

Quand les fous du volant traversaient Habâ. Le Circuit des Ardennes 1902-1907

Dans ce numéro :

Le tournant de Bologne était-il vraiment aussi dangereux ?

A quelle vitesse filaient les bolides du Circuit des Ardennes ?

- Un scoop : le pilote qui a franchi le premier les 100km/heure en voiture est mort en forêt d'Anlier !

- Le Circuit Bastogne-Habâ était-il aussi connu que Spa-Francorchamps ?

Alors qu'en 2022, les rues de Habay-la-Neuve sont encombrées de voitures, que chaque foyer possède une, deux, voire trois automobiles, que les rues de Luxembourg et de la Gare sont victimes de bouchons aux entrées et sorties d'école, le village vivait autrefois au rythme des piétons et des attelages.

Pendant des siècles, les déplacements humains se firent majoritairement à pied ou à cheval, puis à vélo et en train à partir du XIX^e siècle. Nos routes et voies étaient poussiéreuses, peu carrossables et encore empruntées nonchalamment par le bétail, squattées par la volaille qui se calait dans les fameux nids de poules.

Les premiers citoyens qui disposèrent d'une voiture furent les notables. Au début du siècle, c'était le Baron de Pitteurs Hiégaerts propriétaire du Pont d'Oye ou le docteur Niele par exemple, on comptait ainsi les automobiles sur les doigts de la main et les vitesses de ces belles mécaniques oscillaient entre 20 et 30 km, allures modérées par rapport à notre vision contemporaine mais déjà jugées dangereuses et excessives à l'époque par les citoyens piétons qui

voyaient parfois d'un mauvais oeil ces engins pétaradants effrayer leur bétail.

De 1902 à 1907, Habay-la-Neuve connut un événement sportif international qui fit date dans l'histoire sportive belge : le Circuit des Ardennes dont on commémore en 2022 le 120^e anniversaire de sa création. Ce circuit imaginé par le baron Pierre de Crawhez aristocrate féru de mécanique et de sport, qui présidait la commission sportive de l'Automobile Club de Belgique, constitua une première mondiale puisqu'il consistait en un circuit fermé dont la boucle reliait Bastogne, point de départ et d'arrivée, en suivant un triangle dont les angles étaient Neufchâteau à l'ouest, Habay-la-Neuve au sud, Martelange à l'est (voir carte page 3).



Vue de la Place traversée par du bétail



Le docteur Niele au volant d'une des rares automobiles de Habâ conduisant la centenaire de Habay, ici devant l'ancienne mairie (le café du triangle, Fée Verte en 2022). Autres types de locomotion à Habâ au début du siècle.

L'intérêt du circuit était multiple. Dans cette région encore rurale, les routes traversaient des endroits inhabités sur des kilomètres, il n'y avait ainsi pas d'obstacles susceptibles d'entraver la course ou de ralentir les coureurs. Les paysages étaient attrayants et les principaux bourgs-relais disposaient d'au moins un hôtel pour héberger et nourrir les participants et les touristes mais aussi une gendarmerie pour assurer la sécurité. De plus les routes sinueuses, les longues lignes droites, les descentes pentues à divers endroits rendaient le circuit très attrayant.

En 1902, la revue «La Locomotion» évoque les avantages de ce circuit tout à fait inédit à l'époque. L'auteur de l'article nous fournit des détails intéressants sur l'attrait du circuit pour les spectateurs mais aussi sur les difficultés liées à la consommation d'essence, aux arrêts, aux performances physiques des mécaniciens...

«Le Circuit des Ardennes ne ressemblera en effet à rien de ce qui s'est fait jusqu'ici. Il se court sur une route excellente, sans caniveau et sans arrêts, soit de contrôle, soit de neutralisation. Comme la route que suivent les concurrents affecte la forme d'une boucle, ou plus exactement d'un triangle de 85 km de tour, et qu'ils devront parcourir six fois de suite, il sera facile aux spectateurs de se rendre plus exactement compte de leur marche.»

Comme les arrêts seront au compte de temps des cou-



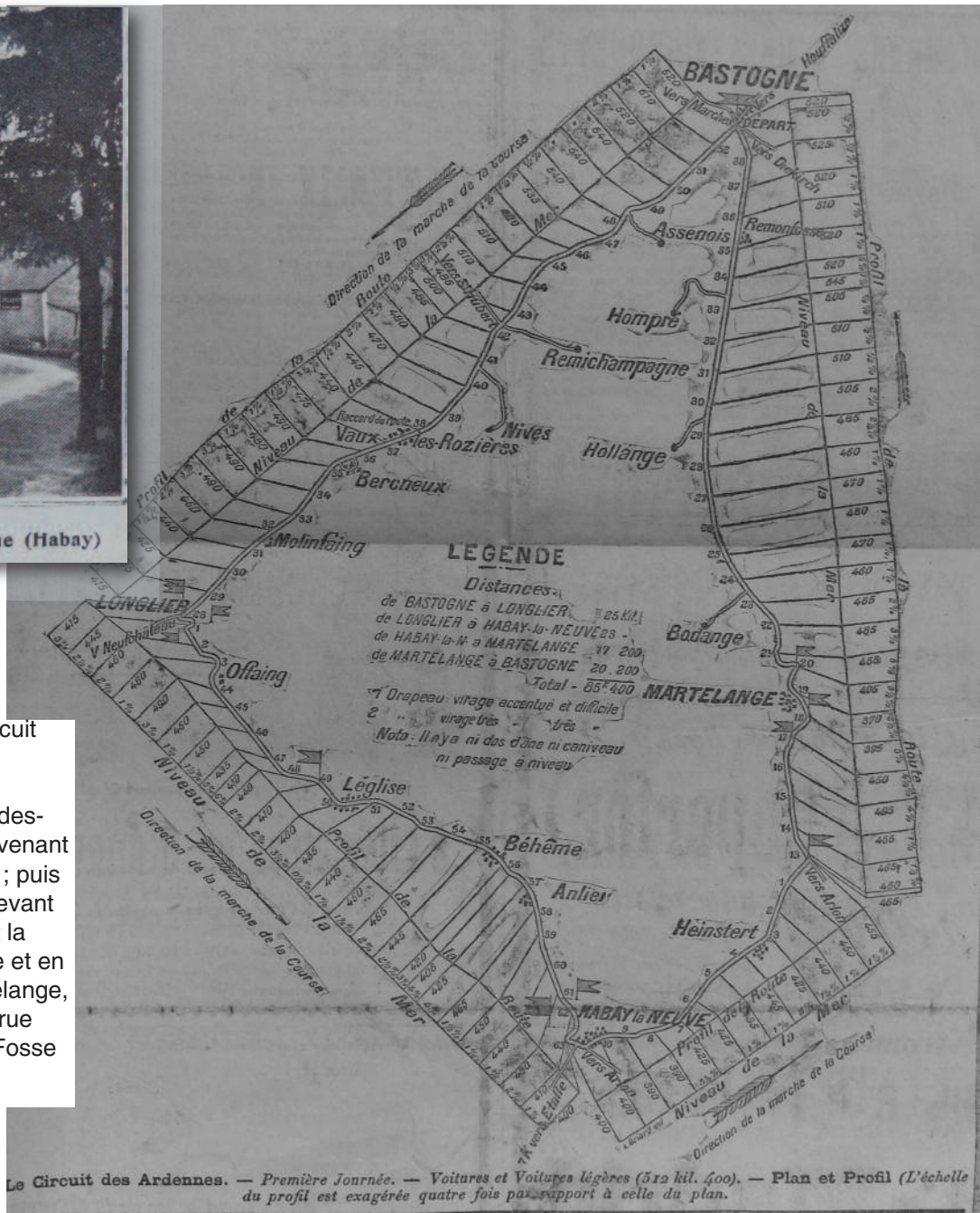
Un exemple de charrette à chien, ce brave toutou pouvait tracter de lourdes charges, ici les frères Launois de Habay. Ci-dessous Louis Reding fier de son beau vélo et photographié par Eugène Gavroy



Amélie de Piteurs propriétaire du Pont d'Oye photographiée avec son bel attelage



Les lacets de Bologne (Habay)



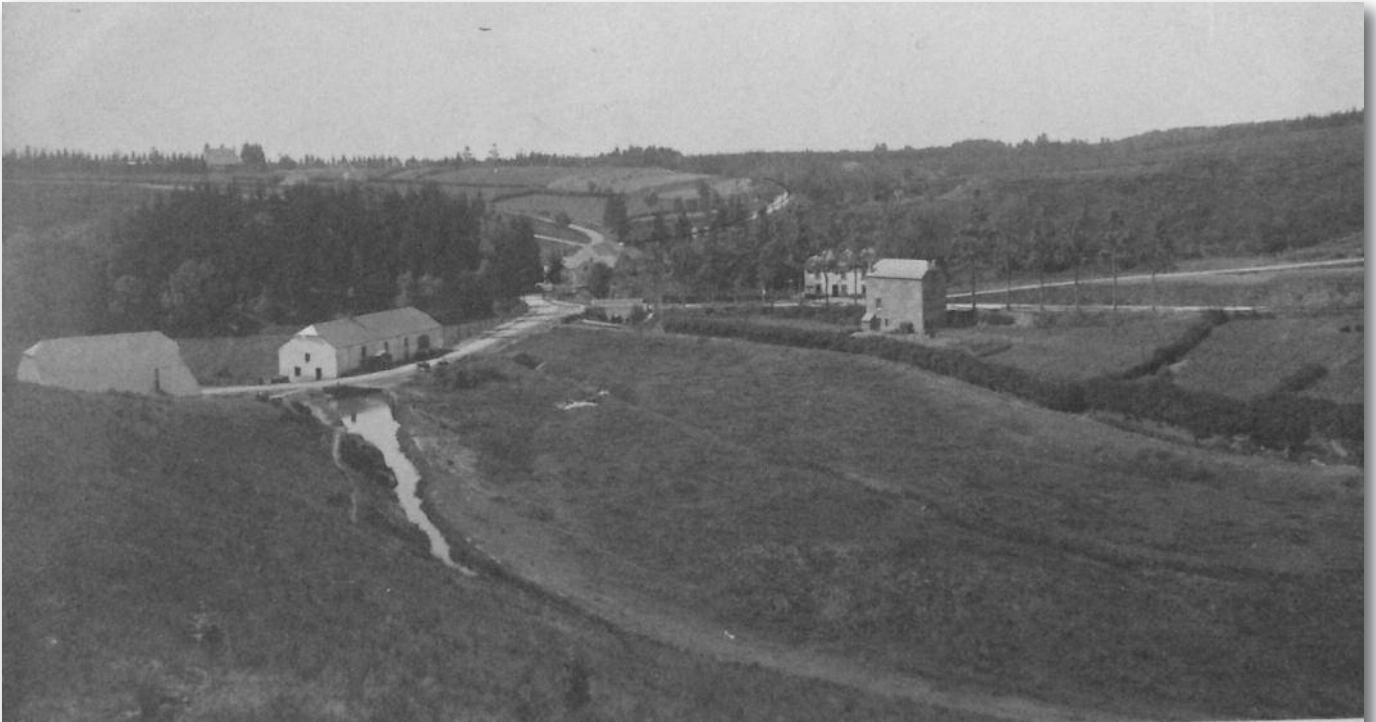
Ci-contre le tracé du circuit avec les cotes. Quelques photos de la traversée de Habay, la descente vers Bologne en venant d'Anlier en bas à droite ; puis ci-dessus le passage devant la scierie de Bologne et la remontée vers le village et en bas, la route vers Martelange, dans la descente de la rue Emile Baudrux vers la Fosse aux Loups.



Traversée Habay-la-Neuve



Les lacets en descente à Bologne



Habay-la-Neuve

Le Virage de Bologne

Ci-dessus vue du tracé du circuit à Bologne en descendant d'Anlier.

Ci-dessous la descente juste au niveau de la chapelle ND de Grâce.

Ci-contre, le parapet le long de la route de la Comtesse, propriété Moreaux actuellement, trois maisons y sont construites



Habay - 25 juillet 1907



Eugène Gavroy, photographe de talent résidait rue de Luxembourg (propriété actuelle du notaire Baudrux). Il prit des milliers de photos qui constituent des documents historiques précieux aujourd'hui. Ici, placé dans le tournant de Bologne, il photographia des voitures lancées à vive allure. Le public massé sur la droite était dangereusement exposé. Des gendarmes en uniforme sont cependant là pour veiller à la sécurité tandis que des spectateurs plus prudents sont assis, en face, dans le talus dominant la cascade.





reurs, ceux-ci en useront naturellement le moins possible; il sera donc intéressant de voir de quelle manière se comporteront les pneumatiques, qui auront à supporter un échauffement anormal. Une autre question sera également intéressante, ce sera celle du ravitaillement, l'eau joue actuellement un rôle moins important qu'autrefois et l'on peut arriver à couvrir 500 kilomètres sans avoir besoin de remplir son réservoir, mais l'essence au contraire va obliger bien des concurrents à inventer des petits trucs ingénieux pour s'éviter la perte de temps toujours si redoutée. Certains véhicules consomment une moyenne de 35 à 40 litres à l'heure. Si nous prenons comme temps minimum de l'épreuve 6 heures, nous arrivons au chiffre assez coquet de 200 à 250 litres; or, aucune voiture n'a un réservoir capable de loger une pareille quantité de liquide. Il est certain que beaucoup de concurrents s'arrangeront de manière à alimenter leur réservoir à l'aide de bidons que leurs mécaniciens y viendront en cours de route sans arrêter pour cela le véhicule. Il sera donc précieux pour les conducteurs d'avoir avec eux des mécaniciens adroits et agiles, car ces manœuvres effectuées à 90 à l'heure ne seront pas exemptes

1907

Ci-dessus, sur la route d'Anlier, on constate que les spectateurs sont nombreux et parfaitement placés dans cette longue ligne droite.

de danger. En revanche, certaines pannes seront plus facilement réparables, ou plutôt, les voitures qui en seront victimes seront à même d'être plus vite écourues. La forme même qu'affecte le parcours se prêtera à l'établissement de postes de secours, où seront groupés, en des campements pittoresques, bien connus de ceux qui suivent les courses automobiles; les ouvriers mécaniciens des grandes marques qui disputeront l'épreuve, les caisses contenant les chambres à air et les rouleaux de bandages, les pyramides de bidons d'essences, d'alcool ou d'huile, les baquets remplis d'eau; enfin tout ce qui est nécessaire pour venir en aide aux concurrents en détresse. Ces postes pourront donc être établis tous les 20 km environ et, à moins d'avaries graves au mécanisme moteur, peu de voitures sont menacées de rester en panne.

Ce qui, par exemple, présentera un réel danger pour les conducteurs des meilleurs véhicules, sera le nombre des concurrents qu'ils auront à dépasser. Au moment où une voiture en double une autre, ce qui a toujours lieu dans la poussière, les deux véhicules marchent de front pendant un certain temps. C'est à ce moment-là qu'il faut aux deux conducteurs faire preuve de tout sang-froid et de toute leur adresse, la moindre fausse manoeuvre pouvant devenir fatale à son auteur et quelques fois aux deux rivaux.» (Extrait du livret du Circuit des Ardennes juillet 2022)

En 1902, 56 concurrents sur 75 inscrits s'élançèrent dans l'aventure parmi lesquels le baron Pierre de Crawhez lui-même au volant d'une Panhard-Levassor. A ses côtés, figuraient des coureurs aguerris, fanas de vitesse qui avaient déjà brillé lors d'autres compétitions internationales; mentionnons notamment Camille Jenatzy, à la fois pilote et mécanicien constructeur dont nous parlerons plus loin. En 1902, le circuit totalisait 85,4 km et devait être parcouru à six reprises pour dépasser les 500kms (512,4), 33 pilotes sur 56 terminèrent la course. Le tracé varia au fil des ans mais le principe resta le même car il permettait au public de voir passer à plusieurs reprises les bolides. Dans son édition du 22 juin 1903, le correspondant de l'Avenir du Luxembourg évoque le circuit en termes élogieux : *«C'est sur le vaste plateau des Ardennes, dans cette belle région forestière et déserte, qu'on a trouvé cet autodrome rationnel qui offre 512 km de route idéale, sans village neutralisé, sans caniveau ni passage à niveau et qui reste en même temps la vraie route lors de laquelle la course cesse d'être le meilleur et le plus sûr des enseignements pratiques. Jamais une course n'aura été plus sévère et plus rude et n'aura mis les véhicules à telle épreuve.»*

Effectivement, parcourir un tel circuit à des vitesses incroyables pour l'époque (moyenne entre 80 et 90km, 106 en 1906 et des pointes à 120 km/h en ligne droite) relevait de l'exploit certes, mais constituait un vrai danger tant pour les coureurs que pour le public. Sur le tracé, un des lacets les plus dangereux se situait justement à Habay, dans le tournant de Bologne, près de la cascade puis dans la montée et le tournant de la Comtesse rue de Neufchâteau. Au sortir de la forêt d'Anlier, lancés à une folle allure du fait de la descente qui sinue sur un kilomètre, il fallait être un habile coureur pour

parfaitement négocier le tournant près de la cascade puis redresser pour foncer vers le village. Le photographe Eugène Gavroy qui avait repéré l'endroit y planta son appareil pour immortaliser les bolides qui négociaient ce tournant en frôlant les spectateurs (voir page 4).

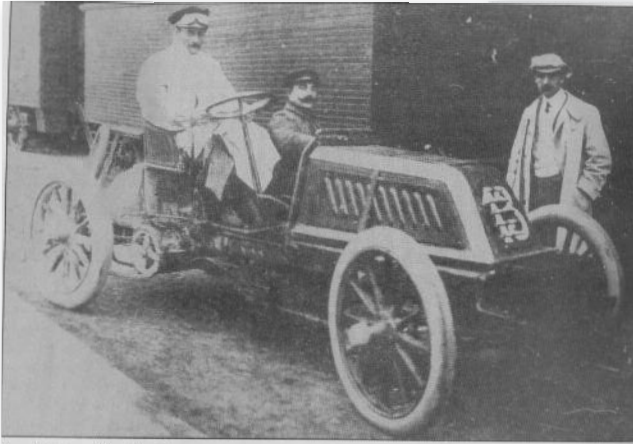
LES ACCIDENTS À BOLOGNE

L'histoire du Circuit des Ardennes a été relatée dans différents ouvrages (voir bibliographie en fin d'article) et quelques uns font mention des accidents survenus à Habay-la-Neuve. Pour les férus d'histoire locale, nous allons nous attarder sur trois d'entre eux qui eurent lieu dans notre village. Nous puiserons pour cela dans les articles de journaux de la presse régionale que nous avons parcourus et analysés il y a 25 ans avec Marie-Laurence Hendrick. Nos principales sources seront donc L'Avenir du Luxembourg, L'Echo du Luxembourg mais aussi le magazine français La Vie au Grand Air et l'ouvrage 60 ans de compétition automobile en Belgique 1896-1956 par Yvette et Jacques Kupélian, De Boeck Bruxelles.

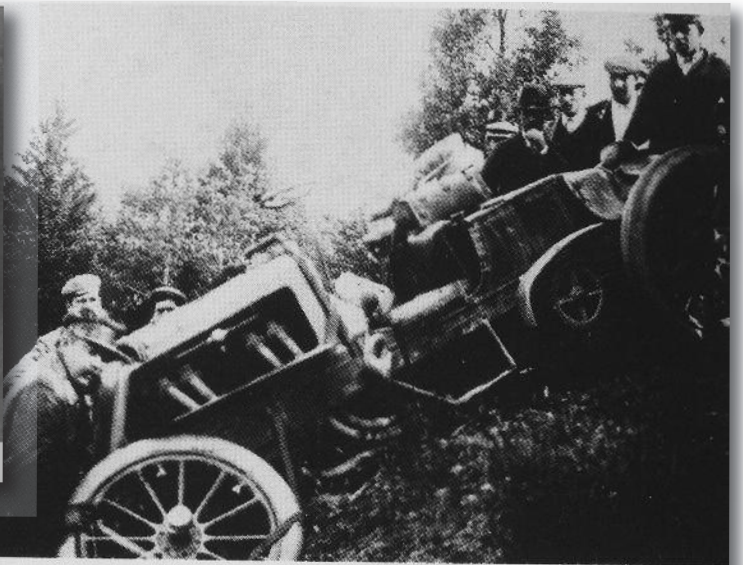
En 1902, déjà lors de la première édition, Pierre de Caters voulant éviter des spectateurs près du tournant de Bologne dérapa et envoya sa voiture dans le fossé. Voir photos ci-contre et plus loin, mais c'est le 25 juillet 1907 qu'eut lieu, au même endroit un accident bien plus grave. Suivons le détail des faits en parcourant chronologiquement les journaux de l'époque.



Ci-dessus, photo de l'accident de Pierre de Caters. On retire sa voiture Mors du fossé, elle s'était écrasée dans le fond de la prairie dite de Bonhomme aujourd'hui propriété de Monsieur Moreaux, où trois maisons sont construites. Page suivante, autres vues de cet accident



Pierre de Caters sur Mors (photo 5)



La Mors accidentée

1902 Ci-dessus, la voiture de Pierre de Caters au départ de la course et on la voit lorsqu'on la retire du ravin de la Comtesse, accident dans le fameux tournant de Bologne, la voiture de Pierre de Caters avait fait une embardée en voulant éviter des spectateurs imprudents.

Ci-dessous ce qui reste de la voiture de Jenatzy après que son imprudent chauffeur l'ait accidentée à Bologne.

Page suivante, autre vue de l'accident de Pierre de Caters dans le tournant de Bologne et même genre d'accident en 1907, pour lequel nous publions une série de photos détaillées





Avenir du Luxembourg Mercredi 24 juillet 1907

«Les courses automobiles du Circuit des Ardennes ne sont pas encore commencées, que déjà leurs préliminaires occasionnent maint malheur. Voici les détails, donnés par un confrère au sujet des accidents que nous avons brièvement signalés hier dans notre seconde édition. Samedi, une automobile de course de la maison Pipe montée par Jenatzy courait sur la route du Circuit des Ardennes, lorsqu'arrivée près de Habay-la-neuve, la voiture eut une panne et le mécanicien remarqua qu'une pièce de la machine était endommagée. Jenatzy descendit de l'auto et tandis que son mécanicien réparait l'accident, il partit sur une autre voiture et alla se promener. Mais le mécanicien, ayant fini son travail plus tôt qu'il le pensait, voulut profiter de l'absence de son maître pour conduire l'automobile.

Mal lui en prit, arrivé à 250 mètres de Habay, près de la prairie de Bonhome, il prit maladroitement son virage et aller foncer sur un arbre, la voiture tournant sur elle-même se jeta ensuite sur un autre arbre puis alla rouler dans la prairie. Quand Jenatzy revint de sa promenade, il vit son mécanicien couché inanimé dans le remblai, deux arbres brisés et la machine fort endommagée. Le docteur Courtois, mandé d'urgence, donna les premiers soins au blessé qui avait la jambe droite

broyée et de nombreuses plaies sur le corps; il fut le soir même, transporté à l'hôpital St Joseph à Arlon. Les docteurs Courtois, Jamart et Kuborn, qui l'ont examiné ce matin, croient l'amputation nécessaire.»

L'Echo du Luxembourg 26 juillet 1907

Déjà un accident automobile à Bologne (Habay). Plusieurs blessés. On nous a télégraphié à 8h1/2 du matin. Une automobile de course passant au virage de Bologne voulait s'arrêter par suite de bris d'une pièce de la machine, monta sur le parapet qui longe la côte et précipita les deux coureurs en bas de la voiture. Celle-ci n'ayant plus de direction dévia brusquement dans un groupe de curieux se trouvant sur l'accotement et écrasa deux jeunes filles; on dit que l'une d'elle est blessée mortellement. Le chauffeur de l'auto n'est que contusionné mais le mécanicien est grièvement blessé.

Nouveaux détails par télégramme : c'est la voiture n°9 pilotée par Hautvast qui a causé cet accident. Les jeunes filles qui ont été victimes sont, l'une de Musson, l'autre de Habay. Le nombreux public se trouvant à Bologne est terrifié. Le parquet et la gendarmerie viennent de se rendre sur les lieux. Une des jeunes filles est considérée comme perdue. Elle a les deux jambes cassées et la poitrine enfoncée.





Nous publions dans ces pages qui suivent une intéressante série des photos de journalistes et aussi d'Eugène Gavroy qui montrent en détail la scène du drame. On y voit la foule des badauds qui découvrent un événement extraordinaire, le prêtre est là, les médecins aussi, les dames portent des ombrelles car en ce mois de juillet il fait très chaud, certaines d'entre elles ombragent les victimes. La plupart de ces documents sont inédits et très rares.

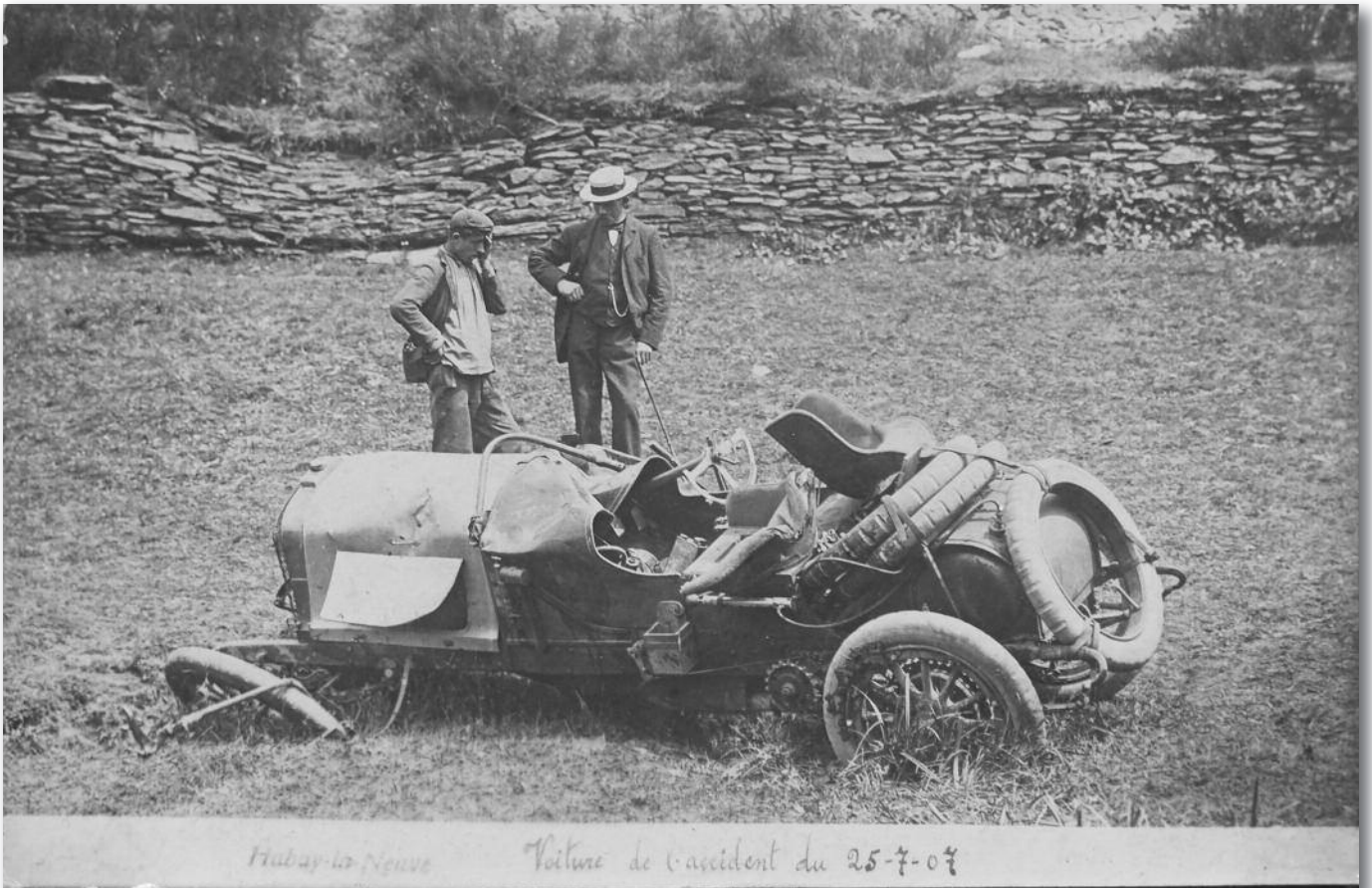




Habay 25 juillet 1907



Habay 25 juillet 1907



Hubay-la-Neuve Voiture de l'accident du 25-7-07



Le 26 juillet 1907 - L'accident de Bologne
Détails complets.

Cet accident peut être comparé à celui survenu à De Caters l'an dernier. Hautvast effectuant le 2^e tour rencontra en chemin un chien sur la route, la voiture happa le chien qui resta suspendu à la direction. L'animal fit un tour et demi de circuit avec l'auto. Par suite de ce choc la direction fut faussée et en arrivant à l'entrée de Habay, au virage de Bologne, la direction fut brisée, l'automobile précipitée en dehors sur le talus fit une chute de 25 mètres en pirouettant sur elle-même. Au moment où la voiture franchissait le parapet se trouvaient deux jeunes filles qui furent atteintes par la voiture. L'une d'elles - elle est de Musson - fut lancée en l'air et retomba 15 mètres plus bas dans le remblai. Relevée aussitôt par les docteurs qui assuraient là le service médical (il y en avait quatre), on constata qu'elle avait les deux cuisses brisées, des contusions partout le corps et une fracture grave à la cuisse gauche avec plaie ouverte. Elle était sans connaissance.

L'autre, mademoiselle Bertha Fisch, la fille d'un terrassier de Habay-la-Neuve, fut simplement contusionnée et ne porte pas de blessure. Hautvast a l'oeil droit très endommagé, il a dû partir immédiatement pour Bruxelles afin d'aller consulter un oculiste. Le mécanicien a une plaie à la main gauche. A la suite de cet

accident, le Bourgmestre de Habay exigea du comité d'organisation un cautionnement immédiat. Le comte de Liedekerke envoya immédiatement un mandat télégraphique de 5000 francs.

Le 27 juillet - Les accidents d'hier

Le docteur Courtois, de Habay-la-Neuve, qui soigne les blessés de l'accident de Bologne, a bien voulu nous donner des nouvelles de la santé des jeunes filles. Melle Bertha Fisch de Habay, qui n'a reçu de légères contusions est hors de tout danger; quant à Melle Valérie Jacquemin, de Musson, son état reste grave et elle n'a pas encore repris connaissance. Le médecin espère toutefois la guérir; l'amputation des jambes n'est pas nécessaire. Le parquet a saisi la voiture de Hautvast, qui est gardée par la gendarmerie. La maison Pipe a dépêché un mécanicien chargé de démonter la machine. La pièce brisée sera remise entre les mains des magistrats instructeurs. Disons à ce propos que les mesures de police reprises partout ailleurs dans le village et sur la route de Habay ont été négligées près du parapet; on aurait dû se souvenir de l'accident de De Caters qui s'est produit là il y a quelques années.

. Quelques généralités sur le Circuit des Ardennes.

Ce circuit constitua une première puisqu'il proposait un itinéraire en boucle ou fermé, avec des ravitaillements réduits au minimum. Ainsi, il présentait l'avantage que le public pouvait continuellement voir défiler les concurrents dont le départ s'échelonnait toutes les cinq minutes. Avec une cinquantaine de participants en 1902, diverses catégories de voitures, des dépassements, des points dangereux, le public assistait tranquillement à un spectacle automobile hors du commun. C'était le début de l'engouement pour la vitesse, l'envie de battre des records en allant de plus en plus vite. Pour les constructeurs internationaux, c'était l'occasion de montrer leurs puissantes machines mais aussi de développer leur modèle, d'améliorer ses performances, de modifier les moteurs.

Habay-la-Neuve était un relais important, il y avait là la possibilité de se ravitailler en essence (dépôt de Motocarline 680), en pneumatiques (Englebert), de loger à l'Hôtel Maubacq (ci-dessous) très réputé à l'époque. Suite aux accidents survenus lors de compétitions internationales et aussi en 1902 sur le circuit, des mesures de sécurité furent prises et notamment les entrées des routes et chemins qui pouvaient donner accès au tracé du circuit furent barricadées, des centaines de gendarmes furent mobilisés (on en voit sur les photos publiées). Les curés iront même jusqu'à recommander la plus grande prudence lors des offices religieux. En 1904 et 1905, le circuit fut remis en état et goudronné par la société Mattay et Pisart de Bruxelles, on plaça du fil

Ci-dessous médaille souvenir remise aux participants du Circuit



de fer pour éviter que les spectateurs ne débordent sur le circuit. La poussière et aussi le goudron frais encrassaient les visages des coureurs. L'Echo du Luxembourg du 7 août 1905 évalue à 4000 personnes, le nombre de spectateurs échelonnés des deux côtés de la route entre la Grand-Place de Habay-la-Neuve et le km 61 de la route d'Arlon.



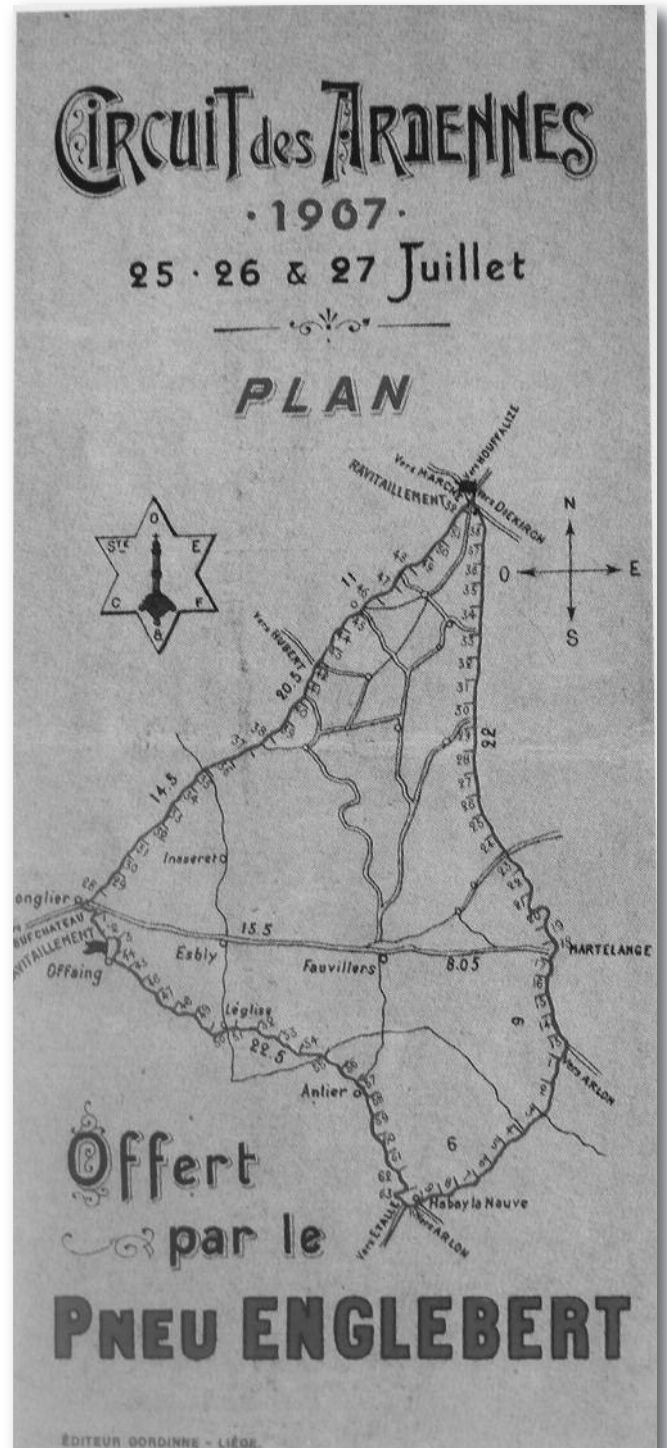
Quelques portraits

*Le fondateur :
le Baron
Pierre de
Crawhez*



Pierre de Crawhez est né à Gosselies le 30/09/1874, il était le cadet de quatre frères. Dès ses études secondaires qu'il effectua notamment en Angleterre, il est attiré par les sports : football, cricket, vélo, équitation et même les voyages en ballon. Enthousiasmé par les belles mécaniques automobiles qui apparaissent à la fin du XIX^e siècle, il achète une Panhard blanche en 1898 et la baptise fièrement la «Dévastation». Avec ce bolide, il participe à sa première compétition, la course Bruxelles-Spa et remporte la victoire dans la catégorie «voitures». Son goût pour la vitesse ne s'arrête plus, il participe à de multiples épreuves (Paris-Berlin en 1901, Paris-Vienne en 1902) et est aussi élu à la Présidence de la Commission Sportive de l'Automobile Club de Belgique. Il devient logiquement l'organisateur de plusieurs épreuves dont la coupe de la Meuse et ce fameux Circuit des Ardennes qui sera arrêté en 1908 mais qui fera date dans l'histoire automobile. Le circuit de Spa-Francorchamps en est d'ailleurs l'héritier.

En 1902, Pierre de Crawhez s'élança le premier au volant d'une Panhard et boucla le premier tour à 95km/h remportant ainsi le coupe Raczinski offerte au concurrent le mieux placé aux 100 premiers kms. En 1903, il partit le premier sur Panhard 70 cv et tint la tête jusqu'à l'arrivée. Il battit aussi le record de 1902 avec 87,6 km/h de moyenne sur l'ensemble du tour. En 1906, le Roi lui accorda la Chevalerie de l'Ordre de Léopold. Un monument à sa mémoire existe à Bastogne et un autre à Ghardaia en Algérie. Il décéda des suites d'une maladie du foie



le 29/04/1925.

Camille Jenatzy

Mondialement connu comme coureur automobile, Camille Jenatzy (photo ci-contre) vit le jour à Schaerbeek le 4 novembre 1868 et mourut d'un accident de chasse à Habay-La Neuve le 7 décembre 1913 (voir faire part de deuil page suivante). Passionné de mécanique et ingénieur, il est réputé pour avoir été le premier à dépasser les 100 km/h. Il ac-



complît cet exploit le 29 avril 1899 au volant de la «Jamais Contente», une voiture électrique de sa conception qui avait une aérodynamique particulière puisqu'elle était en forme d'obus. (photo page suivante). Son père fabriquait des objets en caoutchouc et aussi des pneumatiques, d'où son attrait pour la mécanique. Il entreprit d'ailleurs de fabriquer des fiacres électriques à Paris et reprit l'entreprise familiale à la mort de son père. Jenatzy, comme le baron Crawhez participa à de nombreuses courses internationales, son physique particulier et surtout sa barbe rousse le firent surnommer «le diable rouge». Il découvrit l'hospitalité de Habay-la-Neuve lors du circuit et se lia d'amitiés avec quelques notables.

Le 7 décembre 1913, il décéda dans un accident de chasse dont les circonstances furent ainsi relatées dans l'Avenir du Luxembourg du 10/12/13.

Voici de nouveaux détails sur le terrible accident de chasse qui est arrivé dimanche dans la forêt d'Anlier. M. Camille Jenatzy, l'industriel et le sportman bien connu prenait part, avec quelques amis, à une battue de gros gibier. La chasse s'était prolongée assez avant dans la soirée et l'obscurité déjà était presque complète que la dernière traque n'était pas encore finie.

A certain moment, le «voisin de corde» de M. Jenatzy, un Bruxellois, aperçut un chevreuil qui franchissait la ligne de tir. Il tira un coup de feu dans la direction de la bête. Le projectile, une balle explosive, atteignit M. Jenatzy à la cuisse gauche, occasionnant une affreuse blessure. Le blessé fut transporté dans une automobile chez un



docteur à Habay-la-Neuve, mais le malheureux succomba en cours de route. L'hémorragie avait été tellement abondante qu'à l'arrivée chez le médecin, le corps de M. Jenatzy était complètement exangue. M. Camille Jenatzy était âgé de 43 ans. Il était marié et père d'une fillette. Comme automobiliste, il avait remporté, on s'en souvient, de nombreux prix dans les grandes épreuves.

Le parquet d'Arlon s'est rendu lundi matin à Habay-la-Neuve pour établir de quelle façon est arrivé ce lamentable accident et déterminer les responsabilités. Un confrère complète son côté comme suit : C'est à Habay-la-Neuve dans la forêt d'Anlier, à proximité des grandes et belles routes, que Jenatzy parcourut à des vitesses folles quand il participait au Circuit des Ardennes, que l'accident s'est produit. La société de chasse d'Anlier avait organisé une battue qui devait durer trois jours : samedi, dimanche, lundi. Y prenaient part, au total, une douzaine de chasseurs, M. Camille Jenatzy était le directeur de la chasse, c'est donc lui qui avait pris toutes les dispositions d'organisation de la battue. Le temps sec et froid s'était montré très favorable. Samedi notamment, deux sangliers et un cerf de 14 cors avaient été abattus.

La chasse se faisait donc dans des conditions véritablement heureuses pour les participants qui en étaient d'ailleurs enchantés. Dimanche, alors que le tableau était déjà bien fourni, une dernière battue fut organisée, dans l'après-midi, dans les bois communaux d'Anlier, que la Société avait loués également. Il était trois heures et demie environ, M. Camille Jenatzy se trouvait posté à l'extrémité de la ligne de tir. A un moment donné, un cerf fut chassé dans sa direction par les rabatteurs. L'animal, dans sa course éperdue, se dirigea vers un point se trouvant situé à peu près à égale distance de M. Jenatzy et de son voisin le plus rapproché, M. Madoux, directeur de «l'Etoile Belge». Celui-ci, un chasseur expérimenté et un excellent tireur vit la bête et la suivit avec son arme de manière à ne tirer qu'à coup sûr, mais trompé sans doute par l'obscurité qui commençait à



Madame Camille JENATZY-LAMAYE et sa fille Olga ;
Monsieur et Madame Constant JENATZY-VAN PEBORGH et leurs enfants ;
Monsieur Ferréol JENATZY ;
Monsieur et Madame Frédéric LAMAYE et leur fille ;
Monsieur et Madame Fernand LAMAYE et leurs fils ;
Mademoiselle Odile LAMAYE ;
Monsieur et Madame Amand JENATZY et leur fille ;
La Famille DELACRE-JENATZY,

ont la douleur de vous faire part de la perte cruelle et irréparable qu'ils viennent de faire en la personne de

Monsieur CAMILLE JENATZY

leur époux, père, frère, beau-frère, oncle, neveu et parent bien aimé, né à Schaerbeek, le 4 Novembre 1868 et décédé accidentellement à Habay-La Neuve, le 7 Décembre 1913.

Le service funèbre suivi de l'inhumation, dans le caveau de la famille, aura lieu en l'église S^{ts}. Jean et Nicolas, le Mercredi 10 Décembre, à 10 ½ heures.

Réunion à la maison mortuaire, 141, Avenue de la Reine, à 10 heures.

Schaerbeek, le 8 décembre 1913.

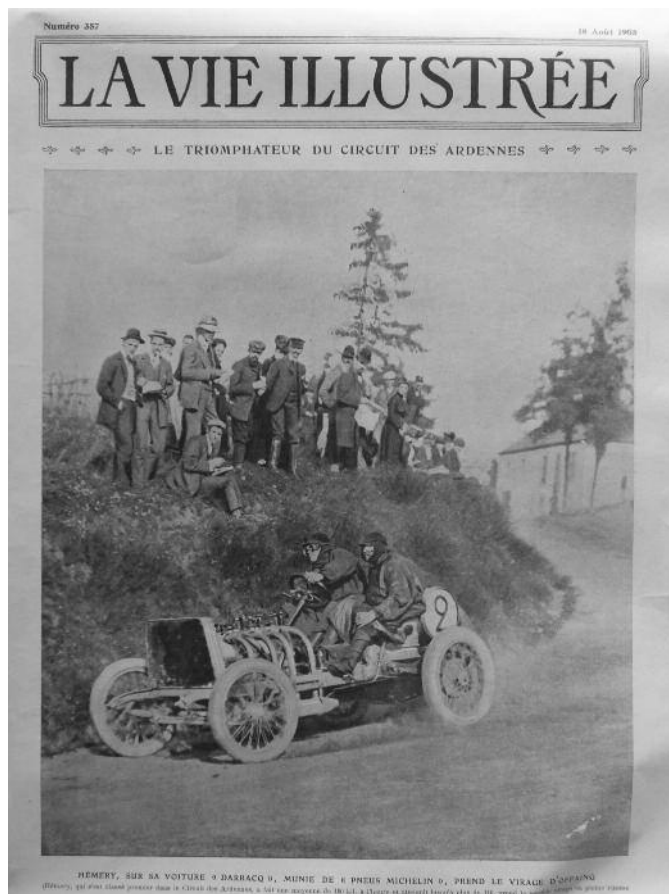
Impr. B. de Jong, Brux.

tomber et la buée qui s'élevait du sol, son coup partit au moment précis où il se trouvait dans la direction interdite de la ligne de tir. Un cri de douleur retentit, M. Jenatzy venait d'être atteint. Il n'est pas possible d'expliquer l'accident autrement que nous venons de le faire. Son auteur lui-même a déclaré le fait brutal, sans pouvoir donner aucune raison pouvant l'expliquer. M. Jenatzy visait lui-même la bête. Lorsque le coup de fusil de son voisin partit, M. Jenatzy poussa un cri, lâcha son arme et tomba dans les bras de son porteur, lequel crut au moment même que c'était le fusil de son maître qui venait de faire explosion. Comme pour toutes les battues aux gros gibiers, les chasseurs employaient des balles explosives. Le malheureux auteur de l'accident avait une carabine expresse de grande précision et de très grande portée. Les balles utilisées par lui, comme par ses compagnons de chasse ont une force d'expansion excessive et dès qu'elles atteignent un but, elles éclatent et produisent des ravages effroyables.

M. Jenatzy avait été atteint à la hanche gauche; il eut tout le côté du corps affreusement déchiqueté. A peine avait-il poussé un cri qu'il expira. Aussitôt l'alarme fut donnée, on fit avancer l'auto d'un des participants à la chasse, Monsieur Coussin et on y déposa M. Jenatzy et on le transporta chez un docteur à dix kilomètres de là. Le praticien ne put que constater le décès. Le corps de l'infortuné chasseur fut transporté ensuite à l'hôtel M... (Hôtel Maubacq) qui borde la route du circuit des Ardennes où Camille Jenatzy, à bord des autos de course, défia plus d'une fois la mort. C'était le lieu de rendez-vous général des participants à la battue. Plusieurs des chasseurs avaient, la nuit tombée, quitté leur poste, sans attendre leurs amis et ils ignoraient tout de l'accident; ils étaient rentrés à l'hôtel M... et devisaient, tout joyeux attendant le retour de leurs compagnons pour se mettre à table. On juge de leur consternation, lorsqu'ils virent l'auto, de laquelle on sortit le corps de leur infortuné ami.

Ajoutons que le Parquet d'Arlon s'est transporté hier sur les lieux de l'accident. Il était accompagné de MM Courtois et Kuborn, médecins légistes. Après avoir examiné le corps qui reposait à l'hôtel M..., les magistrats se sont rendus dans les bois communaux d'Anlier où des explications leur ont été fournies par M. Madoux auteur involontaire de l'accident et par d'autres chasseurs. La famille de Camille Jenatzy, prévenue dès dimanche soir, est arrivée dans la nuit à Habay-la-Neuve. Une scène déchirante s'est produite quand la jeune veuve a été mise en présence du corps de son infortuné mari. Le corps de Camille Jenatzy a été mis en bière dans l'après-midi. Il a quitté Habay-la-Neuve par le train partant pour Bruxelles à 3h30 et est arrivé dans la capitale à 9h50 du soir.

C'est ainsi qu'est mort à Habay, le premier coureur automobile à avoir franchi les 100km/h. Y a qu'à Habâ où ces choses arrivent !





Bibliographie

Journaux :

L'Avenir du Luxembourg
 L'Echo du Luxembourg
 La Vie au Grand Air (Paris 9, Avenue de l'Opéra)
 La Vie Illustrée

Articles :

Le Circuit des Ardennes 1902-1906 Cinquième année d'épreuves (Origine Roger Guérenne)

Ouvrages :

60 ans de compétition automobile en Belgique 1896-1956 par Yvette et Jacques Kupélian De Boeck-Bruxelles

Reuves commémoratives du centenaire du Circuit des Ardennes 1902-2002, programme historique (RACB et Province de Luxembourg)

Commémoration Circuit des Ardennes 30 juin-3 juillet 2011, album Souvenir

Le circuit des Ardennes par Guy Pierrard Weyrich Editions (deux ouvrages)

Elocution préparée et présentée par Marc LUC sur le Circuit des Ardennes (élève 6e moderne à l'institut St-Joseph à Bastogne)

La Gazette de Habâ din l'tin est publiée avec l'aide du Centre de Recherches 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

Quelques titres des prochaines gazettes :

Quand Habâ a découvert la fée électricité

Quand Saint-Nicolas venait au Nopri d'Habâ

Quand on sciait le bois à Habâ

Quand Habâ vendait son papier dans le monde entier

Quand on buvait un coup dans les cafés de Habâ

Quand Habâ allait au cinéma

Quand l'Tour de France passait à Habâ

