres d'entretien d'entretien d'entretien, tout compris à 1 fr. l'm. en coupe.</i>		<i>734</i>	<i>00</i>
			<i>Excès de 220 m. cubes de terre à vitifier transportés en charrette sur un sol profond longitudoinal de 100 m. profils de terrain en coupe ci-jointe. Compensation au tract AP figuré en rouge au plan des lieux, pour l'entretien d'un chemin de 65 m. de largeur devant être exécuté les travaux réalisés en 1882, 1883 et 1884 en coupe ci-jointe. Maintien de chemin comme les parties et compensation indiquée au profil en long, hauteur de 20 centimètres sur le sol du chemin, élargissement des fossés sous les parties en sillon, profil des talus à 85 degrés, tout compris à 1 fr. l'm. pour coupe des végétaux de 65 m. d'entretien deux charrettes le chemin indiqué au plan, pour deux moyennes de chemin, talus de part et d'autre d'un mètre de 20 centimètres d'entretien d'entretien d'entretien, tout compris à 1 fr. l'm. en coupe.</i>		<i>52</i>	<i>00</i>
			<i>Excès de 220 m. cubes de terre à vitifier transportés en charrette sur un sol profond longitudoinal de 100 m. profils de terrain en coupe ci-jointe. Compensation au tract AP figuré en rouge au plan des lieux, pour l'entretien d'un chemin de 65 m. de largeur devant être exécuté les travaux réalisés en 1882, 1883 et 1884 en coupe ci-jointe. Maintien de chemin comme les parties et compensation indiquée au profil en long, hauteur de 20 centimètres sur le sol du chemin, élargissement des fossés sous les parties en sillon, profil des talus à 85 degrés, tout compris à 1 fr. l'm. pour coupe des végétaux de 65 m. d'entretien deux charrettes le chemin indiqué au plan, pour deux moyennes de chemin, talus de part et d'autre d'un mètre de 20 centimètres d'entretien d'entretien d'entretien, tout compris à 1 fr. l'm. en coupe.</i>		<i>98</i>	<i>00</i>
			<i>Excès de 220 m. cubes de terre à vitifier transportés en charrette sur un sol profond longitudoinal de 100 m. profils de terrain en coupe ci-jointe. Compensation au tract AP figuré en rouge au plan des lieux, pour l'entretien d'un chemin de 65 m. de largeur devant être exécuté les travaux réalisés en 1882, 1883 et 1884 en coupe ci-jointe. Maintien de chemin comme les parties et compensation indiquée au profil en long, hauteur de 20 centimètres sur le sol du chemin, élargissement des fossés sous les parties en sillon, profil des talus à 85 degrés, tout compris à 1 fr. l'm. pour coupe des végétaux de 65 m. d'entretien deux charrettes le chemin indiqué au plan, pour deux moyennes de chemin, talus de part et d'autre d'un mètre de 20 centimètres d'entretien d'entretien d'entretien, tout compris à 1 fr. l'm. en coupe.</i>		<i>8</i>	<i>00</i>
			<i>Excès de 220 m. cubes de terre à vitifier transportés en charrette sur un sol profond longitudoinal de 100 m. profils de terrain en coupe ci-jointe. Compensation au tract AP figuré en rouge au plan des lieux, pour l'entretien d'un chemin de 65 m. de largeur devant être exécuté les travaux réalisés en 1882, 1883 et 1884 en coupe ci-jointe. Maintien de chemin comme les parties et compensation indiquée au profil en long, hauteur de 20 centimètres sur le sol du chemin, élargissement des fossés sous les parties en sillon, profil des talus à 85 degrés, tout compris à 1 fr. l'm. pour coupe des végétaux de 65 m. d'entretien deux charrettes le chemin indiqué au plan, pour deux moyennes de chemin, talus de part et d'autre d'un mètre de 20 centimètres d'entretien d'entretien d'entretien, tout compris à 1 fr. l'm. en coupe.</i>		<i>75</i>	<i>00</i>
			<i>Excès de 220 m. cubes de terre à vitifier transportés en charrette sur un sol profond longitudoinal de 100 m. profils de terrain en coupe ci-jointe. Compensation au tract AP figuré en rouge au plan des lieux, pour l'entretien d'un chemin de 65 m. de largeur devant être exécuté les travaux réalisés en 1882, 1883 et 1884 en coupe ci-jointe. Maintien de chemin comme les parties et compensation indiquée au profil en long, hauteur de 20 centimètres sur le sol du chemin, élargissement des fossés sous les parties en sillon, profil des talus à 85 degrés, tout compris à 1 fr. l'm. pour coupe des végétaux de 65 m. d'entretien deux charrettes le chemin indiqué au plan, pour deux moyennes de chemin, talus de part et d'autre d'un mètre de 20 centimètres d'entretien d'entretien d'entretien, tout compris à 1 fr. l'm. en coupe.</i>		<i>968</i>	<i>00</i>



Page 14, extrait du procès-verbal de réception des travaux des ponts du Châtelet, dressé par le commissaire-voyer Legros en novembre 1867. Ce document nous fournit donc la date de la fin des travaux.

Ci-dessus une vue de la scierie et de son personnel. Nous reconnaissons grâce à sa barbe caractéristique Prosper Prail bien connu pour avoir été le garde suisse de l'église St Nicolas pendant près de trente ans. Un ouvrier tient un haut fer à la main, preuve que tout n'était pas encore mécanisé et nous devinons à l'étage la partie résidentielle habitée par la famille Prémont. La cheminée débordant du toit fume ce qui indique que les logements étaient chauffés.

## Les scieries du Châtelet

Il faut en effet mettre le mot « scierie » au pluriel car nous recensons quatre scieries différentes qui ont été mises en activité dans le quartier du Châtelet. La doyenne a été implantée dans les bâtiments mêmes des anciennes forges, en bordure de l'étang. La première trace écrite qui en fait mention est l'acte de vente du domaine à Nicolas Spirlet établi le 10/8/1779 dans lequel il est mentionné la vente d'une « scierie à eau à un seul fer ».

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, quand nos usines à fer ont perdu des marchés et ont commencé à péricliter, c'est tout logiquement que certains industriels ont intégré dans leurs bâtiments d'usine, une scierie qui pouvait également fonctionner avec l'énergie hydraulique four-

nie par la Rulles. Les canaux, les roues à aubes pouvaient à présent actionner des hauts fers ou scies et continuer à mettre en valeur la principale ressource de la région : les bois de nos forêts. (Ce fut également le cas à Bologne, tandis qu'au Pont d'Oye, ce fut une papeterie qui succéda aux forges). Cette scierie fonctionnera quelques années, elle est citée dans divers documents mais n'avait probablement pas une production très importante. Le cadastre de 1843 la décrit en ces termes : « cette scierie qui est aussi à une lame est en bon état, elle est d'un accès un peu plus difficile que celle de Bologne, elle n'est activée qu'une partie de l'année ».

## La deuxième scierie à l'avant du château

En 1878, à l'époque où le baron de Bonhome est propriétaire du domaine, on voit apparaître sur les plans cadastraux une construction à l'avant du château qui correspond au bâtiment et atelier de la scierie qui fonctionnera une cinquantaine d'années et dont il ne reste aujourd'hui que la chute sur laquelle la commune a récemment installé une petite centrale hydraulique. Fut-elle réellement construite vers 1878 où quelques années avant, difficile à préciser sans document d'archives. On ne la voit pas sur les plans liés à la construction des ponts par contre le canal qui l'alimente est présent. Paradoxalement, elle est figurée sur un plan



du domaine lorsque la veuve Jacqminot introduit une demande pour établir un moulin à faire en 1853. Si l'on en croit la biographie consacrée à la famille Radzitzky et de Bonhome, le baron l'aurait rachetée à Léon Motus « au prix de quarante mille francs », vers le mois de juin 1879 ; elle était « *contiguë au Châtelet, également ancienne possession d'Edouard de Prémoré* ». Nous n'avons pas de date de construction précise, mais le cadastre de 1878 montre que l'on y fait divers aménagements. On sait que le baron acheta par la même occasion tout l'équipement qui comprenait : « *les scies à ruban et circulaires, les chariots, la roue hydraulique et les mécanismes de transmission* » (Christopher Misson page 49).

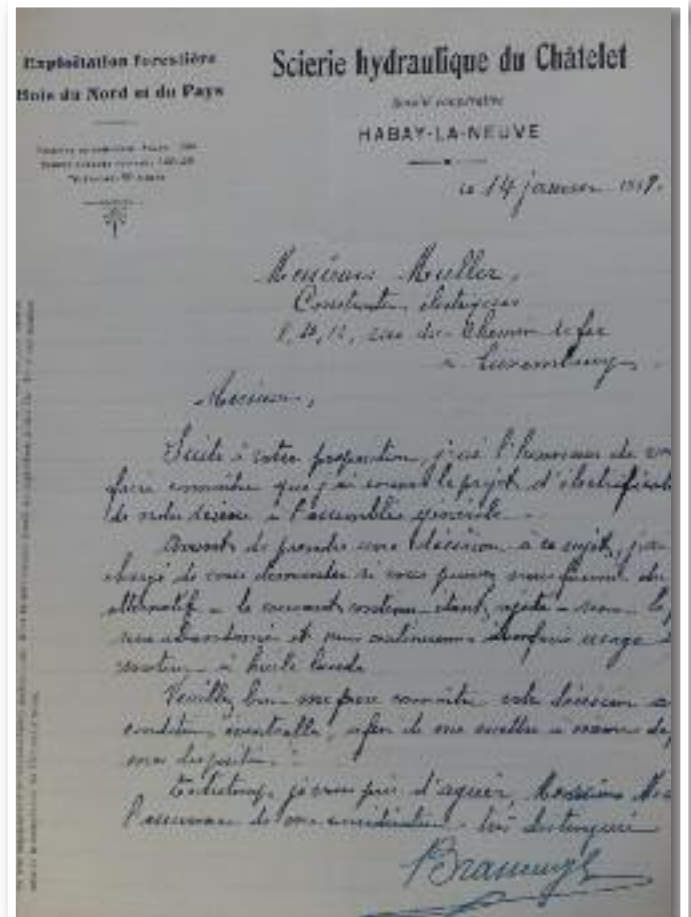
Aux archives de l'Etat à Arlon, dans une farde dite « Usines et Ateliers » figure un petit dossier qui traite d'une « *anticipation sur le lit d'un cours d'eau par le propriétaire de la scierie du Châtelet* ». Y figure un courrier daté du 18/8/1881 qui nous fournit quelques éléments intéressants. L'inspecteur des ponts et chaussées qui s'est rendu sur les lieux à la demande de la commune de Habay-la-Neuve afin de vérifier une éventuelle prise de terrain lors de la construction du mur de soutènement fait un rapport dans lequel il préconise de ne pas aller en justice à ce niveau, car il est difficile à prouver que quelques centimètres de rive ont été usur-





Deux photos les plus anciennes de la scierie, sur celle de gauche on peut à nouveau voir le personnel ouvrier et probablement les gérants que l'on différencie par leurs habits de ville. Notez que sur ces deux clichés, où l'on voit la façade du château de Bonhome, nous remarquons que la tour à l'avant n'est pas encore construite et que la façade à cette époque est similaire à celle donnant vers l'étang. Nous voyons aussi Xavier Joseph Prémont en portrait ou avec son épouse qui fut un des premiers gérants de la scierie à l'a fin du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle, par la suite, avec son épouse, il a tenu le café de la poste, Place de l'Hôtel de Ville.

pés et suggère que le nouveau propriétaire, à savoir le baron de Bonhome écrive pour se mettre en ordre avec l'administration. Voici un extrait qui évoque notamment le moulin à farine : « ce moulin a été démoli et aujourd'hui, il est remplacé par une scierie dont la construction, à ce que j'en crois, n'a jamais été autorisée, car il n'existe dans mes archives, aucune pièce constatant que cette usine a été érigée en vertu d'une autorisation régulièrement délivrée. J'ai figuré en bleu, la copie incluse du plan dont il s'agit, l'emplacement du mur de soutènement qui existe le long de la rive gauche de la Rulles, ce mur a été construit en 1879, par le nouveau propriétaire des usines le sieur Baron de Bonhome. Des choses ont été modifiées, le clou de jauge placé en 1854 a disparu, la vanne d'alimentation de la scierie se trouve au point A de mon plan. » Ce point A est toujours existant aujourd'hui, c'est l'entrée du canal d'alimentation qui se trouve à gauche du pont, au bout de l'étang (voir photo).



Deux factures liées à la scierie du Châtelet, celle de gauche date de 1896, époque où les frères Prémont étaient locataires, l'autre de janvier 1939, au moment de la gestion par différents actionnaires, elle est signée Joseph Brasseur, futur bourgmestre de Habay.

Ci-dessous, une autre vue de la scierie vers 1910, la tour du château est construite et les planches sèchent contre les murs du jardin, attendant d'être vendues. A droite, autre vue du personnel ouvrier où l'on reconnaît les frères Prémont. (1 et 2)





Jean Muller dans son Pays de Habay, avait mentionné que la députation permanente avait autorisé cette scierie en 1881, ce doit être la date de la régulation par le Baron de Bonhome. Evidemment le baron ne s'occupa pas directement de l'entreprise et il la mit en location. Les premiers locataires (il y avait d'ailleurs un logement à l'étage) furent Xavier-Joseph Prémont et son frère, Victor Prémont, nous avons retrouvé une facture à leur en-tête qui est datée du 16 janvier 1896, elle est adressée à la commune et porte sur la livraison de cercueils fabriqués pour les familles dans la scierie (voir ci-contre). Nous avons eu contact avec la famille qui nous a indiqué que ces deux frères nés à Bande ont toujours exercé leur métier de scieur à la scierie du Châtelet. Ils ont quitté Habay pour s'installer à Braine l'Alleud en novembre 1912, les membres de la famille pensent que ce départ était lié à l'incendie de la scierie survenu le 4/11/1905.

Le journal l'Avenir du Luxembourg du lendemain annonçait l'incendie en ces termes « Hier matin à 5 heures, un terrible incendie s'est déclaré à la scierie de M. le Baron de Bonhome. Tout est détruit, il ne reste que les murs. Outre la scierie qui est assurée, il s'y trouvait pour plus de 6000 frs de planches en sapin du nord non assurées : il n'a pas été possible de sauver les registres de comptabilité : les pertes sont évaluées à 40.000 frs, on ignore les causes. »

Dans son ouvrage consacré aux communes luxembourgeoises, E. Tandel, dans le tome 1 page 427 signale

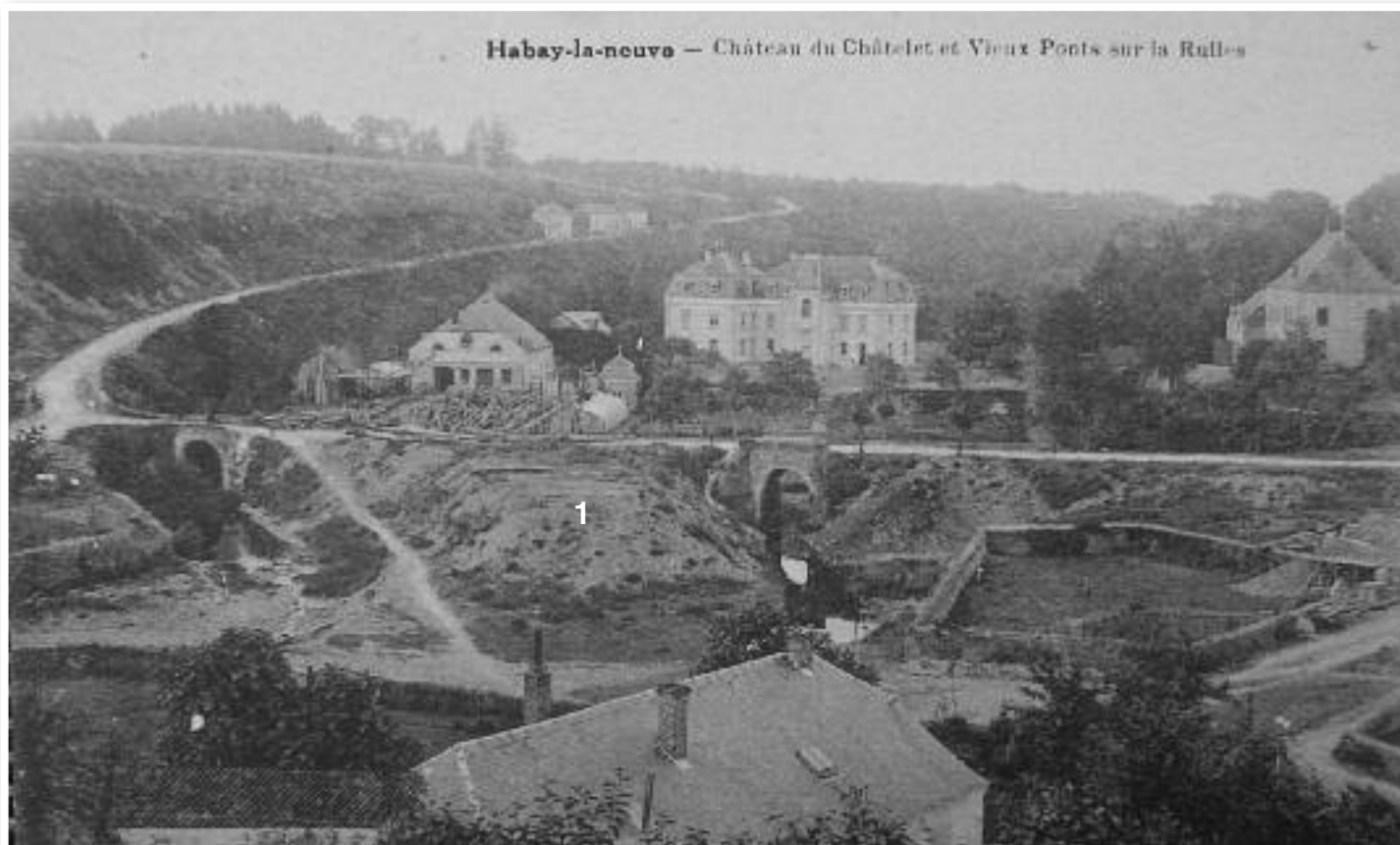
que la scierie du Baron de Bonhome débitait annuellement 600 mètres cubes de bois, par comparaison la scierie de Bologne en débitait 310 m<sup>3</sup>. Après eux, la scierie fut mise en location à la famille Arendt. /Jean et Jean-Pierre la louèrent de 1911 ou 1921 après cette date ils préférèrent créer une nouvelle scierie rue de la Gare, au lieu-dit Vivier des Moines, qui fut exploitée par Jean-Claude Arendt jusqu'il y a peu. Dans le journal l'Avenir du Luxembourg du 19/6/1921, ils firent passer cet avis : « MM Arend frères, ci-devant à la scierie du Châtelet, à Habay-la-Neuve, ont l'honneur d'informer leurs clients qu'ils pourront conduire leurs bois dès maintenant à la nouvelle scierie près de la gare. La scierie sera mise en marche au début du mois de juillet. » Pour la petite histoire signalons que pour la construction de certains baraquements de leur nouvelle installation, ils récupérèrent des éléments de l'usine de montage d'avions de combat que les Allemands avaient installé en 1917 à la sortie du village, le long de la route d'Habay-la-Vieille, nous en parlerons dans une prochaine gazette.

La scierie du Châtelet était devenue importante, on y débitait les arbres, principalement le hêtre et le chêne. Il y avait de ce fait, un nombre conséquent d'arbres stockés dans les abords, comme le montrent toutes les photos d'époque que nous publions. Les planches qui ne trouvaient pas place au séchoir, étaient dressées contre le mur du potager. La Rulles fournissait l'eau



Deux vues du quartier du Châtelet sur lesquelles on peut comprendre l'importance de l'activité de la scierie, dont le stockage des bois débordait à l'angle de la rue sur la Rulles (une maison sera construite là plus tard, famille Thiry) et de Bonaparte. Ci-dessous, nous voyons, entre les deux bras de la rivière comment les exploitants de la scierie ont peu à peu déversé les déchets de scierie pour former un énorme remblais entre les deux petites rivières (1), comparé à la photo du dessus qui est plus ancienne, on voit que le remblai a gagné près d'une dizaine de mètres.

Page 21, vue de ce qu'il restait de la scierie du Châtelet, une chute d'eau alimentée par le canal, l'administration communale y a ajouté une petite centrale électrique il y a quelques années. Publicité scierie parue dans l'Avenir du Lux le 12/2/1925

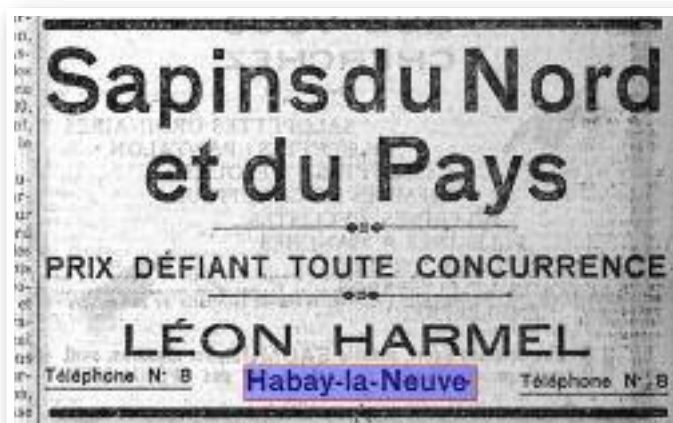






travaillaient pour lui en forêt. Il eut la chance de pouvoir obtenir un marché intéressant puisqu'il travailla pour le chemin de fer et débita les fameuses billes en chêne. Il sciait aussi pour les particuliers. Tous les jours, au matin, on ouvrait la vanne de l'étang et on mettait la scierie en activité, car l'énergie fournie était gratuite, mais une dynamo électrique existait, nous l'avons vu, qui servit à l'électrification du château et aussi à celle de l'église.

Comme l'activité se développait, pour alimenter en continu la scierie, on installa une machine à vapeur puis un moteur diesel. (Photo ci-dessus une scierie reconstituée à l'éco-musée de l'Alsace et publicité d'un moteur diesel similaire à celui installé au Châtelet). Le transport des arbres de la forêt à la scierie se faisait par chariot attelé avec des chevaux. Monsieur Harmel eut jusqu'à dix-neuf chevaux pour le service des transports. Les principaux transporteurs étaient Louis Copus, son frère Jules, Jules et Edouard Mathieu (l'cadet). En 1925, Albert Goffinet, son frère et son père sont venus s'installer dans une roulotte en face de la scierie. Ils transportaient uniquement les bois sciés à la gare avec un camion muni de pneus pleins avec lesquels il leur était impossible d'aller en forêt. Monsieur Harmel vendait aussi des bois sciés principalement des sapins du nord : voliges, poutrelles (voir document ci-contre). La scierie débitait entre 16 à 17 m<sup>3</sup> par jour. On peut prendre conscience de l'importance de cette production en mesurant les mètres cubes de déblais, de la



sciure en majeure partie, qu'elle déversait entre les deux bras de la rivière. Le talus ainsi constitué est aujourd'hui l'aire d'un petit abri en bois qui accueille les groupes. Une fois de plus, ce remblai est un ouvrage totalement artificiel, un de plus dans ce beau coin verdoyant du village. Nous avons interviewé Fernand Gaume il y a une trentaine d'années et il nous avait confié quelques souvenirs ; « *comme ouvriers à la scierie, je me rappelle de Camille Gonry, c'était lui qui marquait les bois avec une griffe, puis il y avait les hommes qui « recepaient », il y avait des wagonnets pour véhiculer les troncs. Ils sciaient presque uniquement les feuillus, on n'écorçait pas ou rarement ; on les passait au ruban, puis on les repassait aux circulaires. Il y avait deux hommes aux rubans et deux hommes aux circulaires. Les moteurs étaient dans la cave. Il y avait des bois tout le long de la rue du Châtelet et à l'avant de la scierie (voir photos). Ils rejetaient les déchets de scierie entre les deux ponts, c'est devenu un vrai talus actuellement. Au niveau du personnel, je me*



*souviens du René Jaumonet, de l'Ernest Othe, du Camille Wagner, qui travaillaient là. Il y avait aussi mon père, Baptiste Gaume, le Joseph Gruslin, le bedeau (Léon Prail). »*

En juillet 1931, un violent incendie détruit totalement la scierie. Le journal l'Avenir du Luxembourg du 1931 décrit l'incendie en ces termes « *le feu prit rapidement d'inquiétantes proportions et malgré les secours organisés en toute hâte, toute la scierie ne fut bientôt qu'une immense torche. Il ne reste que les murs calcinés et des ruines branlantes. L'important stock de bois, de nombreuses machines, tout cela est resté dans les flammes. Les dégâts sont évalués à environ 300.000 francs. Le sinistre serait dû à un court-circuit. Du fait de cet incendie, une quinzaine d'ouvrier vont se trouver sans travail.* ». Pour assurer les contrats et commande qu'il avait avec la société des chemins de fer, Léon Harmel s'arrangea avec la scierie Arendt pour utiliser leur scierie le temps que celle du Châtelet soit remise en état.

Cet incendie coïncide avec la fin de l'occupation par Harmel, en 1933, un groupe d'investisseurs tenta de relancer l'activité. Le journal l'Avenir du Luxembourg du 25/5/1933 nous informe que « *quelques catholiques du pays de Habay, dans le but de combattre le chômage, ont fondé une société coopérative pour reprendre et exploiter la scierie hydraulique du Châtelet. Ils en ont confié la direction à M.G. Remy, le maître-scieur à Martelange.*

**HABAY-LA-NEUVE :**  
 Quelques catholiques du pays de Habay, dans le but de combattre le chômage, ont fondé une société coopérative pour reprendre et exploiter la scierie hydraulique du Châtelet.  
 Ils en ont confié la direction à notre ami M. G. Remy, le maître-scieur à Martelange.  
 L'acte de constitution de la Société Coopérative ont de paraître au «Moniteur»  
 Le président du conseil d'administration est M. le Prince Louis de Mérode dont le grand dévouement aux œuvres luxembourgeoises est bien connu. M. Pierre Nothomb en est vice-président, et M. Joseph Brasseur administrateur délégué.  
 L'«Avenir du Luxembourg» forme les vœux les plus sincères pour la prospérité de la nouvelle entreprise.

*L'acte de constitution de la société coopérative vient de paraître au moniteur. Le président du conseil d'administration est M. le Prince de Mérode dont le grand dévouement aux œuvres luxembourgeoises est bien connu. M. Pierre Nothomb en est vice-président et M. Joseph Brasseur, administrateur délégué.* » (article ci-dessus).



Vers 1937-38, le père de Georges Gruslin en fut le contre-maître et c'est lui qui vécut la période d'occupation des années 40-45. Au début de la guerre, la scierie réquisitionnée par les troupes allemandes dut fournir le bois nécessaire aux réparations des ponts minés et détruits le 10 mai 40 par les chasseurs ardennais. A la Libération les activités reprirent normalement, les Américains se servirent aussi de la scierie mais dans une moindre mesure. Elle cessera ses activités afin des années 50 et c'est, nous l'avons vu, le sénateur Adam qui fit abattre les derniers vestiges à l'exclusion de la chute d'eau vers 1948. Voici la liste d'une partie du personnel occupé à la scierie telle que reprise dans le registre du personnel qu'avait conservé Serge Thibert :

Gruslin Joseph, né à Paris, le 5/2/1887, engagé le 7/6/37 – contremaître

Bouteille Jules, né à Habay-la-Neuve, le 4/3/1895, engagé le 16/6/1941 – scieur

Schmit Maurice, né à Habay-la-Neuve, le 14/12/1897, engagé le 17/6/42, aide scieur

Schmit Léon, né à Habay-la-Neuve, le 3/11/1900, engagé le 26/3/1945 – scieur

Rumkens Auguste, né à Habay-la-Neuve, le 24/4/1883, engagé le 4/6/1945 parti le 8/5/1948 – aide scieur.

Schmit André, né à Habay-la-Neuve, le 7/11/1928, engagé le 2/7/1945 et sorti le 22/7/1948- aide scieur

Wathelet Albert, né à Habay-la-Neuve, le 17/6/1896, engagé le 3/10/45, sorti le 6/6/1947, scieur

Derhet André né à Habay-la-Neuve, le 23/11/30, engagé le 6/1/1947 et sorti le 2/8/1948, aide scieur

Gruslin Gaston, né à Habay-la-Neuve, le 19/12/1929, engagé le 6/1/1947, aide scieur.

Bernard Louis Léon, né à Habay-la-Neuve, le 3/3/1889, engagé le 2/8/1948 sorti le 21/9/48, aide scieur.

Gaume Jean-Baptiste, né à Vlessart, le 6/7/1875, engagé en mai 1933 sorti le 7/4/1948, aide scieur

Brasseur André, né à Habay-la-Neuve, le 22/12/1918 engagé le 23/6/1941, sorti le 17/7/1941, manoeuvre

Jaumonnet Auguste né à Habay-la-Neuve, le 7/3/1897, engagé le 17/6/1942, sorti le 20/12/44, manoeuvre

Schmit Maurice, a né à Habay-la-Neuve, le 17/6/1897, engagé le 17/6/1941, manoeuvre

Camille Wagner, né à Habay-la-Neuve, le 22/10/1884, engagé en décembre 1940, sorti le 6/9/44, scieur.



Lorsque l'on observe les différentes photos et elles sont très nombreuses, de la scierie, nous remarquons sur certaines qu'un autre petit bâtiment existait aussi à l'avant (cfr photo-ci-dessus). L'enquête auprès des anciens du village il y a trente ans avait révélé qu'il y avait là une fosse à tan. Les frères Arendt avait acheté un petit moulin à tan qui fonctionnait lui aussi avec l'énergie hydraulique, probablement avec le même canal qui passe à cet endroit. On y « pulvérisait » les écorces de chêne pour en faire du tan avec lequel on traitait les peaux pour les transformer en cuir. (voir plus loin à propos de la tannerie Lenger).

### La deuxième scierie Reischling

Les frères Rieschling, ébénistes venus de Paris, avaient aussi tenté de créer une petite scierie à l'avant de leur demeure, près de l'entrée du futur home RTT, mais elle n'a pas fonctionné très longtemps. Nous n'avons pas de document relatif à cette scierie.

**Ci-dessus, à gauche page 24, le personnel ouvrier à l'intérieur de la scierie fin des années 30. On reconnaît à droite avec ses lunettes le contre-maître Joseph Gruslin. Autres photos de l'intérieur de la scierie de l'Eco-Musée d'Alsace. Ci-dessus une autre photo qui permet de voir les bâtiments annexes qui se trouvaient à l'entrée près des murs et de la rivière.(1) Ils furent également détruits lors de l'aménagement du parc par le sénateur Adam.**





### La scierie Warnimont

Ici, il s'agit d'une scierie qui était implantée, rue Emile Baudrux, en bordure du Châtelet, à droite en venant de Heinstert, probablement à l'emplacement du vieux chemin qui desservait les forges et qui fut racheté par le docteur François. Nous n'avons pas pu recueillir beaucoup de renseignements sur cette entreprise. Nous avons vu dans la gazette consacrée au cinéma, que son propriétaire Charlemagne Warnimont, dénommé le Mamagne, avait créé le premier cinéma de Habay, après avoir découvert cette invention lors d'un séjour à Paris. Pour alimenter la machinerie du cinéma, Charlemagne amenait chaque dimanche le groupe électrique qui servait à la scierie la semaine. Cette scierie devait aussi occuper du personnel, nous en voyons sur les photos mais elle fut de moindre importance que celle de son voisin, monsieur Harmel.





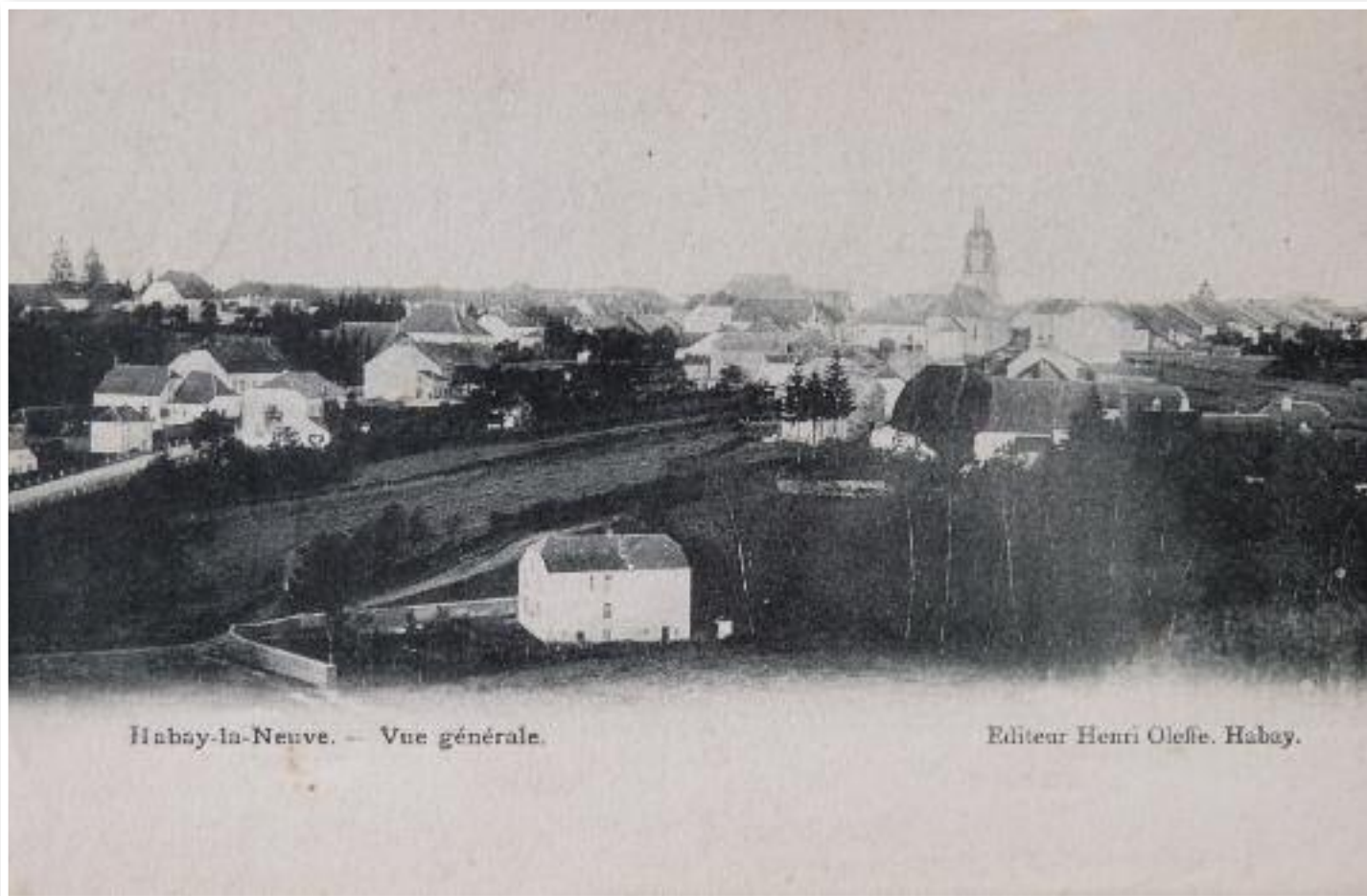
Sur ces deux pages, nous pouvons visualiser l'entrée de Habay et l'emplacement de la scierie Warnimont. A gauche, nous apercevons l'atelier et un ouvrier chargeant des troncs, notamment ceux stockés à l'avant de la maison. Ci-dessus, on distingue les planches en train de sécher contre le pignon. Les autres photos plus récentes qui datent de 1952 et des années 60 permettent de voir l'ancien atelier, fait de planches de bois, qui est resté là quelques temps encore avant que l'on y construise une maison (Edouard Copus). Page 28, vue de cette même scierie qui fut réquisitionnée par les Allemands durant la Première Guerre.





Scierie Warnimont durant la première guerre, des soldats allemands travaillent aux côtés des ouvriers belges. Ci-dessous et page 29 deux vues de la tannerie. Nous constatons que l'ancien bâtiment de la tannerie avec ses nombreuses fenêtres a été rehaussé et que les fenêtres ont été bouchées. Un mur en pierres de schiste a été construit avant d'encadrer le jardin à l'avant.





Habay-la-Neuve. — Vue générale.

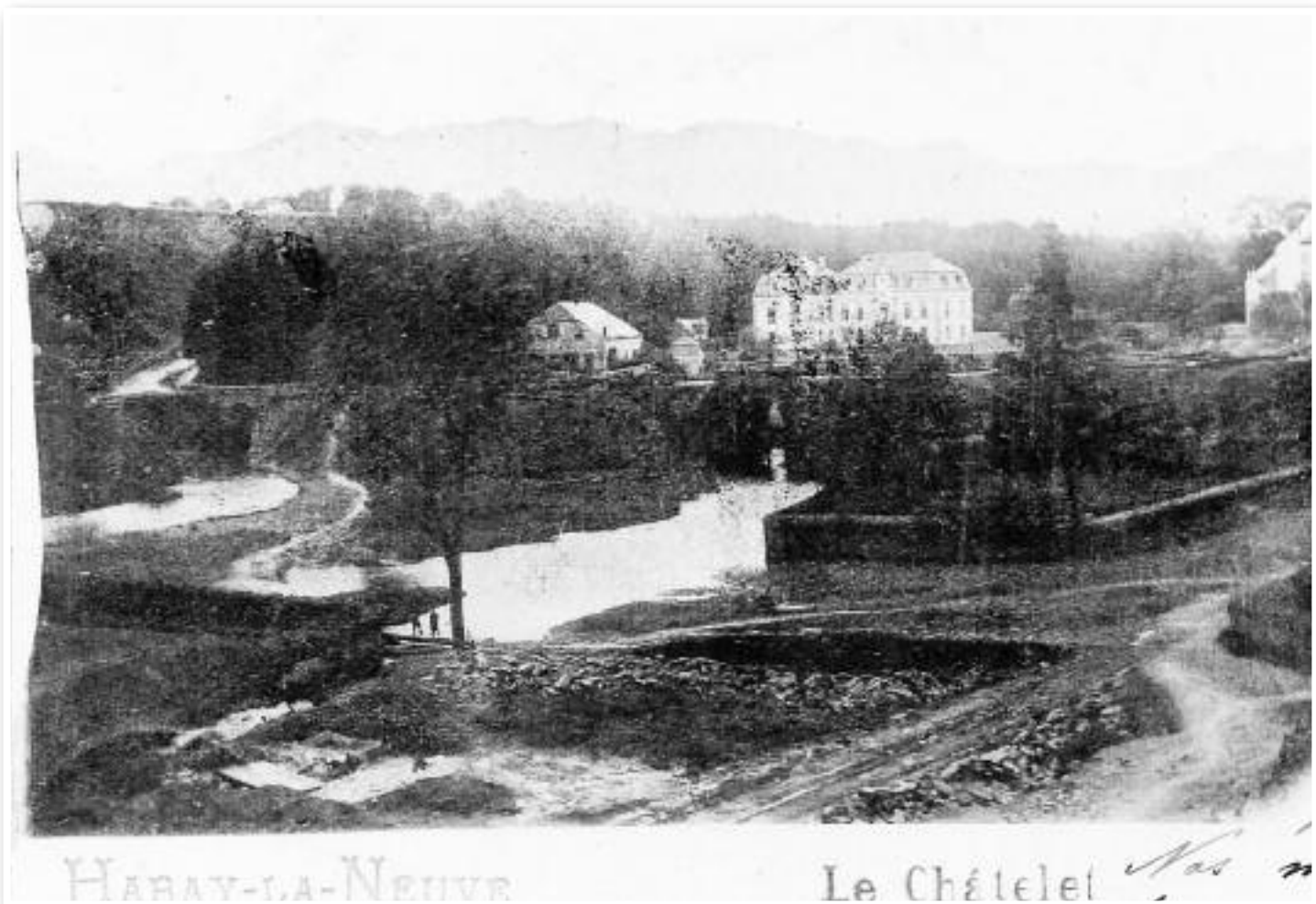
Editeur Henri Olesse. Habay.

### La Tannerie Lenger et le moulin à farine.

Toujours dans ce coin de Habay, nous pouvons aussi citer en premier la tannerie qui existait au pied du sentier de l'Horlé Nowé (habitation Philippe Halbardier en 2025). Cet ancien établissement, dont on connaît le nom d'un propriétaire à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, Monsieur Lenger (parfois prononcé Légnière par les gens du village) profitait du bras de la petite rivière pour y tanner les peaux afin d'en faire différents cuirs. En 1890, Jean-François Lenger y tenait trois fosses et employait un ouvrier. Des tanneries plus anciennes existaient. Les archives communales font à plusieurs reprises, mention de demandes visant à établir une tannerie. La plus ancienne que nous ayons trouvée, est évoquée en séance du conseil du 24/1/1819, les conseillers autorisent le sieur Philippe Mathieu à construire une tannerie, mais le lieu n'est pas précisé. La deuxième émane de Claude-Charles Gillet, brasseur (sa brasserie se situait à l'emplacement de la poste actuelle et c'est son épouse qui est à l'origine de la construction de la chapelle N-D de Grâces) qui veut ériger une tannerie au lieu-dit « Horlé Noël » (Horlé Nolle en fait), ce qui sera accordé (séance du conseil du 20/8/1828), c'est là que nous situons la tannerie encore en activité à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

La troisième demande datant du 27/10/1866 est effectuée par Emile Tschoffen qui veut en construire une au lieu-dit La Rigole d'une contenance de 41 ares. Peut-être s'agit-il en fait de la même. Le cadastre de 1843 mentionne encore deux tanneries, celle de Claude-Charles Gillet, petit bâtiment dans lequel se trouvent deux détrempeuses servant à y tanner le cuir d'empeigne et les peaux de veau et de moutons. Celle de Labille Joseph, boucher à H-1-N, tannerie rue de la Fosse aux Loups réf B87, atelier dans lequel on prépare des peaux de chevaux. Le bâtiment est très chétif et ne renferme aucune fosse. Quoi qu'il en soit, sur les photos du début du XX<sup>e</sup> siècle, nous pensons distinguer certaines fosses creusées à côté de la petite rivière. Celles-ci étaient destinées à y plonger les peaux afin qu'elles s'assouplissent progressivement. Du fait de la putréfaction des parties charnues qui pouvaient subsister, l'endroit était assez pestilentiel. Ces peaux étaient tannées, on plaçait une couche de peaux puis on pulvérisait du tan ou tanin (écorce de chêne traitée) et selon la préparation et sa durée, on obtenait différentes sortes de cuirs utilisés en fonction de leur usage.

Gaston Balbeur qui avait suivi les opérations nous avait indiqué que l'on appelait « empeigne » le cuir utilisé pour les souliers de qualité. Bien graissé, il ne prenait pas l'eau et ces bons souliers très résistants étaient



L'avant de la tannerie. Sur la photo du dessus, on distingue encore les fosses et une petite passerelle qui permettait de passer le bras de la Rulles. Ci-dessous, les anciennes fosses sont bouchées et le propriétaire a établi un potager bordé par un mur de schiste. Il est à noter la largeur de ce bras de la Rulles, que les gens dénommaient la «petite rivière» prolongation du bief qui alimentait la scierie et qui prenait sa source à la sortie de l'étang du Châtelet près du pont. Ce coin de rivière était très animé, c'est là que les femmes du quartier venaient laver leur linge et que s'abreuyaient aussi les troupeaux à l'occasion.



chers à l'achat. Dans la peau d'une bête, il y avait différentes qualités de cuir : la meilleure partie était le dos, les flancs étaient de qualité moindre, le dessous de la panse était de plus petite qualité. Il y avait donc différentes fosses suivant le type de cuir à traiter. Les meilleures qualités, le « croupon », qui servait principalement au ressemelage demeuraient plus longtemps dans la fosse. On tannait aussi le veau destiné à de fines chaussures, aux gants de femmes, avec d'autres cuirs on fabriquait des tabliers. La moindre qualité d'empaigne était utilisée pour les banettes, les tabliers de forgerons. Les photos anciennes que nous publions montrent que la tannerie a été refaite, du moins dans sa partie droite et qu'un mur d'enceinte en pierre de schiste est venu progressivement clôturer l'avant. Voici encore deux autres témoignages intéressants que nous avons recueilli auprès de Louis Hinckels et Fernand Mahtieu. Le premier avait mis par écrit quelques souvenirs, il se rappelait des fosses à peaux et écorces (tans) qui étaient rebouchées avec des planches et des pierres. Les peaux y séjournaient 5 à 6 mois et l'ouverture était pour le moins « parfumée ». Les peaux arrivaient salées pour éviter le pourrissement on disait qu'elles étaient « vertes », il fallait ensuite enlever le sel puis les poils en les passant dans une cuve contenant une solution d'eau mêlée à de la chaux et de la sulfure. On remuait régulièrement pendant deux à trois semaines. Ensuite, à l'aide d'un grand couteau courbé à deux poignées, il fallait râcler les poils, c'est-à-dire ébourrer (enlever la bourre, les poils).

Ce travail s'effectuait sur un chevalet incliné puis les peaux devaient être abondamment lavées à l'eau, d'où la nécessité pour ces tanneries d'être établies près d'une rivière. Le cuir ainsi produit après tannage avait une grande résistance et pouvait être travaillé dans l'atelier de cordonnerie de monsieur Lenger. Monsieur Mahtieu, quant à lui, nous avait indiqué : « *sur ce métier, j'ai très peu de connaissances. J'ai connu le dernier tanneur de Habay et l'ai vu travailler. C'était Anatole Lenger qui habitait la maison au pied de l'Horlé Nowé (horlé Nollet) et qui est longée par un ruisseau ce qui rehausait la valeur de cette tannerie car il faut beaucoup d'eau pour le lavage des peaux. Les peaux qui venaient des abattoirs étaient d'abord dégraissées. Le tanneur la déployait sur un établi incliné à 45°, il avait la forme d'un cylindre coupé dans son milieu dans le sens de la hauteur et d'environ un mètre vingt de long, le bois était fixé sur un socle en bois pour éviter tout dérangement pendant le travail, la partie supérieure reposait sur deux pieds pour maintenir l'inclinaison. Le tanneur se tenait debout à cette extrémité et au moyen d'un grattoir à deux mains ayant la forme de l'établi qui*

*pouvait avoir 40 cm de diamètre, et qu'il épousait parfaitement, se mettait en devoir de dégraisser la peau. C'est pour ce travail qu'il fallait beaucoup d'eau, tous les déchets allaient au ruisseau qui était de ce fait très poissonneux à l'époque. Ce travail terminé, les peaux étaient mises en fosses par lit, puis recouvertes d'écorces de chêne qui avaient la propriété de brûler les peaux sans en diminuer la résistance et après un certain temps, on ressortait de la cave un beau cuir.»*

Ce coin du village était donc très animé et régulièrement il y avait aussi les maréchaux-ferrants et les charrons qui venaient là préparer les bandages d'acier pour les roues des charrettes. C'était donc tout un monde ouvrier, venant du village ou qui résidait là, qui trouvait sur place un travail parfois mieux rémunéré que celui de journalier agricole. C'est une caractéristique de Habay-la-Neuve qui différenciait notre localité des autres presque exclusivement agricoles. Avec les forges, les petites entreprises qui leur ont succédé, le nombre importants d'artisans... Habay-la-Neuve occupaient plus de bras dans l'industrie que tout autre village des environs. Cette distinction sociale influait aussi sur les mentalités, les mœurs et la culture de ces populations, mais lorsque nos petites industries fermèrent leurs portes, c'est à l'extérieur du village et par centaines que ces ouvriers furent contraints d'exporter leur main d'œuvre vers les usines du bassin d'Athus et de Longwy...





Deux vues du Châtelet au début du XX<sup>e</sup> siècle. Ci-dessus, nous distinguons les deux bras de la Rulles, les troncs d'arbres destinés à la scierie qui borde la rue du Châtelet et curiosité du lieu, le jardin bordé de mur (ils existent encore partiellement) qui devait délimiter un terrain très ancien.

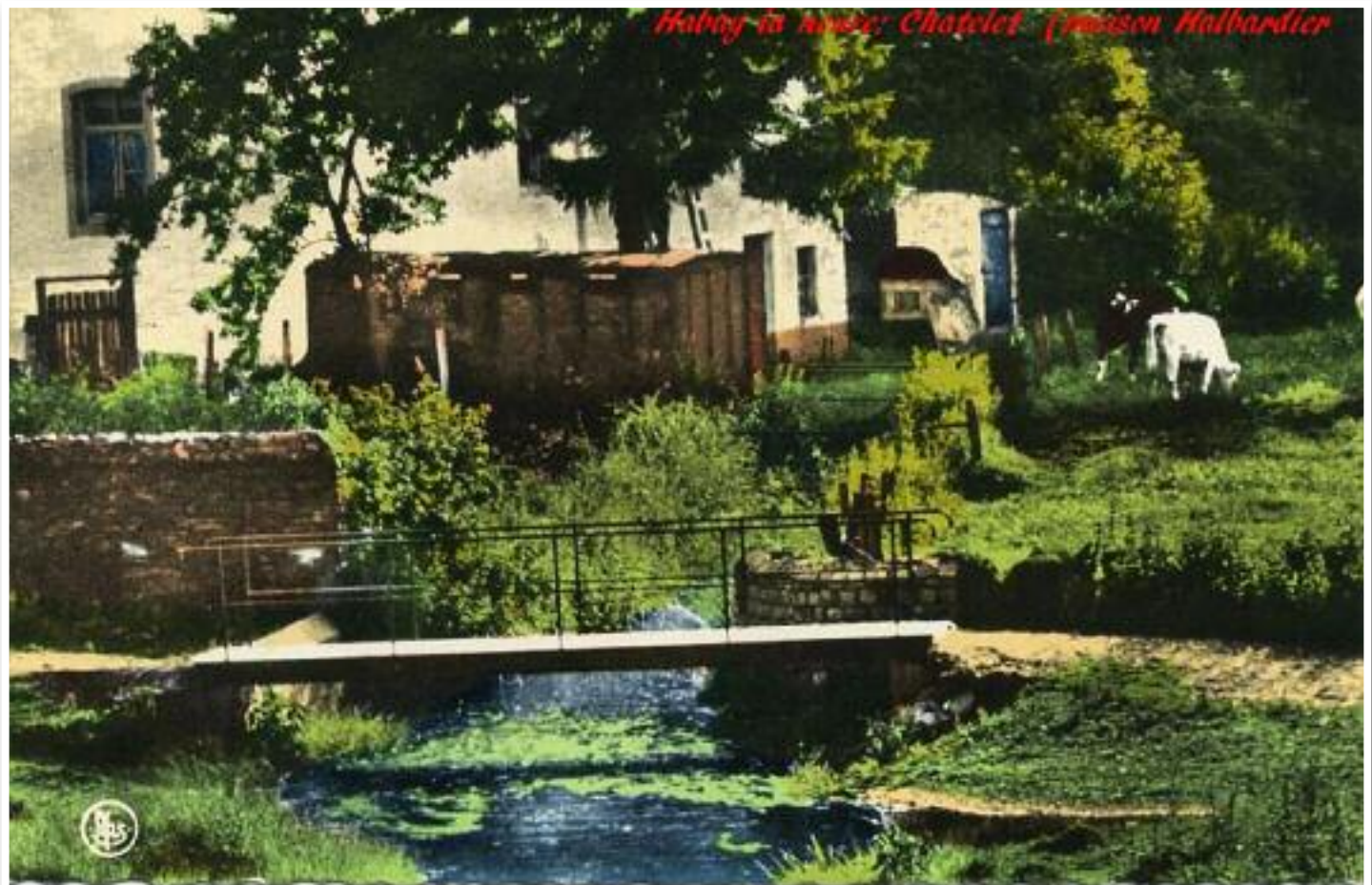
Ci-dessous, la petite rivière sert d'abreuvoir aux troupeaux, on voit le mur du jardinet, parfaitement rectiligne preuve du savoir faire des ouvriers-maçons qui ont construit des centaines de mètres de ces murs en pierres sèches dans notre village.





Deux vues datant des années 60, ci-dessus la famille François vient encore rincer son linge à la petite rivière, remarquez à l'arrière plan les murs si particuliers ont le faite est constitué de pierres de schiste posées sur chant.

Ci-dessous, le pont en béton qui a remplacé l'ancien en bois et qui permettait de franchir la petite rivière près de l'ancienne tannerie que l'on voit à l'arrière-plan. Remarquez les vaches qui profitaient encore de la grande prairie dite «Halbardier», terrain privé qui sera vendu à la commune où elle établira la piste d'athlétisme.





En 19, d'importants travaux d'égouttage furent réalisés et l'administration communale fit passer des canalisations à travers le parc (elles recueillaient les eaux du nouveau quartier du Châtelet dit Enclos Colback ou Beverly Hill) , traversaient le parc puis la plaine Halbardier et rejoignaient la station d'épuration via l'étang de Bologne. Un tunnel fut d'ailleurs ouvert par des ouvriers spécialisés en dessous de la route de Neuchâteau, à hauteur de la chute d'eau de l'étang.



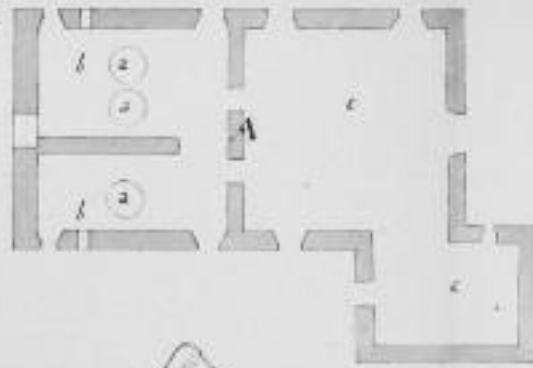
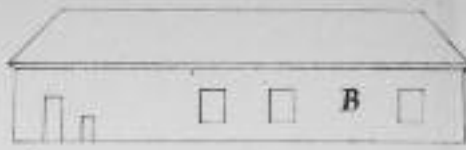


Tous ces travaux ont canalisé l'ancienne petite rivière, qui était alimentée par le bief de la scierie. L'eau ne s'y écoule plus guère en 2025 et sa stagnation en a fait une sorte de mare devant la bouche de la canalisation que l'on voit sur la photo ici à gauche. En bas cette photo du début du XX<sup>e</sup> siècle nous permet de voir toute la plaine Halbardier. Une vaste prairie où serpente à gauche la Rulles (1) canalisée par les murs de schiste du côté de la rue sur la Rulles et au milieu, un petit ru (2) qui empreintait encore l'ancien lit tandis qu' à droite, la petite rivière (3) qui longeait l'autre versant de la vallée, côté descende de la Rigole. Nous sommes en été, la vallée n'est pas inondée.



# Plan

Du moulin à farine que M<sup>r</sup>. Jacminet.  
se propose d'établir dans le bâtiment de la forge  
du Châtellet.  
Vus en triple expédition, à l'échelle de  
5 millimètres pour un mètre.



- A. Intérieur du moulin.
- B. Façade du côté du sud.
- a. Places des meules.
- b. Places de la roue hydraulique.
- c. Magasins.

*Après la triple expédition de  
ce plan, on a par l'intermédiaire de  
M<sup>r</sup>. de la Roche, le 24 J<sup>r</sup>. 1783  
M<sup>r</sup>. de la Roche*



se demande l'autorisation de  
un moulin à farine,  
en triple expédition,  
à l'échelle de 1 à 2500.



## Et même un moulin à farine.

Le 23/9/1853, Monsieur Jacqminot demande et obtient l'autorisation d'établir un moulin à farine dans l'établissement du Châtelet, en remplacement d'une affinerie. La famille Jacqminot est originaire de Naives-devant-Bar en Lorraine, Antoine-Hyppolite est né le 9/10/1798 et décèdera le 16/11/1853. C'était un personnage en vue dans le village puisqu'il fut notamment receveur de l'Etat de 1836 à sa mort. Sa fille Antoinette, nous l'avons vu, continua les aménagements du château et la demande d'édifier un moulin à farine. (Pays de Habay 114 du 09/1981). Les archives de l'Etat ont conservé trace de cette demande et d'un plan figuratif qui permet de localiser les bâtiments encore présents à cette date. (Voir ci-contre).

Il y a aussi un plan du bâtiment projeté avec l'emplacement des trois meules, de deux roues hydrauliques et du magasin. Monsieur Jacqminot, dans un courrier qu'il adresse à la Députation Permanente le 24/8/1853 (AEA farde usines et ateliers) prend soin d'évoquer les raisons qui l'ont poussé à établir ce moulin, le texte est intéressant en voici un extrait : *« vu l'état d'anéantissement où se trouve la métallurgie dans la province de Luxembourg, par suite de différentes circonstances, et notamment la loi nouvelle, qui autorise la sortie des minerais de cette province, qui doit donc l'anéantir à jamais, à moins que le gouvernement n'ait recours à d'autres moyens. En attendant, je viens vous demander de pouvoir établir dans la forge dudit Châtelet et sur la roue d'une de ses affineries, un moulin à farine composé de 3 paires de meules. Ce changement de destination qui ne sera que provisoire, ne changera en rien la direction des eaux, puisqu'il ne fera mouvoir qu'une roue déjà existante. Ce moulin ne fera que remplacer celui du Pont d'Oye qui vient d'être arrêté par suite de moulins à chiffons qui le remplacent. Ce nouvel établissement sera donc indispensable dans une commune aussi populeuse que Habay-la-Neuve, en desservant également les communes de Nobressart, Heinstert, Hachy qui*

**Les plans ci-contre présents aux archives de l'Etat à Arlon (farde usines et ateliers) figurent le projet de moulin à farine que monsieur Jacqminot voulait installer dans l'ancien bâtiment de forge (1 sur le plan coloré).**

**Le plan de 1853, est intéressant puisqu'il montre les bâtiments de forges encore présents à cette date et l'on voit aussi que l'ancien château des Piret-Poschet a été réduit aux deux bâtiments qui abritent aujourd'hui les services communaux. Nous voyons également qu'à cette date, la plupart des maisons de la rue Emile Baudrux ont été construites et que le chemin des Mineurs (2) qui s'incurvait vers le parc du Châtelet est fermé par ces mêmes habitations. La partie de droite (3) sera élargie par les ouvriers chômeurs en 1916/17.**

*n'en possèdent pas et dont le moulin du Pont d'Oye faisait la pratique. »*

Cette lecture confirme la volonté de reconverter les anciennes industries du fer et démontre le caractère entrepreneurial du nouveau propriétaire, qui anticipe une bonne affaire du fait de la fermeture du moulin voisin, espérant récupérer une clientèle issue des villages voisins (lire à ce sujet notre gazette consacrée à la Papeterie du Pont d'Oye).

La demande est passée au conseil communal de Habay le et fut acceptée, vu qu'il n'y a pas eu d'opposition dans le commodò et incommodò. Dans son rapport établi pour le conseil provincial qui examina aussi favorablement la demande le 29 juillet 1854, le responsable (piqueur) des pont et chaussées, monsieur Cordonnier fournit quelques précisions intéressantes : *« considérant que la roue à augets destinée à faire mouvoir les trois paires de meules à établir a environ 2m70 de diamètre et 1m 65 de largeur, qu'elle a été construite sur l'arbre et à l'emplacement de l'ancienne roue d'une des affineries des forges du Châtelet, qu'il ne sera apporté aucun changement au grand étang servant de réservoir d'eau aux usines du Châtelet dont le sieur Jacminot a fait l'acquisition ni aux vannes d'alimentation et de décharge des usines, ces dernières qui sont au nombre de huit vannes, ... Considérant d'ailleurs que les terrains qui entourent le grand étang des forges du Châtelet appartiennent aujourd'hui à Mme Veuve Jacqminot de Habay-la-Vieille que les usines existantes et celles projetées ne peuvent nuire à qui que ce soit et qu'aucune opposition ni réclamation n'a été fournie contre l'érection de ces dernières, la dame est autorisée à établir un moulin à farine composé de trois paires de meules ».*

Comme pour toutes les autres usines de la vallée, Mme Jacqminot sera tenue de placer une jauge à son étang et de surveiller le barrage, notamment lors des crues éventuelles en régulant le débit d'eau et en prévenant les autres riverains situés en aval, en cas de débordement. Le 17/10/1854, dans son rapport, le responsable (AEA Fardes Usines et Ateliers) qui s'est rendu sur place constate que la veuve Jacqminot a bien fait monter deux paires de meules, la 3e paire autorisée n'existe cependant pas encore. La veuve a bien fait placer, dans le mur de revêtement de la digue du grand étang, en face du nouveau moulin à farine, une barre en fer battu de 30 cm de long, 4 cm de large et 1 centimètre d'épaisseur, couverte de peinture à l'huile. Tout cela disparaîtra, et le moulin ne sera plus en activité au moment du rachat du domaine par le baron de Bonhome nous l'avons vu.

## A voir dans le Châtelet.

A l'issue de la lecture de ces trois gazettes consacrées à l'histoire du Châtelet, l'amateur d'histoire peut mieux comprendre les lieux actuels où il a plaisir de se promener en toutes saisons. Lors de ces promenades, s'il observe le cadre, il pourra encore découvrir çà et là des traces de ce passé. Certaines sont évidentes comme la chute d'eau de l'ancienne scierie, les écuries transformées en bar, dont on a conservé les deux portes de grange, les restes des deux châteaux qui abritent aujourd'hui les bureaux communaux, l'ancien jardin transformé en terrains de tennis où le pigeonnier sert de local de rangement. D'autres, tout aussi intéressantes, peuvent passer inaperçues.

C'est notamment le cas de la loupe de fonte issue de la coulée de forge ou de l'ancien fortin Devèze. La première a été placée dans le parc en été 2017, dans le cadre d'un projet du Parc Naturel. L'idée étant d'associer un élément fleuri à un élément rappelant le passé métallurgique du village. Initialement, elle se trouvait rue Emile Baudrux, derrière la boucherie Mayérus, face à la maison Cornet Salmon. Ce « gueusard » proviendrait, selon certains aînés, de la dernière coulée des forges du Pont d'Oye. Il s'agit, comme on le voit sur la photo, d'une masse de fonte présentant un trou en son centre. Au moment de la fonte, au-dessus de la coulée proprement dite, les ouvriers des forges ouvraient ce type de trou à la surface de la fonte en fusion, pour en écrémer les parties dures en suspension, elles étaient raclées puis l'orifice était rebouché. Au contact de l'air frais, ces déchets de fonte, se figeaient et formaient une loupe, un crassier, comme celui-ci heureusement conservé depuis des siècles. Un vestige d'autant plus précieux que nous n'avons plus beaucoup de traces du prestigieux passé industriel du village.

L'autre élément du patrimoine intéressant se trouve plus loin, à droite de la route longeant l'étang en direction du Pont d'Oye. Il faut monter une petite sente qui rejoint la route d'Heinstert, et là, sous la végétation se niche une structure en béton. C'est un des fortins défensif construits à partir de 1933 à l'initiative du ministre de la défense, Albert Devèse. A l'instar de la France et de sa ligne Maginot, l'armée eut l'idée de protéger la frontière en cas d'attaque ennemie, par une ceinture constituée de ce type de fortins ou bunkers. Pour ce faire, ces abris pouvaient accueillir 3 à 4 soldats équipés d'une mitrailleuse lourde censée arrêter l'avancée allemande en des endroits stratégiques. Ce fortin pouvait tirer sur la route d'Heinstert à hauteur du



Greny, petit ruisseau descendant du sud dont le petit pont avait aussi été miné et avait explosé le 10 mai 40. Ce vestige faisait partie d'une série de 6 fortins alignés presque en arc de cercle du nord au sud, qui dé-



butait à Bologne (montée vers le quartier de la colline où il est encore), passait par le châtelet où il y en avait deux pour rejoindre la Charmoye (1 fortin) et terminer la boucle, à l'embranchement de la rue du Crucifix et du Pont Margot (il existe toujours). Ces fortins ne servirent pas car la modernisation de l'armée et des techniques avec les attaques massives de chars et d'avions, avaient rendu peu opérationnels ces éléments statiques.

#### **La plaque dédiée aux Chasseurs Ardennais : l'Allée des Chasseurs Ardennais.**

Le 16 juin 1985, Odon Bodeux, président régional de la fraternelle des Chasseurs Ardennais inaugurerait avec fierté cette stèle commémorative de l'action menée par les Chasseurs Ardennais en mai 1945. Quarante ans après, le bourmestre Jacques Fasbender inaugurerait par la même occasion, le nom de cette nouvelle voie de Habay baptisée «l'Allée des Chasseurs Ardennais», qui de la grille du Parc jusqu'à l'entrée de la Commune, amenait les citoyens vers les services de l'Administration. Initialement à l'intérieur du parc, à gauche de la grille, elle fut déplacée à l'avant afin d'être mieux visible, quelques années plus tard.

#### **Des arbres remarquables.**

Comme c'est le cas de nombreux domaines avec château, les propriétaires successifs du Châtelet ont eu à cœur de planter dans le parc environnant des arbres remarquables qui apportent une touche majestueuse à l'ensemble. Les amoureux de beaux spécimens végétaux apprécieront particulièrement le hêtre pourpre (*fagus sylvatica atropurpurea*), le tilleul (*tillia platyphyllos* ou *tillia tomentosa*), les hêtres vert, qui datent de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, plantés par le baron de Bon-



L'allée de marronniers plantés par le sénateur Adam

home. Ils font face au bar du Châtelet. Il y a aussi la série de marronniers bordant l'allée nord et plantés par le sénateur Adam début des années 50. Jusqu'il y a peu, deux grands noyers bordaient le jardin et de hauts sapins formaient l'allée sud. Ces derniers ont été abattus (voir photos) et remplacés par d'autres essences et le verger proche comprend pommiers, cerisiers ...



Le hêtre pourpre, ici en hiver ce qui permet d'admirer ses ramures



Lorsque l'on se balade dans le parc actuel, un oeil avisé peut repérer les éléments liés au passé industriel. C'est le cas du canal qui alimentait la scierie et ressortait le long de la route du Châtelet. Ci-dessus nous voyons sa prise d'eau à hauteur du barrage aujourd'hui munie d'une herse électrique (1). Ci-dessous, on devine son tracé sous les pelouses qui bordent la Rulles, comme c'est un canal avec arche (que l'on voit sur la photo à droite 1), le terrain est plus élevé que la piste de pétanque. Ce canal ressort ensuite le long des terrains de tennis à ciel ouvert, comme c'était le cas sur tout son parcours autrefois. Aujourd'hui, il est à nouveau canalisé à hauteur du pont (photo en bas à droite). Les autres photos vous montrent la magnifique grille en fer forgé et ses détails ainsi que le perron et sa ballustrade réalisés du temps du sénateur Adam.







**Document : Circulaire relative à l'établissement d'un embranchement de route de Habay-la-Neuve au coin du bois des pendus, près de Martelange.**

Il s'agit d'un courrier adressé au Bourgmestre de Habay-la-Neuve par le président de la Députation des Etats, monsieur Willmar et par le greffier Monsieur Gellé visant à convaincre les édiles communaux à participer financièrement à la construction de ce tronçon de route, utile à leurs yeux pour le développement de la région mais aussi intéressant pour notre village et nos industries. Quelques années plus tard, d'Etalle à la Corne du Bois des Pendus (voir photos ci-dessus), une route avec de belles lignes droites était créée. Elle favorisa l'essor du commerce et sera une des motivations pour créer la nouvelle route vers Bologne à savoir la rue de Neufchâteau et les rues Sur la Rulles puis du Moulin pour relier entre eux ces nouveaux axes. La lecture de ce document démontre à quel point ces axes étaient importants à l'époque.

*Luxembourg, le 23 juillet 1830.*

*Les routes sont une de des principales sources de prospérité d'un pays. Ses productions s'écoulent avec plus de facilité et acquièrent plus de valeur sur les lieux; les objets qui doivent y arriver, y parviennent à moindre frais et y sont à plus bas prix. Elles offrent en outre une foule d'occasions qui sollicitent l'activité*

*et l'industrie de l'habitant, lesquelles, à leur tour, ne tardent pas à y amener plus d'aisance.*

*C'est ce que S.M., Notre Auguste Souverain, a parfaitement compris. Combien ne lui devons-nous pas de reconnaissance pour toutes les grandes communications qu'Elle a déjà fait ouvrir ou réparer pour celles qu'Elle veut encore créer dans notre province! Au nombre de ces dernières, se trouve un embranchement à construire de Habay-la-Neuve jusqu'à la rencontre de la route de Bastogne à Arlon sur la hauteur en deçà de Martelange.*

*Les avantages qui en résulteront sont incontestables. Il mettra en relation directe entre eux, les districts de Bastogne et Virton, et avec celui-ci une partie des districts d'Arlon et de Diekirch.*

*Il sera particulièrement utile au district de Virton : les frais de transport du fer et du charbon seront diminués, ce qui permettra aux nombreux maîtres de forges de cette contrée de soutenir plus facilement la concurrence, d'employer plus d'ouvriers et de mettre en circulation une plus forte masse de capitaux; les marchandises venant du nord du Grand-Duché et des autres provinces du royaume y arriveront à moindre frais, ce qui tournera au profit du consommateur.*

*Pour le district de Bastogne et une partie de ceux de Diekirch et d'Arlon, les avantages seront à la vérité moins considérables, mais ils n'en seront pas moins réels : les bois y acquerront plus de valeur; la facilité*



*des communications engagera les marchands français et des environs de Virton à aller de préférence acheter le bétail dans ces contrées; le transport des laines qui passeront en France et des vins qui en proviendront sera moins coûteux.*

*Enfin, comme nous l'avons déjà dit, ce sera pour le pays une nouvelle source de prospérité, que des circonstances favorables pourront considérablement accroître.*

*Que les villes et les communes qui doivent profiter des avantages de cette partie de route, soient appelées à prendre part à la dépense, rien ne paraît plus juste. Le Gouvernement est disposé à supporter la moitié de la somme nécessaire qui est évaluée à 35.000 florins, la province en fournira le quart, elles n'auront donc à acquitter que 8.750 florins.*

*Nous avons pensé que pour les réaliser, il suffirait de faire un appel aux administrations locales qui sont intéressées à la mise à exécution du projet et nous sommes persuadés que le montant de leurs offres sera assez élevé pour ne pas être obligé de recourir à d'autres mesures.*

*Veuillez en conséquence, Monsieur le Bourgmestre, réunir votre conseil, le plus tôt possible, et lui soumettre la proposition de voter telle somme qu'il jugera convenable pour l'établissement d'un embranchement de la route de Habay-la-Neuve jusqu'à la ren-*

*contre de la grande route, N°3, au coin du Bois des Pendus sur la hauteur en deçà de Martelange.*

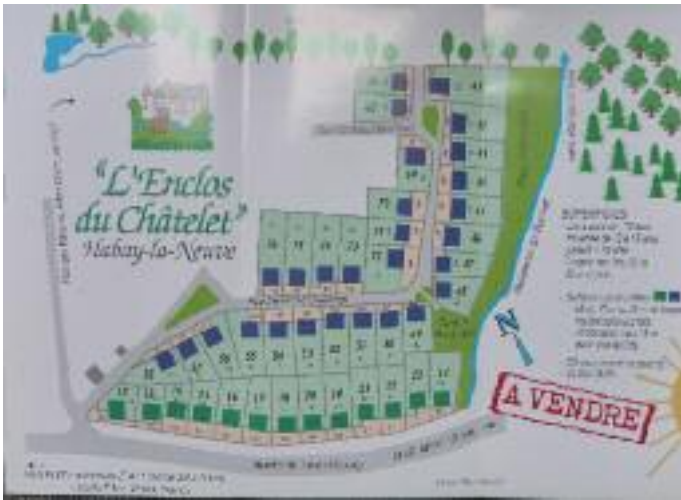
*Les offres doivent être proportionnées aux avantages que cette communication pourra procurer à vos administrés, et nous donnons l'assurance que si elles produisent une somme qui surpasse le quart de la dépense, les villes et les communes qui auront été les plus généreuses, ne paieront qu'en proportion de l'intérêt qu'elles seront reconnues avoir à la chose.*

*Les sommes votées seront portées dans les budgets de 1831, ou seront réalisées au moyen de cents additionnels aux contributions.*

*Les délibérations à prendre à ce sujet contiendront les offres qui peuvent déjà avoir été faites antérieurement et doivent vous autoriser, M. le Bourgmestre, à concourir à la nomination d'un comité de cinq membres pour suivre les affaires qui se rattacheront à l'objet dont nous avons l'honneur de vous entretenir.*

*Nous vous prions aussi de provoquer auprès de vos administrés des offres particulières et de joindre les déclarations qui vous seront remises en conséquence à la délibération du conseil, qui devra nous parvenir en double, par la voie ordinaire, pour le 20 du mois d'août prochain.*

*Du fait de la révolution belge de 1830, les travaux seront retardés.*



L'histoire du Châtelet est loin d'être terminée, toutes ces terres qui faisaient autrefois partie du domaine du seigneur Sébastien de Blanchart, devienent peu à peu des terrains à bâtir. Ce fut en premier le cas du lotissement dit de l'Enclos du Châtelet dans lequel, de nombreux noms de rue font référence à l'histoire que nous venons de retracer dans les trois gazettes.

Dans un futur proche, un nouveau lotissement devrait voir le jour sur les terrains situés entre la rue de Luxembourg et la rue Emile Baudrux, en bordure de la rue des Mineurs. Là où, il y a deux mille ans, nous l'avons vu dans la gazette n°1, les premiers habitants, Gaulois puis Romain ont bâti les premières résidences de notre village.

Liste d'une partie des membres actuels du groupement Habâ din l'tin, celle-ci évolue au fil de nos réunions.

- Régine Adam
- Marie-France Angé
- Roger Camus
- Bernadette Claude
- Danièle Copus
- Marianne Cornet
- Jean-Marc Devillet
- Christian Fays
- Paul François
- Arthur Ferauge
- Edmée Garant
- Jules Gouverneur
- Jean Halbardier
- Chantal Hénuumont
- Rolande Hubert
- José et Ginette Istace Késér
- Séverine Labarbe
- Josette Legrand
- Robert Louppe
- Yvonne et Marcel Lux
- Madame Martin-Devillé
- Gérard Mathieu
- Jean-Marie Mertz
- Jacqueline Mergaux
- Marie-France Meunier
- Jean-Louis Moreaux
- Sylvie Moris
- Marie-Claire Pammers
- Jean-Claude Orban
- Rachel Oth
- Guy Othe
- Philippe Salmon
- Régine Schmit
- Christiane Servais
- Albert Thiry
- Michèle Thiry
- M. et Mme Thomas Gruslin
- M et Mme Thomas Bonbled
- Chantal Watrissant
- Raymond Weynand
- Chantal Willame-Nieder Korn
- Sabrina Wuidart
- Madame Bosquet

Suivez l'actualité sur la page facebook Habay Autrefois et obtenez gratuitement nos gazettes en téléchargeant les fichiers pdf sur le site du Centre Culturel onglet Habâ din l'Tin

La Gazette de Habâ din l'tin est publiée avec l'aide , de la Librairie de Habay du Centre Culturel et de la Commune de Habay.  
 INTÉRESSÉ PAR CETTE PUBLICATION ?  
 N'hésitez pas à contacter pour Habâ din l'Tin Alain THOMAS  
 063/42 30 75 ou alain.thomas@live.be