

Notre-Dame-de-Bonne-Odeur et plus loin Hoeylaert avec ses serres intéressantes.

Des excursions aussi vers Groenendael et ses magnifiques étangs, et du côté de Rhode-Saint-Genèse, des vallons d'une beauté sauvage ravissante.

Mais, en dehors de Boitsfort, Auderghem et Tervueren, on ne trouve plus de moyens de communications faciles. Les trams électriques devraient pousser leurs reconnaissances plus loin. Le tram d'Auderghem devrait aller jusque Notre-Dame-au-Bois et Overysche.

De Boitsfort à Hoeylaert, il n'y a aucun moyen de communication facile, sinon les chemins mouvementés de la forêt. Les administrations de ces communes préconisent la construction d'une route tracée sur les crêtes sinueuses en plan, mais régulières en profil. Sur cette nouvelle route, on pourrait faire circuler un tram qui traverserait la forêt.

Pourquoi pas ?

Cette idée a contre elle la « Ligue ». On a peur d'y voir une seconde Drève de Lorraine, avec sa poussière infernale soulevée par les automobiles !

En réalité, nous ne demandons pas une large artère : simplement une bande de 6 mètres pour un tram électrique. On abattrait ainsi un minimum d'arbres, mais en même temps on restituera à la forêt l'ancienne route qui coupe malencontreusement de jolis vallons.

Un tram électrique ? Quelle abomination : on détruit, dit-on, le caractère sacré de notre belle forêt !

Mais le tram de Tervueren à travers bois, n'est-il pas char-



Dans la forêt de Soignes.

(Photo E. Emvain.)

mant, et le site est-il détruit en cet endroit ? Et puis, ne l'oublions pas, la forêt a 4.000 hectares et la nouvelle ligne aura environ 2 kilomètres ; n'exagérons donc pas.

Evidemment, une seconde Drève de Lorraine n'est pas désirable, quoiqu'on pourrait tout de même, pour enlever la poussière de cette avenue, chercher une solution quelconque. Ce n'est plus une promenade ; certains jours de grande fréquentation, c'est un véritable chemin d'usine d'où l'on revient horriblement sale quand on ose s'y risquer.

La route de Hoeylaert ne doit pas avoir le même caractère, mais l'extension des trams s'impose, si l'on veut rendre la forêt pratiquement accessible. Je ne parle même pas ici des besoins de l'importante commune, qui veut une voie directe de communication avec la ville. Pour nos esthètes, cette considération n'a aucune pertinence, et puis ils craignent — et parfois avec raison — l'abus des innovations : quand on donne un petit doigt, tout le corps y passe.

Mais la route d'Hoeylaert s'impose, car nous sommes convaincus qu'elle rendra des services considérables, principalement au tourisme.

A notre avis, la forêt présente un ensemble d'excursions remarquables qu'on doit exploiter (nous demandons pardon à l'éminent président de la Ligue, M. Charles Buis, d'employer ce mot barbare, pour exprimer une idée juste) dans l'intérêt même de la nation.

Déjà de magnifiques boulevards contournent la lisière de la forêt du côté de la ville, faisant le prolongement à l'avenue Louise, longeant le bois de la Cambre (la partie de ce côté sera achevée après l'Exposition), traversant Boitsfort, Auderghem, pour aboutir avenue de Tervueren.

Ces boulevards constitueront des voies d'accès grandioses à la forêt. Il faudra alors prolonger les trams dont nous avons parlé, et enfin on pourra constituer une société de propagande ou former une section de la « Ligue nationale pour attirer les visiteurs étrangers en Belgique » et organiser une réclame méthodique et efficace.

Alors on aura un centre d'attraction de la « Forêt de Soignes » qui rapportera des monceaux d'or à la nation, car l'étranger enrichit le pays qu'il visite.

Comme résultat pratique, c'est déjà quelque chose !

Un ami de la forêt,

J.-H. DELLEUR.



Liège et ses routes

Il n'y a pas, pour la démonstration de la vie de la route, de champ d'expérience plus complet qu'une grande ville.

Par vie de la route, je n'entends pas seulement l'énumération des moyens techniques par lesquels on l'établit, on l'entretient, on l'améliore ; mais bien toutes les transformations par lesquelles elle passe, les obstacles qu'elle franchit, les monuments qu'elle dépasse, les foules qui y circulent... C'est, en un mot, le rôle que la route joue dans l'histoire, rôle qui est considérable ; surtout, je le répète, dans les grandes villes où la vie sociale est la plus active.

Si vous regardez la dernière carte archéologique qui ait été dressée de notre pays, vous verrez qu'elle ne montre aucune grande route romaine, voire aucun chemin de traverse ou *diverticulum* qui ait passé par Liège. L'on serait donc porté à croire, réellement, que l'histoire de la capitale du pays wallon ne commence, ainsi qu'on l'a cru jusque dans ces dernières années, qu'à l'époque où saint Lambert, évêque du diocèse de Tongres, y a transféré sa résidence, c'est-à-dire au VII^e siècle de notre ère.

Cela ne m'a jamais paru probable ; et je suis de plus en plus convaincu que c'est précisément parce que Liège et tout son sol ont subi tant de transformations, que l'on a perdu les traces des chemins que la civilisation romaine a, certainement, dû tracer ou améliorer dans cette région.

Je n'en veux comme indice que la découverte récente d'une villa ou ferme antique dans le sous-sol de la place Saint-Lambert, dans le beau milieu de la ville ; là où les traditions et les documents monumentaux et archéologiques placent l'origine et le cœur de la cité.

Cette ferme n'était pas isolée, évidemment ; et, à défaut de grand route qui la reliât au reste du monde, elle servait, très probablement, de jalon au grand chemin qui, dès cette époque, devait suivre la vallée de la Meuse. Des sentiers plus ou moins larges devaient aussi lui donner accès au sommet des montagnes qui enserrrent Liège comme dans une cuvette.

L'endroit même où l'on a trouvé ces restes et la profondeur à laquelle ils sont enfouis ne sont-ils pas caractéristiques ?

Que de fois le sol de cette place Saint-Lambert n'a-t-il pas été haussé pour répondre aux nécessités de la vie, de plus en plus intensive, d'un aggloméré féodal d'abord, puis d'une ville dont les évolutions et les révolutions sont célèbres entre toutes !

Que d'édifices privés et que de monuments qui ont été démolis aux environs de cette place et dont les pierrailles et les débris ont servi à en hausser le niveau ?

Le plus grand de ces monuments ne fut-il pas cette cathédrale même, commencée par saint Lambert, qui fut le palladium de la cité de Liège et de ses princes-évêques, et qui, selon toute vraisemblance, fut édifiée à l'endroit où se trouvent les ruines de la villa ? Tout portant à croire que le premier temple chrétien a été élevé sur les fondements de ce qui, à ce moment, était déjà une construction solide, la seule ou la plus solide de la région.

La place Saint-Lambert ! C'est aussi là que les nécessités de la circulation par terre ont amené la disparition du ruisseau qui faisait le charme, sans doute, en même temps que la richesse de la villa primitive, du ruisseau qui a donné son nom à la ville, de la Légia, descendant des hauteurs d'Ans et que vous ne trouveriez plus, aujourd'hui, qu'à l'état d'égoût déversant dans la Meuse, aux environs du pont de la Boverie, les eaux usées des parties les plus denses de l'aggloméré urbain.

De même que la Légia, la cathédrale de Saint-Lambert a disparu. Mais le palais des princes-évêques est resté ; et lui aussi — construction trop étendue — a dû livrer passage à des chemins, parce que les besoins de la circulation priment tout, et que ce qui commence par un sentier de traverse finit par devenir

sinon une route carrossable, tout au moins une servitude de passage que l'on ne peut éteindre, même à travers des édifices publics. On passe donc et on a toujours passé à travers le Palais, pour aller à la rue de la Pierreuse et de là à la citadelle.

A côté de la place Saint-Lambert, il y a la place du Marché. C'était ici, c'est encore le cœur de la cité. Là où toutes les artères de la vie urbaine aboutissent; là le Perron, là l'hôtel de la ville, là les marchés et là le carrefour des grand'routes qui, d'une part, amenaient dans Liège, devenue grande ville, les paysans de la Hasbaye et du pays de Herve avec les produits destinés à la consommation journalière des citadins, et qui, d'autre part, conduisaient au dehors les produits de l'industrie des bourgeois.

Car Liège, devenue la capitale d'une principauté ecclésiastique, dotée de privilèges étendus, avait acquis, dès le XI^e siècle, une situation prépondérante parmi les villes de cette principauté. Et le développement de ses institutions laïques marcha de pair avec le développement de ses institutions ecclésiastiques.

Il n'y a pas beaucoup de villes au monde où il y ait eu, sur un territoire relativement peu étendu, autant d'églises et de couvents créés à l'ombre et sous la protection du palais épiscopal.

Mais il n'y en a pas, non plus, beaucoup qui, comme elle, aient su conserver toujours, pour ses citoyens, une indépendance politique quasi absolue.

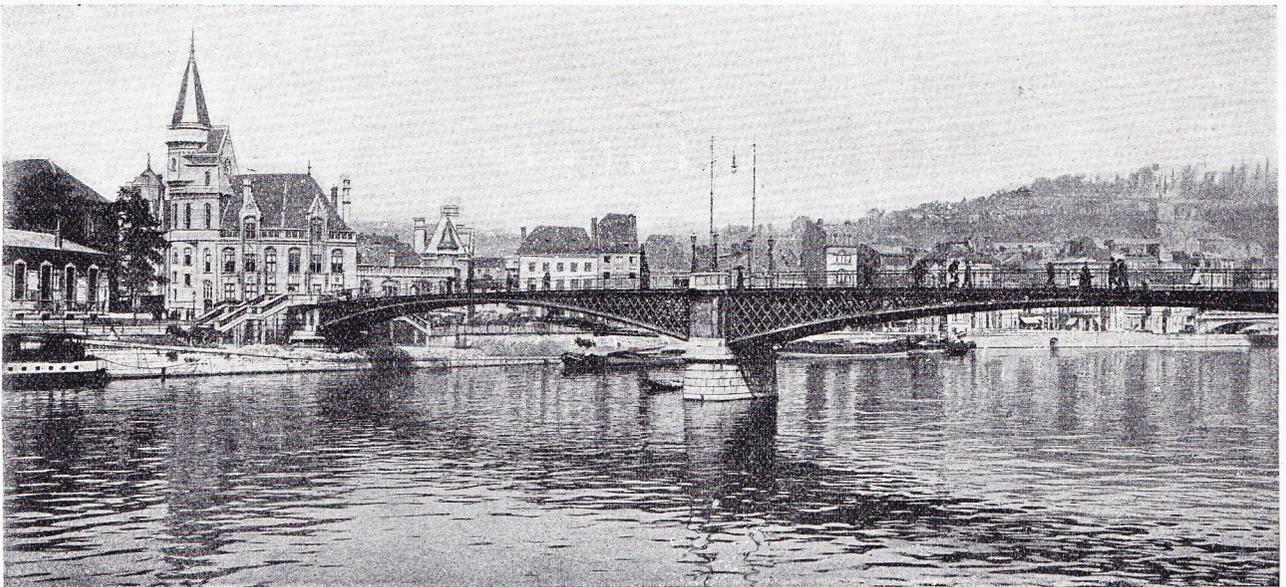
Je n'ai pas à faire ici l'histoire de la démocratie liégeoise; non plus que celle de l'évolution de ses institutions religieuses.

d'art, nous rappellent que la Meuse, autrefois, se partageait ici en une infinité de bras, formant une infinité d'îles; que ces îles étaient réunies par des ponceaux et que les grands travaux de comblement et d'assainissement, entrepris depuis la fin du XVIII^e siècle seulement, ont supprimé les ponceaux et ont remplacé les bras de fleuve par des boulevards et des rues.

Le lit principal de la Meuse, lui-même, a été, à maintes reprises, canalisé, déplacé; et, depuis le temps où le Pont des Arches était le seul pont qui servait à le traverser, temps qui, en somme, n'est pas très éloigné de nous, plusieurs autres ponts, amorcés à de nouveaux rivages ou ports et à de nouveaux quais, ont été établis pour assurer les communications entre les deux rives.

Ce n'est que depuis que Liège fait partie de la Belgique indépendante que l'on a pu, surtout, assister à cette transformation d'une ville, certes importante, mais archaïque, alors, au premier chef, en une cité riante, en même temps qu'animée, et même luxueuse; une vraie cité moderne en un mot, qui ne s'est laissée distancer par aucune grande ville de l'Europe, ni en augmentation de population, ni en embellissement.

C'est entre 1840 et 1850 que, par la démolition des derniers remparts et des dernières portes, il n'y a plus eu de séparation entre la cité et les faubourgs et c'est aussi alors que, du comp, sa population s'est doublée, en passant de 49,000 en 1825, à 82,000 en 1850. Depuis lors, la progression n'a plus été aussi rapide.



Liège. — La passerelle et la nouvelle Poste.

Mais, comme ces dernières, surtout, ont laissé de nombreux édifices et donné leurs noms à la majeure partie des quartiers et des rues, ce sont elles, avant tout, qui parlent aux touristes et reportent leur esprit vers le passé.

Le nom même de la gare où l'on débarque du chemin de fer, rappelle l'ancien monastère des Guillemins; et, dans la vieille ville, il y a bien huit rues sur dix qui portent le nom d'un saint ou d'un ordre religieux. On a compté dans cette ville épiscopale: une cathédrale, sept collégiales, trente-deux paroisses, plus dix chapelles; sans compter celles des six abbayes de moines, des trois abbayes de femmes, des dix-huit couvents d'hommes et des vingt-deux couvents de femmes, outre les béguinages.

Il est vrai que, d'autre part, l'activité civile a amené l'édification de la maison de ville, des nombreuses maisons et halles des corporations de métiers, des fortifications et des casernes, de plusieurs hôpitaux et hospices...

Or, tandis que la ville de Liège se couvrait ainsi d'églises monumentales, de couvents spacieux et d'édifices publics affectés aux besoins de ses habitants, son aspect topographique se modifiait, tantôt insensiblement, tantôt par à-coups.

Et ces transformations, elles aussi, ont laissé des souvenirs dans la nomenclature des « vinâves » ou quartiers, des places et des rues.

Les noms des rues du Pont d'Avroy, du Pont d'Île, du Souverain-Pont, à des endroits où il n'y a plus de trace de ces ouvrages

Mais on en est arrivé au chiffre de 176,000 habitants, et c'est une belle différence avec la situation au début du XIX^e siècle!

Il y a eu, vers 1850, la grave question de la reconstruction du Pont des Arches et de ses abords. On prévoyait et on préparait alors le développement du quartier d'outre-Meuse, anciennes prairies marécageuses, singulièrement changées!

Puis il s'est agi de l'utilisation de l'île du Commerce, de la rectification et de la dérivation de la Meuse et de l'Ourthe, avec les nouveaux quais, les nouveaux bâtiments universitaires. Enfin, pour et depuis l'Exposition de 1905, il y a eu la transformation du quartier des Vennes et, en même temps, l'incorporation, sur l'autre rive du fleuve, du Parc de Coïnte.

Or, dans tout cela, il n'y a pas à le nier, c'est l'amélioration de la voirie, l'amélioration de la route, qui est l'idée directrice. Tout converge vers le besoin de faciliter la circulation dans un aggloméré où les milliers d'habitants s'entassent dans des logements, peut-être un peu étroits de plus en plus, mais où, en même temps, le mouvement du charriage et des piétons devient de plus en plus intense.

Il est vrai que la route par excellence, c'est-à-dire la grand'route, n'apparaît plus distinctement dans le tohu-bohu des places, des boulevards, des rues, des quais, des ruelles de la ville, et qu'on ne la reconnaît plus réellement que dans les plans et les dossiers administratifs des bureaux qui s'occupent de sa gestion et de sa police.

Mais on sait bien que c'est elle qui est la mère de toutes les autres voies de circulation, que c'est d'elle qu'elles partent toutes. Elle réapparaît, d'ailleurs, dominante, dès que l'on sort de l'aggloméré; parce que c'est elle qui est le trait d'union entre la ville et la banlieue, d'abord, et vers le reste du monde, ensuite...

Le temps où tout ce que l'autorité publique faisait pour la voirie était de fixer et de rappeler, de temps en temps, les largeurs que, traditionnellement, les riverains devaient laisser aux chemins, dura depuis la fin de la domination romaine jusque vers la fin du XVIII^e siècle.

Et ce ne fut qu'au XVIII^e siècle que, dans la principauté de Liège comme ailleurs, on se mit à réglementer pour les chaussées. Ce fut, en même temps, l'époque de l'introduction des taxes de chaussage et de barrières, que la Révolution française et l'empire napoléonien n'ont fait qu'unifier administrativement; notamment par le célèbre décret du 16 décembre 1811.

A la fin du XVIII^e siècle, on ne connaissait ici que les grandes chaussées de Liège vers Hasselt et vers Bruxelles; cette dernière se prolongeant jusqu'à Theux et Spa, parce qu'il fallait bien donner aux automobiles... pardon, aux « chaises » de ce temps, une belle route pour conduire les beaux messieurs et les belles dames de la capitale jusqu'à la cité spadoise, la seule ville d'eaux que l'on fréquentât alors.

Napoléon, lui, ne connaissait, évidemment, que la capitale de la France et les nécessités de l'administration civile et militaire de son vaste empire. Aussi Liège se trouvait-il sur la route de première classe de Paris à Hambourg, laquelle suivait la vallée de la Meuse. La route de seconde classe, de Paris à Cologne, s'embranchait sur la première à Liège même et s'en allait par Herve et Aix-la-Chapelle.

Quant à l'ancienne route de Liège à Hasselt, elle était aussi de deuxième classe et aboutissait à Utrecht; celle de Liège à Theux et Spa, enfin, était prolongée jusqu'à Malmédy, Trèves et Strasbourg.

La route directe de Bruxelles à Liège n'existait plus dans ce classement! Elle n'avait pas d'intérêt général.

Le gouvernement hollandais et le gouvernement belge avaient et ont des intérêts moins mondiaux. Aussi, vers 1833, trouve-t-on

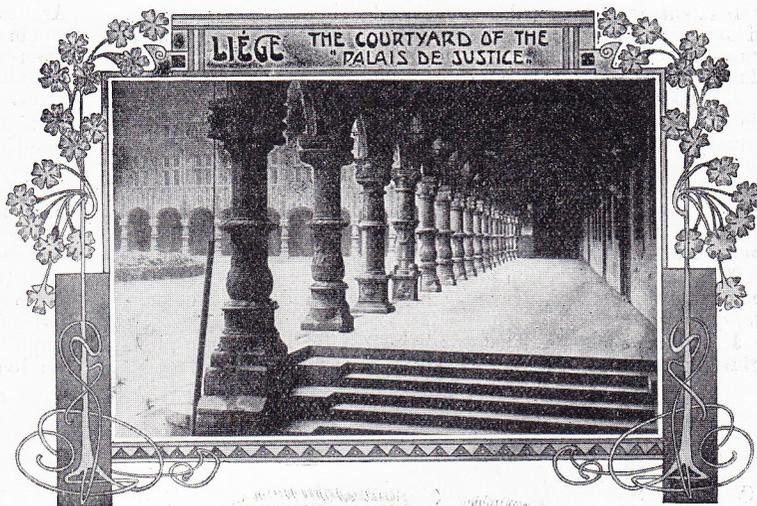


comme route de première classe, la route de Bruxelles à Aix-la-Chapelle par Ans et Grivegnée, avec un embranchement vers Visé, qui descend de Ans vers Coronmeuse et Herstal.

La route de Liège à Namur, celle vers Dinant, celle vers Tongres, sont de deuxième classe, et elles évitent autant que possible de rester dans les vallées.

Les grand'routes, en effet, n'aiment pas les bas-fonds; et, dans les pays de montagnes, aussitôt qu'elles le peuvent, elles escaladent les pentes au moyen de lacets ou de rampes pour atteindre les plateaux.

Je disais tout à l'heure que la grand'route est maîtresse dominante dans la topographie, dès qu'on sort des agglomérés. Ceci était plus vrai avant l'invention des chemins de fer que depuis;



car nous sortons à peine du temps où les pouvoirs publics concentraient à peu près toute leur sollicitude sur l'établissement et le perfectionnement des routes de fer. Pendant trois quarts de siècle, il n'y a eu d'argent que pour multiplier les lignes et les ouvrages d'art pour les trains à vapeur.

Liège a connu l'enthousiasme provoqué par son plan incliné, par son pont du Val-Benoît et par la ligne de la Vesdre, avec ses tunnels et ses courbes!

Mais la route de fer, comme la route de terre, commence maintenant aussi à fuir les obstacles et à dédaigner la vaine gloire des difficultés vaincues. L'on aura, par exemple, de la peine à empêcher que la grande ligne internationale d'Ostende à Cologne ne s'écarte quelque peu de Liège, afin de ne plus devoir précisément descendre dans les vallées.

On en est donc revenu à de plus saines idées en matière d'économie routière. La bicyclette d'abord, l'automobile maintenant, exigent que les grands chemins ordinaires soient mieux entretenus et mieux aménagés qu'ils ne l'ont été depuis de longues années. Et le congrès actuel, succédant à d'autres tout récents, montre l'intérêt et l'urgence de solutions adéquates aux problèmes de la circulation intensive des véhicules autonomes et privés.

Je vois déjà les grand'routes, plus larges, mieux arborées et plus distinctes que maintenant, servant accessoirement de fil d'Ariane, dans le labyrinthe du sol vu de haut, aux ballons dirigeables et aux aéroplanes lancés à toute envolée au-dessus du vulgum pecus des piétons, des voitures, des bicyclettes, des tramways électriques et des automobiles.

En attendant ces temps, plus prochains que nous le pensons généralement, jouissons de notre temps et ne dédaignons pas les excursions par eau sur la Meuse, sur l'Ourthe et sur l'Amblève, excursions qui nous mèneront, aux environs de Liège, à Tilly, à Esneux, à Argenteau, à Visé, à Chaudfontaine, à Aywaille, à Remouchamps, pays enchantés où les infiniment petits de la voirie, les « piedsentes » tracés aux flancs des coteaux, sous les futaies, le long des ruisselets et des cascades, nous ramènent aux idylles et aux pastorales.

Chemin faisant, nous noterons, dans le paysage, les groupements de bâtiments industriels qui attestent que Liège est le pays de la houille et de la métallurgie. Ils nous rappelleront que la ville tout entière est minée par les galeries de recherches et d'extraction du charbon, qui lui assurent un afflux d'eau dans ses égouts, par l'appoint des « areines », mais qui compromettent aussi, parfois, sa stabilité.

Les communes de Tilleur, Ougrée, Seraing, Jemeppe, Flémalle, Angleur, Chênée, Jupille, Herstal, intimement liées à la ville par leurs faubourgs et par les routes de toute nature, ne montrent-elles pas dans leur entassement, sur un espace de plusieurs lieues, la plus grande réunion d'usines et la plus peuplée fourmilière industrielle qu'il y ait probablement au monde?

MAURICE HEINS.

TOURING CLUB DE BELGIQUE

Cotisation annuelle de sociétaire :

3 francs

Les dames sont admises



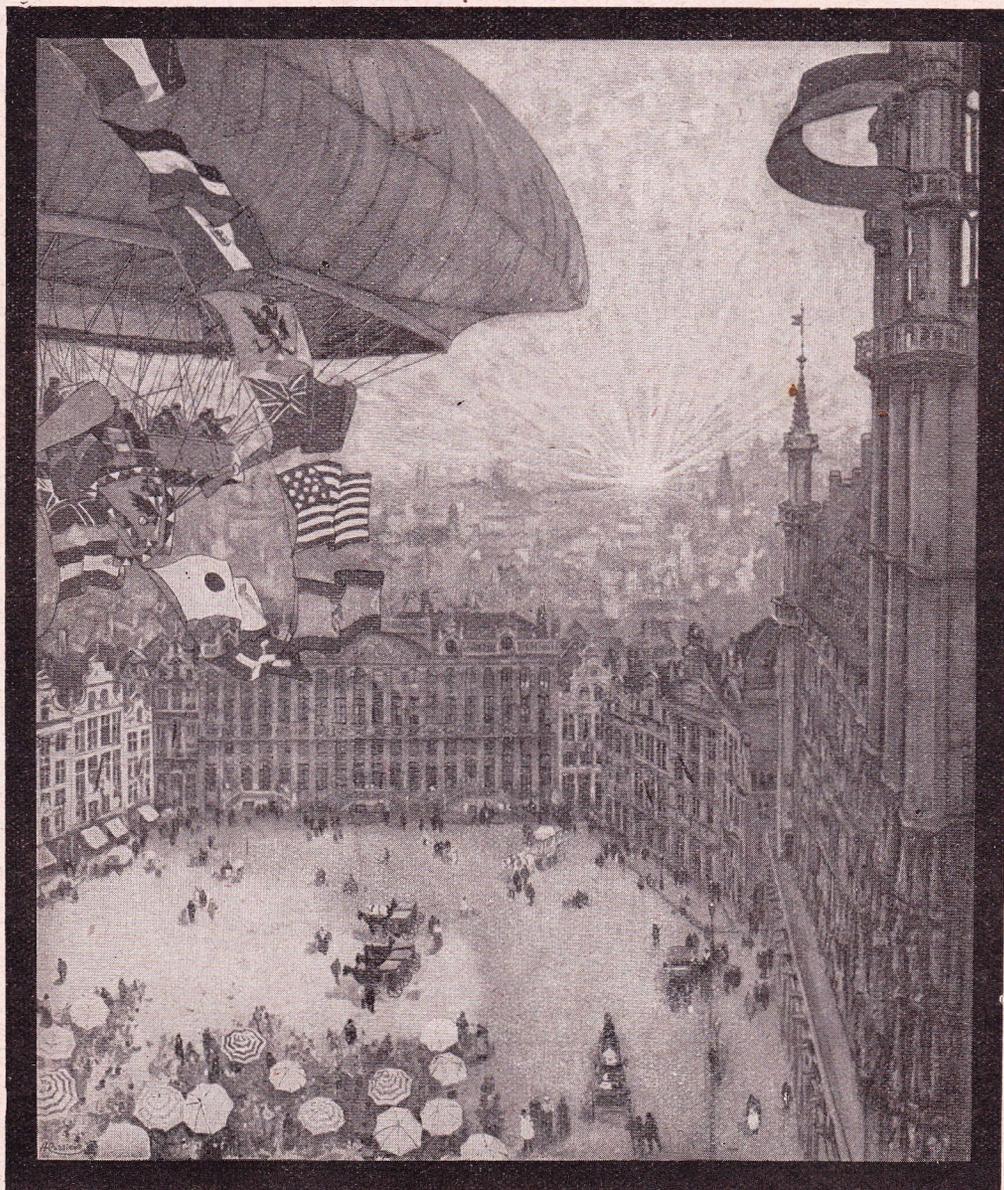
SOCIÉTÉ ROYALE

Envoi gratuit de l'Annuaire, du Manuel du touriste, du Manuel de conversation et, deux fois par mois, du Bulletin officiel illustré.

POUR LES MEMBRES DU TOURING CLUB :

Réduction de 30 p. c. sur les entrées individuelles à l'Exposition: fr. 0.70 au lieu d'un franc.
Réduction de 50 p. c. à la Plaine des Attractions et de 25 p. c. à Luna Park (Bruxelles-Kermesse).

Abonnements à l'Exposition, 15 francs au lieu de 20 francs.
Abonnements à Bruxelles-Kermesse, 7 fr. 50 au lieu de 10 francs.



POUR LES MEMBRES DU TOURING CLUB :

Abonnements à l'Exposition, 15 francs au lieu de 20 francs.
Abonnements à Bruxelles-Kermesse, 7 fr. 50 au lieu de 10 francs.

Réduction de 30 p. c. sur les entrées individuelles à l'Exposition: fr. 0.70 au lieu d'un franc.
Réduction de 50 p. c. à la Plaine des Attractions et de 25 p. c. à Luna Park (Bruxelles-Kermesse).

Exposition Universelle = et Internationale de Bruxelles

Avril-novembre 1910.